No. Dok: 338-959 8
0907
Copy : 1

D
338.959 8
Ald
A

ANALISIS DAYA SAING KENDARAAN RODA 4 DAN HUBUNGANNYA DENGAN PERTUMBUHAN EKONOMI INDONESIA

Tugas Akhir Ini Diajukan Sebagai Salah Satu Syarat Akademik Penyelesaian Program Pendidikan Dipoloma IV Program Studi Administrasi Bisnis Otomotif

Politeknik STMI Jakarta

Disusun oleh :

Nama : Aulia Rahma Aldya

NIM : 1715022

POLITEKNIK STMI JAKARTA

KEMENTRIAN PERINDUSTRIAN RI

2019

DATA BUKU PERPUSTAKAAN
Tgl. Terima 14/01/2021
No. Induk Buku 93/ABO/IA-Sb/21

Dipindai dengan CamScanner

LEMBAR PERSETUJUAN JUDUL TUGAS AKHIR

ANALISIS DAYA SAING KENDARAAN RODA 4 DAN HUBUNGANNYA DENGAN PERTUMBUHAN EKONOMI INDONESIA

Disusun Oleh :

Aulia Rahma Aldya

1715022

Program Studi Administrasi Bisnis Otomotif

Politeknik STMI Jakarta

Tugas Akhir ini Telah Diterima, Disetujui, dan Disahkan Menjadi Syarat Menyelesaikan Program Pendidikan Diploma IV Pada Program Studi Administrasi Bisnis Otomotif

Disetujui oleh :

Dosen Pembimbing

Tugas Akhir

Drs. Achmad Zawawi, MA, MM

NIP : 195811171984031003

Dipindai dengan CamScanner

LEMBAR PENGESAHAN

JUDUL TUGAS AKHIR

"ANALISIS DAYA SAING KENDARAAN RODA 4 DAN HUBUNGANNYA DENGAN PERTUMBUHAN EKONOMI INDONESIA"

Disusun Oleh :

NAMA : Aulia Rahma Aldya

NIM : 1715022

Program Studi : Administrasi Bisnis Otomotif

Telah Diuji oleh Tim Penguji Tugas Akhir Program Studi Administrasi Bisnis Otomotif Politeknik STMI Jakarta pada Rabu, 4 September 2019

Jakarta, 4 September 2019

Menyetujui,

Penguji 1,

(Dr. Sadar Sukma Adnan, SE, MPd)

Penguji 3,

(Drs. Pasti Immanuel Bangun, MM)

Penguji 2,

(Yulius Jatmiko Nuryatno, SE, MM)

Penguji 4,

(Drs. Achmad Zawawi, MA, MM)

POLITEKNIK STMI JAKARTA

KEMENTRIAN PERINDUSTRIAN RI

JAKARTA

2019

Dipindai dengan CamScanner

BADAN PENGEMBANGAN SUMBER DAYA MANUSIA INDUSTRI
POLITEKNIK STMI JAKARTA
Jl. Letjen Suprapto No. 26 Cempaka Putih, Jakarta 10510
Telp: (021) 42886064 Fax: (021) 42888206
www.stmi.ac.id

LEMBAR BIMBINGAN PENYUSUNAN LAPORAN TA

Nama : Aulia Rahma Aldya
NIM : 1715022
Judul TA : Analisis Daya Saing Kendaraan Roda 4 dan Hubungannya Dengan Pertumbuhan Ekonomi Indonesia
Pembimbing : Drs. Achmad Zawawi, MA, MM

Tanggal	Bab	Keterangan	Paraf
15 April 2019	Bab IV	Mengumpulkan dan menyerahkan data sebagai bahan TA	
16 April 2019	Bab IV	Mengumpulkan dan menyerahkan data sebagai bahan TA	
15 Mei 2019	Bab I, II dan III	Penyerahan Bab I, II dan III	
24 Juni 2019	Bab I, II dan III	Revisi dan Acc Bab I, II dan III	
29 Juli 2019	Bab IV dan V	Penyerahan Bab IV dan V	
30 Juli 2019	Bab IV dan V	Revisi dan Acc Bab IV dan V	
3 Agustus 2019	Bab VI	Penyerahan Bab VI	
4 Agustus 2019	Seluruh Bab	Acc Keseluruhan TA	

Mengetahui,
Ka Prodi Administrasi Bisnis Otomotif
a.n

Yulius Jatmiko Nuryatno, SE, MM
NIP : 198607262014021001

Pembimbing

Drs. Achmad Zawawi, MA, MM
NIP : 195811171984031003

Dipindai dengan CamScanner

LEMBAR PERNYATAAN KEASLIAN

Saya Mahasiswa Politeknik STMI Jakarta Kementerian Perindustrian R.I.

Nama : Aulia Rahma Aldya

NIM : 1715022

Program Studi : Administrasi Bisnis Otomotif

Dengan ini menyatakan bahwa hasil karya Tugas Akhir yang saya buat dengan judul:

"ANALISIS DAYA SAING KENDARAAN RODA 4 DAN HUBUNGANNYA DENGAN PERTUMBUHAN EKONOMI INDONESIA "

Dibuat dan diselesaikan sendiri dengan menggunakan literatur hasil kuliah, survey lapangan, dosen pembimbing, melalui tanya jawab, serta buku-buku, jurnal acuan yang tertera dalam referensi pada karya Tugas Akhir ini,

- Bukan merupakan duplikasi karya tulis yang sudah dipublikasikan atau yang pernah dipakai untuk mendapat gelar sarjana sains terapan/sarjana di Politeknik STMI Jakarta atau Universitas/Perguruan Tinggi lain, kecuali pada bagian-bagian tertentu digunakan sebagai referensi yang semestinya.
- Bukan merupakan karya tulis terjemahan dari kumpulan buku atau judul acuan yang tertera dalam referensi pada karya Tugas Akhir saya.
- Jika terbukti saya tidak memenuhi apa yang telah saya nyatakan seperti di atas, maka karya Tugas Akhir saya ini dibatalkan.

Jakarta, 4 September 2019

Yang membuat pernyataan

Aulia Rahma Aldya

Dipindai dengan CamScanner

ABSTRAK

Selama beberapa tahun terakhir, perkembangan industri otomotif Indonesia berkembang secara pesat baik secara nasional maupun internasional. Perkembangan industri otomotif Indonesia dapat terlihat dari perkembangan yang terjadi pada industri kendaraan roda 4. Yang disayangkan, pemerintah Indonesia belum pernah melakukan analisis untuk mengetahui berapa besar daya saing yang dimiliki Indonesia agar dapat bersaing di pasar ASEAN dan juga Dunia. Penelitian ini berjudul analisis daya saing kendaraan roda 4 Indonesia berdasarkan pendekatan revealed comparative advantage. Analisis daya saing berdasarkan pendekatan Revealed Comparative Advantage adalah suatu analisis yang menjelaskan apakah suatu negara memiliki daya saing yang komparatif dengan negara lainnya . Data utama yang diperlukan adalah data ekspor komoditas i pada negara a, total ekspor negara a, ekspor komoditas i pada dunia, dan total ekspor dunia. Dari hasil perhitungan pendekatan Revealed Comparative Advantage (RCA) diketahui nilai RCA total ekspor Indonesia pada tahun 2018 berada di nilai terbesar. Dengan nilai RCA kendaraan roda 4 antara 1000-1500cc tertinggi, lebih dari 1. Berarti kendaraan roda 4 yang memiliki cc antara 1000-1500 memiliki keunggulan komparatif dibandingkan dengan negara lainnya. Thailand yang menjadi pesaing utama ekspor kendaraan roda 4 di lingkup ASEAN memiliki daya saing yang kuat diatas 1. Untuk itu pemerintah Indonesia terus mengembangkan dan meningkatkan kinerja industri otomotif agar Indonesia dapat daya saing yang kuat dan dapat terus bersaing di pasar dunia. Nilai t hitung sebesar 0,45748 lebih kecil dibandingkan t tabel sebesar 3,182 maka daya saing RCA Indonesia tidak ada hubungan signifikan dengan pertumbuhan ekonomi Indonesia.

Kata kunci : Ekspor, Otomotif, Daya Saing, *Revealed Comparative Advantage*

Dipindai dengan CamScanner

KATA PENGANTAR

Alhamdulillah puji dan syukur Penulis panjatkan kepada Tuhan Yang Maha Esa atas petunjuk, rahmat, dan hidayah-Nya, sehingga penulis dapat menyelesaikan Tugas Akhir ini. Judul skripsi yang diambil oleh penulis adalah Analisis Daya Saing Kendaraan Roda 4 Berdasarkan Pendekatan *Revealed Comparative Advantage*. Adapun Tugas Akhir ini disusun dikarenakan sebagai salah satu syarat kelulusan jenjang D-IV jurusan Administrasi Bisnis Otomotif d.h Manajemen Bisnis Industri pada Politeknik STMI Jakarta.

Dengan ini Penulis menyadari bahwa Tugas Akhir ini tidak akan tersusun dengan baik tanpa adanya bantuan dari pihak-pihak terkait. Oleh karena itu, pada kesempatan ini tidak lupa juga saya mengucapkan terimakasih kepada semua pihak yang telah membantu Penulis dalam penyusunan Tugas Akhir ini diantaranya:

- Bapak Dr. Mustofa, S.T, M.T selaku Direktur Politeknik STMI Jakarta d.h Sekolah Tinggi Manajemen Industri (STMI).
- Bapak Yulius Jatmiko Nuryanto, SE, MM selaku Ketua Jurusan Administrasi Bisnis Otomotif (ABO), Terima kasih untuk bantuan, dorongan, dan bimbingan serta motivasi pada Penulis dalam proses penulisan laporan ini.
- Bapak Drs. Achmad Zawawi, MA, MM, selaku Dosen Pembimbing. Terima kasih untuk bantuan, dorongan, bimbingan, motivasi, dan waktu yang telah diluangkan untuk penulis dalam proses penulisan tuga s akhir ini.
- Seluruh dosen Politeknik STMI Jakarta yang telah memberikan pengetahuan dan pengalamannya yang bermanfaat bagi penulis.

Dipindai dengan CamScanner

- Seluruh anggota keluarga yang Penulis sayangi serta april, jae, puput, nagita, wemona, ichan dan teman-teman mahasiswa tingkat akhir yang juga memberikan motivasi dalam pengerjaan laporan.

- Dan kepada pihak – pihak lain yang telah begitu banyak membantu namun tidak dapat disebutkan satu persatu.

Semoga Allah SWT senantiasa melimpahkan berkah dan rahmat-Nya bagi kita semua, terima kasih untuk bantuannya selama ini, semoga dapat menjadi amal ibadah di hadapan-Nya Aamiin.

Penulis menyadari bahwa masih banyak terdapat kesalahan dalam penyusunan laporan ini, oleh sebab itu kritik dan saran yang membangun sangat penulis harapkan guna perbaikan di kemudian hari.

Akhir kata, semoga laporan ini dapat bermanfaat bagi perkembangan ilmu pengetahuan khususnya di bidang Administrasi Bisnis Otomotif

Jakarta, 4 September 2019

Penulis

Dipindai dengan CamScanner

DAFTAR ISI

ABSTRAK i

KATA PENGANTAR ii

DAFTAR ISI iv

DAFTAR GAMBAR vi

DAFTAR TABEL vii

DAFTAR LAMPIRAN viii

Bab I 1

Pendahuluan 1

1.1 Latar Belakang Masalah 1

1.2 Pokok dan Rumusan Masalah 5

1.3 Tujuan Penelitian 5

1.4 Batasan Masalah 6

1.5 Manfaat Penelitian 6

1.6 Sistematika Penulisan 7

Bab II 8

Landasan Teori 8

2.1 Pengertian Pemasaran Global 8

2.2 Pengertian Ekspor 8

2.3 Pengertian Daya Saing 11

2.4 Teori Comparative Advantage 12

2.4.1 Teori sebelum Comparative Advantage 13

2.4.2 Teori Comparative Advantage menurut David Ricardo 14

2.4.3 Teori Comparative Advantage menurut Heckscher – Ohlin 19

2.5 Teori Revealed Comparative Advantage (RCA) 21

2.6 Teori Neraca Perdagangan 23

2.7 Pengertian Pendapatan Nasional 24

Bab III 29

MILIK PERPUSTAKAAN STMI
Membaca : Ibadah, Mengambil : Dosa

Dipindai dengan CamScanner

Metodologi Penelitian 29
4.1 Jenis Data yang Dibutuhkan 29
4.2 Sumber Data 29
4.3 Metode Pengumpulan Data 29
4.4 Metode Pengolahan Data 30
4.5 Teknik Analisis Data 30
4.6 Hipotesis Penelitian 33
Bab IV 34
Pengumpulan dan Pengolahan Data 34
4.1 Pengumpulan Data 34
4.1.1 Perekonomian Indonesia 34
4.1.2 Ekspor Komoditi Otomotif Indonesia 36
4.2 Pengolahan Data 45
4.2.1 Nilai Ekspor 46
4.2.2 Tenaga Kerja Sektor Otomotif 51
4.2.3 Produk Domestik Bruto Indonesia 53
Bab V 54
Analisis dan Pembahasan 54
5.1.1 Kontribusi Kendaraan Roda 4 Indonesia terhadap Pasar Global 54
5.1.2 Kontribusi Kendaraan Roda 4 (HS 87) terhadap Ekspor Nasional 55
5.1.3 Daya Saing Ekspor Kendaraan roda 4 Indonesia 57
5.1.4 Sumbangan Penyerapan Tenaga Kerja terhadap Pendapatan Nasional Bruto (PNB) 60
5.1.5 Hubungan dengan Pertumbuhan Ekonomi Indonesia 64
Bab VI 67
Kesimpulan dan Saran 67
6.1 Kesimpulan 67
6.2 Saran 68
DAFTAR PUSTAKA 70
LAMPIRAN 72

Dipindai dengan CamScanner

DAFTAR GAMBAR

Gambar 5. 1 Kontribusi Ekspor Kendaraan roda 4 Indonesia terhadap pasar global tahun 2018 55
Gambar 5. 2 Grafik Kontribusi Kendaraan terhadap Ekspor Nasional tahun 2018 56
Gambar 5. 3 Grafik Kontribusi Kendaraan roda 4 terhadap Ekspor Kendaraan lain tahun 2018 57
Gambar 5. 4 RCA Kendaraan Roda 4 Indonesia Berdasarkan Merk 58

Dipindai dengan CamScanner

DAFTAR TABEL

Tabel 4.1 Data Ekspor Kendaraan Roda 4 Indonesia Berdasarkan Merk 46
Tabel 4.2 Penetapan Prediksi Harga Jual rata-rata Kendaraan Roda 4 46
Tabel 4.3 Nilai Ekspor Kendaraan Roda 4 Indonesia Berdasarkan Merk..... 48
Tabel 4.4 Nilai Ekspor Kendaraan Dunia 50
Tabel 4.5 Penyerapan Tenaga Kerja untuk Manufaktur..... 51
Tabel 4.6 Penyerapan Tenaga Kerja Sektor Otomotif Indonesia..... 51
Tabel 4.7 Belanja Negara Indonesia 2014-2018 53
Tabel 4.8 Produk Domestik Bruto atas harga konstan Indonesia dalam milyar rupiah 53

Tabel 5. 1 Prediksi Fluktuasi Upah Tenaga Kerja di Bidang Otomotif 62
Tabel 5. 2 Pendapatan per Kapita Tenaga Kerja Sektor Otomotif..... 62
Tabel 5. 3 Sumbangan Tenaga Kerja terhadap Belanja Negara (PNB) 63

Dipindai dengan CamScanner

DAFTAR LAMPIRAN

1. Kontribusi Ekspor Kendaraan Terhadap Ekspor Nasional Tahun 2018
2. Kontribusi Ekspor Kendaraan Rerhadap Ekspor Kendaraan Tahun 2018
3. RCA Kendaraan Roda 4 Indonesia Berdasarkan Merk
4. Tabel T
5. Tabel Penolong

Dipindai dengan CamScanner

Bab I

Pendahuluan

1.1 Latar Belakang Masalah

Industri otomotif merupakan sub sektor industri yang menarik untuk dikaji di negara-negara berkembang. Sektor otomotif dapat meningkatkan pendapatan negara dan dianggap penting serta strategis karena memiliki kelebihan-kelebihan. Pertama, pengembangan industri otomotif akan meningkatkan integrasi nasional sekaligus kedaulatan nasional. Kemampuan produksi sendiri dengan komponen dan pekerja lokal merupakan lambang kemandirian ekonomi. Kedua, industri otomotif mendorong pertumbuhan dan perkembangan industri-industri pendukungnya untuk bergerak secara cepat ke arah teknologi tinggi dan modernisasi. Industri otomotif memerlukan teknologi canggih dalam setiap rantai proses perakitannya. Dengan kata lain industri otomotif mendorong pertumbuhan dan perkembangan industri-industri pendukungnya untuk bergerak secara cepat ke arah teknologi tinggi dan modernisasi. Ketiga, industri pendukung otomotif sangat luas karena meliputi terhadap industri besar, menengah maupun industri skala kecil. Industri pendukung tersebut antara lain seperti besi, baja, plastik, karet, kaca, tekstil, permesinan, suspensi, industri serat fiber, industri kimia, industri komputer dan telekomunikasi, elektronik dan industri komponen lainnya merupakan industri dasar bagi terbentuknya industri otomotif. Sehingga industri ini dapat menyerap banyak tenaga kerja dan modal yang besar dan merata. Indonesia adalah salah satu negara pengekspor produk otomotif yaitu kendaraan dan bagiannya yang menjadi salah satu dari penghasil devisa negara. Ekspor komoditas tersebut yang telah menyumbang devisa bagi negara ini juga ikut menyumbang penyerapan tenaga kerja di bidang industri.

MILIK PERPUSTAKAAN STMI
Membaca : Ibadah, Mengambil : Dosa

Dipindai dengan CamScanner

Penyedia data otomotif global, Jato Dynamics, mencatat penjualan mobil penumpang dan kendaraan komersial ringan di seluruh dunia sebanyak 86 juta unit sepanjang 2018. Data itu diolah dari 54 negara yang penjualannya paling top sedunia. Dari sekian banyak negara di dunia, China menjadi pasar otomotif terbesar. Negeri Tirai Bambu itu mempertahankan posisinya sebagai pemimpin global dalam penjualan otomotif. Di sana, selama Januari-Juni 2018 sudah terjual sebanyak 12,23 juta unit mobil. Kemudian Amerika Serikat menjadi pasar ketiga terbesar setalah China dan Eropa. Pada Januari-Juni 2018, tercatat sebanyak 8,62 juta unit mobil terjual di sana. Meski angka penjualan ini terhitung besar, tapi tahun 2018 juga disebut menjadi dimulainya era tantangan baru bagi para pelaku industri otomotif terkemuka di dunia. Beberapa tantangan yang dihadapi menyebabkan efek perdagangan yang kurang baik, di antaranya karena persoalan ekonomi dunia, beberapa perubahan kebijakan politik di pasar-pasar utama, serta tantangan status quo di kalangan pelaku industri itu sendiri.

Pertumbuhan pasar penjualan mobil baru yang kuat justru terjadi di India, Brazil, Rusia dan Asia Tenggara. Sementara di Eropa, Cina dan Amerika Serikat malah tengah mengalami perlambatan. India berhasil menjadi pasar mobil terbesar keempat di dunia setelah mampu mengungguli Jerman. Pertumbuhan di India diproyeksikan akan berlanjut selama beberapa tahun ke depan dan diprediksi menjadi pasar terbesar ketiga pada 2021.

Pasar otomotif di enam negara ASEAN pada Januari 2018 mengalami pertumbuhan hampir dua digit atau 9 persen. Indonesia, Thailand, dan Vietnam menjadi penyumbang terbesar, dengat pertumbuhan dua digit. Mengutip Nikkei, jualan mobil baru di negara-negara utama ASEAN mencapai angka 274.679 unit. Angka tersebut merupakan awal yang kuat untuk 2018, yang diproyeksikan menjadi tahun ketiga dengan pertumbuhan berturut-turut. Enam negara yang masuk dalam penghitungan adalah Indonesia, Thailand, Vietnam, Filipina, Malaysia, dan Singapura. Pasar Asia

Dipindai dengan CamScanner

Tenggara saat ini menjadi incaran para merek-merek global, lantaran masih punya potensi pertumbuhan yang besar. Penjualan mobil baru di Indonesia, sebagai pasar terbesar ASEAN melonjak 11 persen menjadi 95.869 unit. Penjualan kendaraan komersial dan mobil penumpang mengalami pertumbuhan signifikan. Beranjak ke Thailand, penjualan mobil baru naik lebih tinggi mencapai 16 persen atau sebanyak 66.545 unit. Perolehan pada Januari 2017 lalu melambat karena masih dalam masa berkabung Raja Bhumibol Adulyadej. Peluncuran model baru dari produsen otomotif seperti Toyota selama paruh kedua 2017, turut berkontribusi terhadap pertumbuhan. Lalu, growth positif juga terjadi di Vietnam yang melonjak 29 persen menjadi lebih dari 26.000 unit. Konsumen kemungkinan membeli stok mobil yang diimpor tahun lalu, di tengah kekhawatiran akan pembatasan impor dan berlaku awal tahun ini, dan mengurangi pasokan dari Indonesia dan Thailand.

Dari data BPS(2018), Ekspor Indonesia pada Januari– Desember 2018 mencapai volume 609.733,4 ribu ton dengan nilai US$180.215,0 juta, yang terdiri dari US$17.404,8 juta hasil ekspor minyak bumi dan gas serta US$162.810,2 juta hasil ekspor komoditas nonmigas. Dibandingkan periode yang sama tahun 2017, nilai ekspor tahun 2018 naik US$11.386,8 juta. Peningkatan ini karena adanya peningkatan ekspor migas senilai US$1.660,4 juta dan peningkatan ekspor komoditas nonmigas US$9.726,4 juta. Pada Desember 2018 harga minyak mentah Indonesia US$54,81 per barelnya, turun sebesar US$6,09 per barel dibandingkan Desember 2017. Menurut negara tujuan ekspor , pada Desember 2018 ekspor migas yang ditujukan ke kawasan Asia Timur tercatat US$846,6 juta, meningkat 13,02 persen dibanding tahun 2017. Demikian juga Ekspor ke Asia Selatan dan Tenggara tercatat US$844,6 juta, meningkat 51,63 persen jika dibandingkan tahun lalu. Negara yang memperlihatkan peningkatan adalah Tiongkok dengan persentase peningkatan 141,72 persen, Jepang dengan persentase peningkatan 2,81 persen, Singapura dengan persentase peningkatan 93,68 persen, dan Malaysia dengan persentase peningkatan 25,95 persen.

Dipindai dengan CamScanner

Indonesia juga mengalami peningkatan ekspor untuk kendaraan roda 4 atau lebih sebesar 5,40% dengan nilai 3,716 milyar USD serta suku cadang kendaraan roda 4 atau lebih sebesar 4,55% dengan nilai 2,425 milyar USD dibandingkan tahun sebelumnya.

Berdasarkan data GAIKINDO, pada tahun 2018, Daihatsu memimpin pasar Kendaraan *Completle Built-Up* (CBU) dengan mengekspor 117.182 unit. Pangsa Pasar yang dimiliki Daihatsu sebesar 44,3%. Lalu Toyota yang mengekspor 89.627 unit, Mitsubishi sebesar 27.342 unit. sedangkan pada pasar Kendaraan *Complete Knocked-Down* (CKD), Toyota memimpin dengan pangsa pasar 52,4% mengekspor sebanyak 43.020 unit lalu Suzuki sebesar 38.944 unit dan Honda di tempat ketiga. Industri otomotif Indonesia diperkirakan juga akan tetap tumbuh dan berkinerja baik. Adapun faktor-faktor yang mendorong industri otomotif seperti : adanya rencana pemerintah yang akan mendorong *Roadmap Revolusi Industri* 4.0, Pembangunan Infrastruktur jalan tol yang masif dalam beberapa tahun terakhir, minat masyarakat membeli kendaraan yang terus bertumbuh, dan terakhir adanya kemudahan dalam kredit kendaraan. Lebih lanjut, basis pengembangan industri otomotif di Indonesia ke depan cukup baik dikarenakan beberapa hal yaitu potensi pasar dalam negeri yang cukup besar, sudah memiliki basis ekspor ke beberapa negara di dunia, dan pengalaman dalam proses produksi yang cukup lama yaitu selama lebih dari 30 tahun. Namun jika dibandingkan dengan negara-negara di lingkup ASEAN, nampaknya peluang tersebut hanya akan sebatas peluang jika Indonesia tidak serius membenahi faktor-faktor yang memiliki potensi yang dapat timbul menjadi masalah. Sampai saat ini, belum ada penelitian yang menganalisis bagaimana daya saing kendaraan roda 4 Indonesia di pasar global dan bagaimana daya saing kendaraan roda 4 Indonesia dibandingkan dengan negara ASEAN lainnya menggunakan pendekatan *revealed comparative advantage* dan mencari hubungan antara daya saing dengan pertumbuhan ekonomi Indonesia.

Dipindai dengan CamScanner

Berdasarkan alasan - alasan yang dikemukakan diatas, maka peneliti bermaksud untuk melakukan penelitian dengan judul "ANALISIS DAYA SAING KENDARAAN RODA 4 DAN HUBUNGANNYA DENGAN PERTUMBUHAN EKONOMI INDONESIA "

1.2 Pokok dan Rumusan Masalah

Dengan pertumbuhan pasar untuk produk otomotif yang meningkat baik di dalam maupun luar negeri, Indonesia harus mengetahui bagaimana daya saing produk otomotif Indonesia jika di bandingkan dengan negara lain. Untuk mengetahui daya saing, salah satu metode yang dapat digunakan adalah Pendekatan *Revealed Comparative Advantage* (RCA). Metode ini masih jarang dipakai untuk menentukan daya saing produk otomotif, jadi sampai saat ini tidak ada penelitian produk otomotif dengan Pendekatan RCA.

Berdasarkan hal tersebut maka rumusan masalahnya adalah:

1. Berapa besar kontribusi ekspor produk otomotif Indonesia di pasar dunia/global ?
2. Berapa besar tingkat daya saing ekspor produk otomotif Indonesia menggunakan pendekatan *Revealed Comparative Advantage* (RCA)?
3. Bagaimana hubungan hasil RCA Kendaraan roda 4 Indonesia dengan pertumbuhan ekonomi Indonesia?

1.3 Tujuan Penelitian

1. Untuk mengetahui seberapa besar kontribusi ekspor produk otomotif Indonesia di pasar dunia/global.
2. Untuk mengetahui seberapa besar tingkat daya saing ekspor produk otomotif Indonesia menggunakan pendekatan *Revealed Comparative Advantage* (RCA).
3. Untuk mengetahui hubungan hasil RCA Kendaraan roda 4 Indonesia dengan pertumbuhan ekonomi Indonesia.

Dipindai dengan CamScanner

1.4 Batasan Masalah

Agar penelitian ini memiliki alur yang jelas dan tidak menyimpang dari pembahasan dan tujuan – tujuan yang telah ditetapkan maka dibuatlah batasan masalah sebagai berikut :

1. Penelitian dilakukan pada produk otomotif yaitu kendaraan bermotor roda 4 yang diekspor oleh Indonesia dengan merk Toyota, Daihatsu, Suzuki, Nissan, Chevrolet, Hyundai, Honda, Hino.
2. Data yang digunakan merupakan data ekspor series dari 2014 sampai dengan tahun 2018.
3. Data yang digunakan merupakan data Belanja Negara dalam APBN dari 2014-2018.
4. Data yang digunakan merupakan Produk Domestik Bruto atas harga konstan Indonesia dari 2013 sampai 2018.

1.5 Manfaat Penelitian

1. Bagi Perusahaan Otomotif

   Manfaat diadakan penilitian ini agar dapat menjadi acuan dalam memahami daya saing produk otomotif yang diekspor oleh indonesia.

2. Bagi Penulis

   Manfaat diadakan penilitian ini agar dapat lebih memahami dan mencoba untuk menerapkan ilmu yang telah didapat penulis dan dipraktekan langsung ke lapangan kerja.

3. Bagi Pembaca

   Manfaat diadakannya penelitian ini bagi pembaca sebagai sumber informasi tambahan dan tambahan referensi dalam menyusun tugas akhir.

4. Bagi Politeknik STMI

   Manfaat diadakannya penilitian ini agar dapat menambah referensi dan masukan bagi pihak – pihak yang membutuhkan informasi.

Dipindai dengan CamScanner

1.6 Sistematika Penulisan

Hasil dari penelitian ini akan dituangkan ke dalam sebuah laporan hasil penelitian yang disusun dengan sistematika sebagai berikut:

BAB I : PENDAHULUAN

Bab ini berisikan latar belakang, pokok dan rumusan permasalahan, tujuan penelitian, batasan masalah, manfaat penelitian, serta sistematika penulisan.

BAB II : LANDASAN TEORI

Dalam bab ini akan diutarakan mengenai dasar-dasar teori atau konsep yang digunakan sebagai dasar pemikiran ilmiah untuk membahas dan menganalisa permasalahan yang ada.

BAB III : METODOLOGI PENELITIAN

Berisikan informasi tentang jenis dan sumber data, metode pengumpulan data, metode dan analisis data.

BAB IV : PENGUMPULAN DAN PENGOLAHAN DATA

Berisikan hasil pengumpulan dan pengolahan data-data yang dilakukan sesuai metode dan langkah – langkah yang diuraikan di bab 3.

BAB V : ANALISA DAN PEMBAHASAN

Berisi analisa serta pembahasan terhadap hasil yang diperoleh dari hasil pengolahan data pada bab 4 melalui metode yang diterapkan dengan mnggunakan teknik analisis yang telah ditentukan.

BAB VI : KESIMPULAN DAN SARAN

Pada bab ini akan ditarik kesimpulan dari hasil analisa pada bab 5 serta memberikan saran-saran yang dipandang perlu.

Dipindai dengan CamScanner

Bab II

Landasan Teori

2.1 Pengertian Pemasaran Global

Pemasaran global adalaah kegiatan yang memasarkan barang dan jasa ke seluruh dunia (Firmansyah & Fatihudin, 2017). Pemasaran global menyangkut fungsi-fungsi yang sama dengan dalam negeri, meliputi penelitian pemasaran dan analisis permintaan : pengembangan kebijakan dan program mengenai produk, harga, promosi, distribusi dan perencanaan pengendalian upaya pemasaran secara menyeluruh. Lingkungan pemasaran global berpengaruh pada organisasi yang melakukan pemasaran dalam skala luas, yaitu secara internasional. Perbedaan antara pemasaran domestik dan pemasaran global berasal dari perbedaan yang terdapat di lingkungan suatu negara. Oleh karena itu, perusahaan yang berusaha memasuki pasaran luar negeri harus terlebih dulu menganalisis baik pelanggan maupun pesaingnya.

2.2 Pengertian Ekspor

Secara sederhana ekspor adalah kegiatan mengeluarkan barang dari dalam daerah Indonesia atau dikenal dengan daerah pabean ke luar daerah Indonesia atau keluar dari daerah pabean. Secara ekstrim dapat dikatakan sebagai barang ekspor ketika barang telah dimuat ke sarana pengangkut (kapal atau pesawat) yang telah dilengkapi dokumen ekspor (Berata, 2014).

Ekspor menurut Amir M.S dalam adalah mengeluarkan barang-barang dari peredaran dalam masyarakat dan mengirimkan ke luar negeri sesuai ketentuan pemerintah dan mengharapkan pembayaran dalam valuta asing. Sementara itu yang dimaksud dengan kegiatan ekspor adalah upaya seorang pengusaha dalam memasarkan suatu barang atau komoditas yang dikuasainnya ke negara asing atau bangsa asing,

MILIK PERPUSTAKAAN STMI
Membaca : Ibadah, Mengambil : Dosa

Dipindai dengan CamScanner

dengan mendapatkan valuta(mata uang) asing, serta melakukan hubungan komunikasi dan korespodensi dalam bahasa asing. Menurut UU Kepabeanan, ekspor adalah kegiatan yang mengeluarkan barang dari daerah pabean dengan barang yang dimaksud terdiri atas barang dari dalam negeri (daerah pabean) , barang dari negeri (luar daerah pabean) serta barang bekas atau baru. Dengan demikian dapat disimpulkan bahwa yang dimaksud dengan ekspor adalah proses transportasi barang atau komoditas dari suatu negara ke negara lain (Putra, 2011). Proses ini seringkali digunakan perusahaan dengan skala bisnis kecil sampai dengan menegah sebagai strategi utama untuk bersaing di tingkat international. Ekspor merupakan alternatif lain dari beberapa bentuk startegi bisnis yang kini umum dilakukan oleh para pengusaha seperti akuisisi.

Proses perdagangan ekspor banyak dilakukan karena memiliki resiko yang lebih rendah dan modal yang lebih kecil dibandingkan yang lain. Tahapan yang harus ditempuh oleh seseorang yang melakukan ekspor atau eksportir seperti mempromosikan barang dagangannya kepada calin pembeli, mengajukan penawaran harga, membuat kontrak jual beli ekspor, dan mengirimkan barang yang terjual kepada pembei sampai menerima pembayaran dari pembeli. Maka perdagangan ekspor dibagi menjadi 4 tahapan berikut yaitu :

a. Proses terjadinya kontrak dagang ekspor (*sales contract process*)
b. Proses pembukaan *letter of credit* oleh pembeli (*L/C opening process*)
c. Proses pengapalan barang (*cargo shipment process*)
d. Proses penguangan dokumen pengapalana (*shipping documents negotiation process*)

Dipindai dengan CamScanner

Pada kegiatan impor, hampir semua barang dikenakan bea masuk dan pajak impor lainnya sedangkan saat ekspor lebih banyak barang yang tidak dikenakan pajak ekspor maupun bea keluar. Untuk pajak ekspor yang dikenakan antara lain kegiatan ekspor kayu, rotan, dan CPO sedangkan untuk kegiatan ekspor lainnya, saat ini tidak dikenakan pajak ekspor seperti ekspor ikan, jagung, pisang, pakaian, alat elektronik, dan lain-lain. Ekspor dimulai saat eksportir mempersiapkan barag yang akan diekspor dengan dilakukan *packanging* , *stuffing* ke kontainer hingga barang siap dikirim. Setelah barang siap dan ada jadwal kapal yang akan mengangkut barang tersebut, seorang eksportir dapat mengajukan dokumen kepabeanan yang dikenal dengan istilah pemberitahuan ekspor barang (PEB).

Ada beberapa tujuan ekspor yang bisa didapatkan . diantaranya sebagai berikut :

1. Meningkatkan laba perusahaan melalui perluasan pasar serta bertujuan memperoleh harga jual yang lebih baik.
2. Membuka pasar baru di luar negeri sebagai perluasan pasar domestik (membuka pasar ekspor).
3. Memanfaatkan kelebihan kapasitas terpasang (*idle capacity*).
4. Membiasakan diri bersaing dalam pasar internasional sehingga terlatih dalam persaingan yang ketat.

Perdagangan ekspor dapat dibedakan menjadi 2 jenis yakni ekspor langsung dan tidak langsung. Ekspor langsung adalah cara menjual baran atau jasa melalui perantara/eksporir yang bertempat dinegara lain atau negara tujuan ekspor. Pada jenis ini penjualan dilakukan melalui distributor dan perwakilan penjualan perusahaan. adapun keuntungannya adalah produksi terpusat di negara asal dan kontrol terhadap distribusi pun lebih baik. Selain keuntungan tersebut, sistem ekspor langsung juga

Dipindai dengan CamScanner

memiliki beberapa kelemahan, seperti biaya transportasi lebih tinggi, untuk produk dalam skala besar, adanya hambatan perdagangan, dan protektinisme. Sementara itu ekspor tidak langsung adalah teknik penjualan yang menunjukan barang dijual melalu perantara/eksportir negara asal, kemudian diujal lagi oleh perantara tersebut. Maka pada ekspor ini, barang tidak hanya dijual kepada perantara/eksportir tetapi dijual kembali oleh perrantara/eksportir ke pihak lain. Adapun keuntungan ekspor tidak langsung adalah sumber daya produksi terkonsentrasi dan tidak perlu menangani ekspor secara langsung. Sedangkan kelemahannya adalah kontrol terhadap distribusi kurang baik dan pengetahuan terhadap operasi di negara lain pun kurang maksimal.

2.3 Pengertian Daya Saing

Ekonomi internasional membahas hubungan ekonomi antarnegara di dunia. Hubungan tersebut menimbulkan ketergantungan antara negara satu dengan lainnya. Hubungan ini juga menimbulkan adanya daya saing perdagangan antar negara. Daya saing dapat juga dikatakan sebagai kemampuan suatu komoditi untuk memasuki pasar luar negeri dan kemampuan untuk dapat bertahan dalam pasar tersebut, dalam artian jika suatu produk mempunyai daya saing maka produk tersebutlah yang banyak diminati oleh banyak konsumen. Daya saing menurut Tambunan (2000) adalah suatu keunggulan pembeda dari yang lain terdiri dari faktor keunggulan komparatif dan faktor keunggulan kompetitif.

Menurut Porter (1990), keunggulan daya yang menentukan saing suatu komoditi dikelompokkan menjadi dua macam, yaitu keunggulan alamiah/keunggulan absolut (*natural advantage*) dan keunggulan yang dikembangkan (*acquired advantage*). Pendekatan yang sering digunakan untuk mengukur daya saing komoditi adalah faktor keunggulan komparatif (*comparative advantage*) dan faktor keunggulan kompetitif (*competitive advantage*). Tingkat daya saing komoditas ekspor suatu negara atau industri dapat dianalisis dengan berbagai macam metode atau

Dipindai dengan CamScanner

diukur dengan sejumlah indikator. Tiga metode diantaranya adalah *Revealed Comparative Advantage, Contant Market Share, Real Effectife Exchange Route.* Pendekatan yang akan dipakai untuk penelitian ini adalah *Revealed Comparative Advantage.*

2.4 Teori Comparative Advantage

Pada era globalisasi seperti saat ini perkembangan perekonomian yang ada pada suatu negara akan semakin terintegrasi antara satu sama lain. Kemudahan dalam menjalankan kegiatan ekonomi internasional dapat dilihat dari adanya organisasi perdagangan dunia serta institusi-institusi perekonomian dunia yang semakin berkembang. Selain itu, pengaruh dari adanya globalisasi dengan semakin berkembangnya ilmu pengetahuan dan teknologi juga turut mempengaruhi suatu koordinasi yang dilakukan oleh suatu negara untuk memenuhi kebutuhan perekonomian negara tersebut. (Taylor , 2012)

Perdagangan internasional dapat didefinisikan sebagai perdagangan antar atau lintas negara yang mencakup ekspor dan impor. Perdagangan internasional dibagi menjadi dua kategori yakni perdagangan barang (fisik) dan perdagangan jasa. Bagi banyak negara termasuk indonesia perdagangan internasional khususnya ekspor mempuyai peranan sangat penting yakni sebagai motor penggerak perekonomian nasional. Ekspor menghasilkan devisa selanjutnya dapat digunakan untuk membiayai impor dan pembangunan sektor-sektor ekonomi dalam negeri. Selain meningkatkan cadangan valas manfaat lain dari perdagangan internasional (*gains from trade*) adalah dalam bentuk efek langsung terhadap pertumbuhan output di dalam negeri. Pertumbuhan output terjadi karena peningkatan produktifitas dari faktor-faktor produksi yang digunakan seperti tenaga kerja dan barang modal (*total factor productivity*) atau peningkatan /pemanfaatan skala ekonomi (Tambunan, 2000).

Dipindai dengan CamScanner

Dalam mempelajari ekonomi politik internasional juga terdapat *free trade theories* yang terdiri atas dua bagian yakni teori keuntungan absolut dan teori keuntungan komparatif. Teori keuntungan absolut merupakan suatu teori yang dikaji pertama kali pada tahun 1776 oleh Adam Smith. Teori kedua yakni keuntungan komparatif, merupakan teori yang dikaji pertama kali pada tahun 1817 oleh David Ricardo.

2.4.1 Teori sebelum Comparative Advantage

Persoalan dari teori keunggulan absolut dari adam smith adalah bahwa perdagangan internasional antara dua negara akan terjadi, jika kedua negara itu saling memperoleh manfaat dan ini hanya dapat terjadi bila masing-masing negara memiliki keunggulan absolut yang berbeda. Jadi, misalnya Indonesia memiliki keunggulan absolut atas AS Untuk barang A dan B (berarti Indonesia mengekspor kedua jenis barang tersebut), maka perdagangan tidak akan terjadi karena hanya Indonesia yang mendapatkan *gains from trade*.

Munculnya teori keunggulan komparatif dari J.S. Mill dan David Ricardo menjadi kritik sekaligus penyempurnaan teori keunggulan absolut. Dasar pemikiran kedua tokoh ini adalah bahwa terjadinya perdagangan internasional pada prinsipnya tidak berbeda. J.S. Mill beranggapan bahwa suatu negara akan mengkhususkan diri pada ekspor barang tertentu bila negara tersebut memiliki keunggulan komparatif (*comparative advantage*)terbesar, dan akan mengkhususkan diri pada mengimpor barang bila negara tersebut memiliki kerugian komparatif (*comparative disadvantage*) . Atau suatu negara akan melakukan ekspor barang, bila barang tersebut dapat diproduksi dengan biaya lebih rendah dan akan melakukan impor barang bila barang tersebut diproduksi sendiri memerlukan biaya produksi lebih besar.

Dipindai dengan CamScanner

Sedangkan dasar pemikiran David Ricardo adalah perdagangan anatar dua negara akan terjadi bila masing – masing negara memiliki biaya relatif yang terkecil untuk jenis barang berbeda. Jadi penekanan Ricardo pada perbedaan efisiensi relatif antar negara dalam memproduksi dua (atau lebih) jenis barang yang menjadi dasar terjadinya perdagangan internasional.

2.4.2 Teori Comparative Advantage menurut David Ricardo

Konsep keunggulan komparatif atau *Comparative Advantage* Ricardo dibangun dengan sejumlah asumsi yaitu dua negara masing-masing memproduksi dua jenis komoditi dengan hanya menggunakan satu faktor produksi , tenaga kerja; kedua komoditi yang diproduksi bersifat identik (homogen) baik antar industri maupun antar negara; komoditi tersebut juga dapat dipindahkan antar negara dengan biaya transportasi nol; tenaga kerja merupakan faktor produksi yang bersifat homogen (identik) dalam suatu negara, namun besifat heterogen(tidak identik) antar negara ; tenaga kerja dapat bergerak antar industri dalam suatu negara tapi tidak antar negara ; pasar barang dan pasar tenaga kerja di kedua negara diasumsikan dalam kondisi persaingan sempurna ; perusahaan-perusahaan di keduan negara diasumsikan bertujuan untuk memaksimalkan keuntungan sementara tujuan konsumen (tenaga kerja) adalah memaksimalkan kepuasan (*utility*) (Arifin, Rae, & Joseph, 2007).

Dalam teorinya, Ricardo mengatakan bahwa perdagangan internasional memiliki dampak positif bagi sebuah negara melalui dua cara, yakni perdagangan internasional sebagai alat produksi tidak langsung maupun sebagai jalan untuk mendapatkan keuntungan perdagangan (the gains from trade). Bersandar pada pendapat tersebut, Krugman dan Obstfeld dalam analisisnya mengatakan, "*instead of producing a good for itself, a country can*

Dipindai dengan CamScanner

produce another good and trade it for the desired good ... we can show that trade enlarges a country's consumption possibilities, implying gains from trade.". atau yang dapat saya artikan, Krugman dan Obstfeld berpendapat keuntungan perdagangan yang dilakukan oleh negara terdapat 2 macam, yaitu Pertama, negara bisa berpikir perdagangan tersebut sebagai metode produksi tidak langsung. Jadi alih-alih memproduksi barang untuk diri sendiri suatu negara dapat menghasilkan suatu barang dan memperdagangkannya untuk barang yang diinginkan. Karena "produksi" tidak langsung ini membutuhkan tenaga kerja lebih sedikit daripada produksi langsung. Kedua, kita dapat menunjukan bahwa perdagangan memperbesar kemungkinan konsumsi suatu negara yang menyiratkan keuntungan dari perdagangan.

Ricardo berusaha memaparkan teori *comparative advantage* tersebut dengan melakukan penyederhanaan sample. Penyederhanaan ini melingkupi beberapa penyederhanaan, seperti jumlah negara yang melakukan perdagangan diasumsikan antara dua negara saja, serta setiap negara tersebut hanya memproduksi dua jenis komoditas dalam aktivitas ekonominya. Secara spesifik, Ricardo mengasumsikan negara Portugal dan England melakukan perdagangan dengan memproduksi wine dan baju.

Berdasarkan Ricardo, Portugal memiliki keunggulan mutlak pada kedua komoditas. Maka, menurut teori Adam Smith, tidak ada kesempatan kedua negara untuk melakukan perdagangan internasional sebab Inggris di satu sisi memiliki kelemahan absolut pada kedua komoditas perdagangan. Dengan demikian, Ricardo mencoba menjelaskan bahwa perdagangan internasional dapat saja terjadi meskipun Inggris tidak memiliki keunggulan mutlak seperti apa yang dikatakan oleh Smith. Ricardo menjelaskan, Portugal akan lebih efisien dalam memproduksi wine dibandingkan baju, di

Dipindai dengan CamScanner

pihak lain, kelemahan absolut Inggris relatif lebih kecil dalam memproduksi baju.

Dalam perbandingannya, negara Portugal memiliki jumlah waktu tenaga kerja yang lebih sedikit —80 jam/barrel untuk wine dan 90 jam/yard untuk baju — dibandingkan oleh Inggris, yakni 120 jam/barrel untuk wine dan 100 jam/yard untuk baju. Pada harga pasar domestik — asumsi Ricardo mengenai suatu keadaan dimana tidak terjadi perdagangan antara Portugal dan Inggris — maka di Inggris, nilai tukar satu barrel wine sama dengan yard baju setara dengan nilai tukar satu yard baju dengan barrel wine. Sedangkan di Portugal, untuk mendapatkan satu barrel wine harus ditukarkan dengan yard baju dan begitupun sebaliknya.

Dengan spesialisasi produksi tersebut, Ricardo berpendapat bahwa perdagangan internasional yang terjadi diantara keduanya akan saling menguntungkan. Namun, dalam menjelaskan keuntungan perdagangan (*the gains from trade*), Ricardo belum dapat memberikan ukuran rasio harga yang tercapai antarnegara, mengingat rasio harga ini merupakan salah satu syarat penting terjadinya perdagangan internasional.

Teori keunggulan komparatif sejauh ini menjadi salah satu teori ekonomi klasik yang sangat berpengaruh. Beberapa asumsi yang semula digunakan oleh Ricardo dan dianggap sebagai sebuah kelemahan, telah membuat banyak ahli untuk melakukan analisis lebih jauh terhadap teori ini. Salah satunya adalah dengan mengaplikasikan teori keunggulan komparatif ini dengan asumsi yang berbeda, misalnya dengan mempertimbangkan biaya transportasi barang, multikomoditas — lebih dari dua komoditas — , dan multinegara — lebih dari dua negara yang melakukan perdagangan. Pendekatan lebih lanjut juga memasukkan konsep *wage rate* dan *exchange rate* sebagai penyempurnaan

Dipindai dengan CamScanner

terhadap rasio harga yang dijelaskan diatas. Dengan mempertimbangkan *wage rate, exchange rate, transportation cost*, jumlah komoditas yang beragam, dan jumlah negara yang terlibat lebih dari dua, maka asumsi Ricardo terdahulu yang bersifat sangat restriktif dan terkesan tidak realistis dapat dibuat mendekati kenyataan. Pada tahun 1965, seorang ekonom Hongaria, Bela Balassa menerbitkan sebuah makalah mengenai rasio ekspor antara Amerika Serikat dan Inggris untuk membuktikan apakah teori keunggulan komparatif ini masih cukup relevan atau tidak terhadap konsep perdagangan internasional. Dalam makalahnya, Balassa menunjukkan rasio ekspor Amerika-Inggris selama tahun 1951. Balassa berhasil membuktikan, melalui makalahnya tersebut, bahwa meskipun Inggris tidak memiliki keunggulan mutlak atas Amerika dan memiliki tingkat produktivitas industri dua kali lebih kecil dibandingkan Amerika, namun Inggris tetap mendapatkan keuntungan melalui konsep keunggulan komparatif.

Teori keunggulan komparatif juga mengukuhkan pandangan para ekonom klasik terhadap hakekat dari perdagangan bebas antarnegara. Secara implisit, dengan teori ini, Ricardo menyetujui bahwa perdagangan bebas antarnegara merupakan alat negara untuk memperoleh keuntungan dan sarana paling tepat untuk meningkatkan kegiatan ekonomi makro sebuah negara. Tidak mengherankan jika para ahli ekonomi pada masa ini melihat bahwa pengendalian pemerintah yang berlebihan dan instrumen pajak impor merupakan penghalang yang menggerus kesempatan negara untuk mengembangkan kemampuan ekonominya melalui kegiatan perdagangan anatarnegara.

Dalam dunia nyata, teori keunggulan komparatif tidaklah sesederhana perdagangan antara Portugal dan inggris seperti yang dijelaskan oleh Ricardo. Ekspor suatu negara hampir tidak mungkin hanya berupa satu jenis barang saja. Namun, bukan tidak

Dipindai dengan CamScanner

mungkin dengan semakin kompleksnya barang yang diekspor oleh negara-negara di dunia, maka basic concept dari teori ini tidak dapat dijalankan.

Teori keunggulan komparatif dengan konsep spesialisasi produksi bukan berarti tidak memiliki sisi negatif jika dilihat dari sudut pandang ekonomi makro. Konsep spesialisasi produksi ini dikhawatirkan akan mempersulit keadaan produsen dalam negeri atas barang-barang yang tidak memiliki keunggulan komparatif. Misalnya, kembali merujuk pada contoh yang diberikan oleh Ricardo diatas, yakni perdagangan antara Portugal dan Inggris. Portugal yang memiliki keunggulan komparatif terhadap Inggris atas produksi wine akan mengimpor baju dari Inggris. Dengan demikian, banyaknya baju yang akan diimpor dan masuk ke dalam pasar dalam negeri Portugal secara langsung akan menyulitkan produsen baju lokal. Hal ini disebabkan karena pangsa pasar produsen lokal akan menjadi lebih kecil sebab harus berkompetisi dengan produsen baju Inggris yang mengekspor hasil produksinya ke Portugal. Terlebih lagi jika kekuatan produsen lokal belum begitu mampu untuk berkompetisi dengan produsen luar negeri.

Terlepas dari kontradiksi yang menyertainya, pemikiran Ricardo didasarkan pada beberapa asumsi yang disederhanakan. Salah satunya adalah teori nilai tenaga kerja (*labor Theory of value*) yang mengatakan bahwa nilai atau harga diri suatu komoditi adalah bahwa nilai atau harga diri suatu komoditi adalah sama dengan atau dapat dihitung dari jumlah waktu tenaga kerja yang dipakai dalam memproduksi komoditi tersebut. Dengan demikian hukum keunggulan komparatif Ricarod sahih atau valid dan dapat dijelaskan. (Salvatore, 1994). Teori keunggulan komparatif tidak memandang status sebuah negara sebab selama setiap negara memiliki perbedaan sumber daya dan ekspor, maka konsep keunggulan komparatif akan dapat berjalan, tidak peduli negara

MILIK PERPUSTAKAAN STMI
Membaca : Ibadah, Mengambil : Dosa

Dipindai dengan CamScanner

tersebut merupakan negara maju atau negara berkembang sekalipun. Sebagai kesimpulan, poin penting yang menjadi perhatian David Ricardo adalah perdagangan internasional pada dasarnya memberikan banyak dampak positif terhadap kemajuan ekonomi sebuah negara.

2.4.3 Teori Comparative Advantage menurut Heckscher – Ohlin

Teori Heckscher – Ohlin merupakan pengembangan teori Ricardo. Heckscher dan Ohlin menambahkan sejumlah karakteristik produksi yang tidak ditemui pada teori Ricardo yang sederhana. Faktor produksi diperkaya dengan menambahkan faktor modal K. Pemiliki faktor modal menikmati hasil sewa r ata penggunaan modal mereka seperti halnya upah untuk tenaga kerja. Teori H – O dalam kaitan ini dikenal sebagai model 2x2x2 karena teori ini dalam elaborasinya mengasumsikan dua negara (dalam negeri dan luar negeri), dua jenis barang y_1 dan y_2 serta dua fakto produksi L dan K. Jumlah faktor produksi yang digunakan di tiap industri dibatasi oleh jumlah total faktor produksi yang tersedia di ekonomi (*resource constraint*), L_1+L_2 lebih besar sama dengan L dan K_1+K_2 lebih besar sama dengan K. Berbeda dengan teori Ricardo teori H – O mengasumsikan bahwa tidak ada perbedaan kemampuan teknologi antar negara. (Arifin, Rae, & Joseph, 2007)

Heckscher dan Ohlin menyatakan bahwa keunggulan komparatif yang dipunyai suatu negara terhadap negara lain berasal dari perbedaan kekayaan faktor –faktor produksi entah tenaga kerja atau pun modal. Dalam negeri dikatakan mempunyai keunggulan komaratif pada produksi barang yang tenaga kerja intensif bila dalam negeri memiliki tenaga kerja yang melimpah *labour-abundant* secara relatif. Dan demikian pula sebaiknya dengan luar negeri. Dalam pandangan H-O harga barang sangat ditentukan oleh harga input (faktor produksi) yang digunakan. Barang yang dalam

Dipindai dengan CamScanner

produksinya lebih memerlukan faktor produksi yang relatif melimpah di suatu negara karenanya dapat diproduksi dengan biaya lebih murah daripada barang yang produksinya lebih memerlukan faktor produksi yang sulit didapatkan. Temuan teori utama H-O sanagt sederhana dan gamblang negara yang tenaga kerjnya melimpah akan memproduksi dan mengekspor barang yang tenaga kerja-intensif dan negara yang modalnya melimpah akan mengekspor barang yang modal-intensif

Hukum keunggulan komparatif (*law of comparative advantage*) menyatakan bahwa perdagangan dapat dilakukan oleh negara yang tidak memiliki keunggulan absolut pada kedua komoditi yang diperdagangkan dengan melakukan spesialisasi produk yang kerugian absolutnya lebih kecil atau memiliki keunggulan komparatif. Keunggulan komparatif tersebut dibedakan atas *cost comparative advantage (labor efficiency)* dan *production comparative advantage (labor productivity)*. Menurut teori *cost comparative advantage (labor efficiency)*, suatu negara akan memperoleh manfaat dari perdagangan internasional jika melakukan spesialisasi produksi dan mengekspor barang dimana negara tersebut dapat berproduksi lebih efisien serta mengimpor barang dimana negara tersebut berproduksi relatif kurang atau tidak efisien. Sementara itu, pada *production comparative advantage (labor productivity)* dapat dikatakan bahwa suatu negara akan memperoleh manfaat dari perdagangan internasional jika melakukan spesialisasi produksi dan mengekspor barang dimana negara tersebut berproduksi lebih produktif serta mengimpor barang dimana negara tersebut berproduksi relatif kurang atau tidak produktif. Dengan kata lain, *cost comparative* menekankan bahwa keunggulan komparatif akan tercapai jika suatu negara memproduksi suatu barang yang membutuhkan sedikit jumlah jam

Dipindai dengan CamScanner

tenaga kerja dibandingkan negara lain sehingga terjadi efisiensi produksi. Sedangkan *production comparative* menekankan bahwa keunggulan komparatif akan tercapai jika seorang tenaga kerja di suatu negara dapat memproduksi lebih banyak suatu barang/jasa dibandingkan negara lain sehingga tidak memerlukan tenaga kerja yang lebih banyak. Dengan demikian keuntungan perdagangan diperoleh jika negara melakukan spesialisasi pada barang yang memiliki *cost comparative advantage* dan *production advantage* atau dengan mengekspor barang yang keunggulan komparatifnya tinggi dan mengimpor barang yang keunggulan komparatifnya rendah .

Dengan kata lain, dalam teori keunggulan komparatif, suatu bangsa dapat meningkatkan standar kehidupan dan pendapatannya jika negara tersebut melakukan spesialisasi produksi barang dan jasa yang memiliki produktivitas dan efisiensi tinggi.

2.5 Teori Revealed Comparative Advantage (RCA)

Pengukuran daya saing yang paling populer digunakan adalah *Revealed Comparative Advantage* (RCA) yang mengukur keunggulan komparatif. *Revealed Comparative Advantage* (RCA) merupakan salah satu metode yang digunakan untuk menunjukkan perbandingan antara pangsa ekspor komoditas suatu negara terhadap pangsa ekspor komoditas tersebut di dunia. Menurut Tambunan(2001), RCA merupakan indikator yang dapat menunjukkan nilai keunggulan komparatif berdasarkan rasio antar perbandingan ekspor suatu industri atau komoditas di suatu negara terhadap total ekspor negara tersebut dengan perbandingan nilai ekspor dunia industri tersebut terhadap total ekspor dunia. Konsep RCA ini pertama kali diperkenalkan oleh Ballasa pada tahun 1965, yang menganggap bahwa keunggulan komparatif suatu negara direfleksikan atau terungkap dalam ekspornya. Balassa menyatakan bahwa hasil dari kegiatan ekspor digunakan untuk mengungkap keunggulan komparatif dari

Dipindai dengan CamScanner

bagian negara yang kurang terhadap bagian lain yang memiliki keunggulan pada faktor biaya. Pola ekspor komoditas ini dinyatakan sebagai suatu pola yang merefleksikan biaya relatif sebagaimana perbedaan pada faktor non-harga, yang dapat menentukan struktur dari perdagangan, khususnya ekspor Pada saat itu, konsep RCA banyak digunakan dalam laporan penelitian dan studi empiris yang dijadikan sebagai indikator keunggulan komparatif suatu produk dan dipergunakan sebagai acuan spesialisasi perdagangan internasional.

Balassa menggunakan mengukur keunggulan komparatif sebuah negara dengan menyusun suatu indeks yang dikenal dengan *Balassa Index*. Indeks ini mengidentifikasi apakah sebuah negara memiliki keuntungan komparatif yang dapat ditunjukkan namun tidak untuk menentukan asal keuntungan komparatifnya. Definisi ini telah mengalami revisi dan modifikasi sehingga penggunaan RCA sebagai alat ukur keunggulan komparatif bervariasi seperti pada tingkat global, sub-global/regional atau bilateral antara dua negara sebagai partner dagang. Balassa mengangkat teori bahwa nilai RCA menangkap derajat spesialisasi perdagangan dari suatu negara. Indeks RCA dapat dikatakan sebagai indeks yang melukiskan harga relatif yang berlaku dan faktor-faktor penentunya sebagaimana yang terjadi pada produk distorsi pasar.

Secara matematis, jika nilai indeks RCA dari suatu negara untuk komoditas tertentu lebih besar dari 1 berarti negara bersangkutan mempunyai keunggulan komparatif diatas rata-rata dunia dalam komoditas tersebut. Sebaliknya bila lebih kecil dari 1 berarti keunggulan komparatifnya dalam komoditas tersebut rendah atau dibawah rata-rata dunia. Dengan kata lain, indeks RCA menunjukan keunggulan komparatif atau daya saing ekspor dari suatu negara dalam suatu komoditas terhadap dunia.

Dipindai dengan CamScanner

2.6 Teori Neraca Perdagangan

Neraca perdagangan (*trade balance)*merupakan salah satu komponen penting dari neraca pembayaran *(balance of payment)* , mencatat nilai ekspor dan impor barang yang biasanya dinyatakan dalam dolar AS. (Arifin, Rae, & Joseph, 2007). Di dalam neraca perdagangan dalam hal ekspor dan impor biasanya dibedakan antara ekspor dan impor primer (pertambangan dan pertanian) dengan ekspor dan impor non primer. Di Indonesia hal ini dibagi menjadi 2 kategori yakni ekspor dan impor migas serta ekspor dan impor nonmigas. Saldo neraca perdagangan Indonesia berbeda menurut negara mitra dagangnya, karena struktur atau pola perdagangan luar negeri Indonesia tidak sama dengan setiap negara. Misalnya perdagangan Indonesia dengan negara-negara sedang berkembang lainnya lebih didominasi oleh komoditas-komoditas pertanian dan pertambangan. Sedangkan dengan negara-negara maju lebih banyak dari kategori produk-produk manufaktur, mulai dari barang-barang konsumsi sederhana seperti pakaian jadi, alas kaki, dan mebel, hingga berbagai macam mesin dan alat-alat transportasi.

Suatu negara memperoleh keuntungan dari perdagangan luar negeri apabila nilai ekspornya lebih besar dari nilai impornya. Perekonomian di barat menekankan bahwa penjualan (ekspor) harus lebih besar daripada pembelian (impor) (Firmansyah & Fatihudin, 2017). Dan konsep yang sesuai dengan perusahaan ini ditetapkan untuk negara. Apabila suatu negara mengkonsumsi lebih banyak dari yang diproduksinya maka impor lebih besar dari ekspornya. Untuk membayar barang impornya dan mempertahankan kedudukan kredit internasionalnya, maka negara itu akan berusaha mengembangkan suatu neraca perdagangan yang menguntugkan. Negara yang pembayarannya menguntungkan menerima emas dan akan mengakibatkan harga dalam negerinya naik. Kenaikan harga itu akan mengurangi ekspor dan merangsang impor sehingga akan membuat neraca perdagangan tidak menguntungkan. Keterlibatan ekspor suatu negara memengaruhi ekspor perusahaannya. Tidak mengeherankan bila

Dipindai dengan CamScanner

perusahaan dari negara yang ekspornya besar cenderung lebih berorientasi internasional daripada perusahaan di negara lainnya. Contohnya rata-rata produsen Amerika kurang condong menjadi pengekspor dibandingkan daripada perusahaan Belgia ataupun Belanda.

2.7 Pengertian Pendapatan Nasional

Salah satu indikator penting untuk mengetahui kondisi ekonomi di suatu negara dalam suatu periode tertentu adalah data Produk Domestik Bruto (PDB), baik atas dasar harga berlaku maupun atas dasar harga konstan. PDB pada dasarnya merupakan jumlah nilai tambah yang dihasilkan oleh seluruh unit usaha dalam suatu negara tertentu, atau merupakan jumlah nilai barang dan jasa akhir yang dihasilkan oleh seluruh unit ekonomi. PDB atas dasar harga berlaku menggambarkan nilai tambah barang dan jasa yang dihitung menggunakan harga yang berlaku pada setiap tahun, sedangkan PDB atas dasar harga konstan menunjukkan nilai tambah barang dan jasa tersebut yang dihitung menggunakan harga yang berlaku pada satu tahun tertentu sebagai dasar. PDB atas dasar harga berlaku dapat digunakan untuk melihat pergeseran dan struktur ekonomi, sedang harga konstan digunakan untuk mengetahui pertumbuhan ekonomi dari tahun ke tahun.

Dari data PDB dapat juga diturunkan beberapa indikator ekonomi penting lainnya, seperti :

1. Produk Nasional Bruto

yaitu PDB ditambah dengan pendapatan neto dari luar negeri. Pendapatan neto itu sendiri merupakan pendapatan atas faktor produksi (tenaga kerja dan modal) milik penduduk Indonesia yang diterima dari luar negeri dikurangi dengan pendapatan yang sama milik penduduk asing yang diperoleh di Indonesia.

2. Produk Nasional Neto atas dasar harga pasar

yaitu PDB dikurangi dengan seluruh penyusutan atas barang-barang modal tetap yang digunakan dalam proses produksi selama setahun.

Dipindai dengan CamScanner

3. **Produk Nasional Neto atas dasar biaya faktor produksi**

produk nasional neto atas dasar harga pasar dikurangi dengan pajak tidak langsung neto. Pajak tidak langsung neto merupakan pajak tidak langsung yang dipungut pemerintah dikurangi dengan subsidi yang diberikan oleh pemerintah. Baik pajak tidak langsung maupun subsidi, kedua-duanya dikenakan terhadap barang dan jasa yang diproduksi atau dijual. Pajak tidak langsung bersifat menaikkan harga jual sedangkan subsidi sebaliknya. Selanjutnya, produk nasional neto atas dasar biaya faktor produksi disebut sebagai Pendapatan Nasional.

4. **Angka-angka per kapita**

yaitu ukuran-ukuran indikator ekonomi sebagaimana diuraikan di atas dibagi dengan jumlah penduduk pertengahan tahun.

KEGUNAAN STATISTIK PENDAPATAN NASIONAL

Data pendapatan nasional adalah salah satu indikator makro yang dapat menunjukkan kondisi perekonomian nasional setiap tahun. Manfaat yang dapat diperoleh dari data ini antara lain adalah :

1. PDB harga berlaku nominal menunjukkan kemampuan sumber daya ekonomi yang dihasilkan oleh suatu negara. Nilai PDB yang besar menunjukkan sumber daya ekonomi yang besar, begitu juga sebaliknya.

2. PNB harga berlaku menunjukkan pendapatan yang memungkinkan untuk dinikmati oleh penduduk suatu negara.

3. PDB harga konstan (riil) dapat digunakan untuk menunjukkan laju pertumbuhan ekonomi secara keseluruhan atau setipa sektor dari tahun ke tahun.

4. Distribusi PDB harga berlaku menurut sektor menunjukkan struktur perekonomian atau peranan setiap sektor ekonomi dalam suatu

Dipindai dengan CamScanner

negara. Sektor-sektor ekonomi yang mempunyai peran besar menunjukkan basis perekonomian suatu negara.

5. PDB harga berlaku menurut penggunaan menunjukkan produk barang dan jasa digunakan untuk tujuan konsumsi, investasi dan diperdagangkan dengan pihak luar negeri.

6. Distribusi PDB menurut penggunaan menunjukkan peranan kelembagaan dalam menggunakan barang dan jasa yang dihasilkan oleh berbagai sektor ekonomi.

7. PDB penggunaan atas dasar harga konstan bermanfaat untuk mengukur laju pertumbuhan konsumsi, investasi dan perdagangan luar negeri.

8. PDB dan PNB per kapita atas dasar harga berlaku menunjukkan nilai PDB dan PNB per kepala atau per satu orang penduduk.

9. PDB dan PNB per kapita atas dasar harga konstan berguna untuk mengetahui pertumbuhan nyata ekonomi per kapita penduduk suatu negara.

KONSEP DAN DEFINISI PDB PENGELUARAN

1. Pengeluaran Konsumsi Rumah Tangga

Pengeluaran konsumsi rumah tangga (PKRT) merupakan pengeluaran atas barang dan jasa oleh rumah tangga untuk tujuan konsumsi. Dalam hal ini rumah tangga berfungsi sebagai pengguna akhir (*final demand*) dari berbagai jenis barang dan jasa yang tersedia dalam perekonomian. Rumah tangga didefinisikan sebagai individu atau kelompok individu yang tinggal bersama dalam suatu bangunan tempat tinggal. Mereka mengumpulkan pendapatan, memiliki harta dan kewajiban, serta mengkonsumsi barang dan jasa secara bersama-sama utamanya kelompok makanan dan perumahan.

Dipindai dengan CamScanner

2. Pengeluaran Konsumsi Pemerintah

Pengeluaran Konsumsi Pemerintah adalah nilai seluruh jenis output pemerintah dikurangi nilai output untuk pembentukan modal sendiri dikurangi nilai penjualan barang/jasa (baik yang harganya signifikan dan tdk signifikan secara ekonomi) ditambah nilai barang/jasa yang dibeli dari produsen pasar untuk diberikan pada RT secara gratis atau dengan harga yang tidak signifikan secara ekonomi (social transfer in kind-purchased market production).

3. Pembentukan Modal Tetap Bruto

Secara garis besar PMTB didefinisikan sebagai pengeluaran unit produksi untuk menambah aset tetap dikurangi dengan pengurangan aset tetap bekas. Penambahan barang modal meliputi pengadaan, pembuatan, pembelian barang modal baru dari dalam negeri dan barang modal baru maupun bekas dari luar negeri (termasuk perbaikan besar, transfer atau barter barang modal). Pengurangan barang modal meliputi penjualan barang modal (termasuk barang modal yang ditransfer atau barter kepada pihaklain). Disebut sebagai pembentukan modal tetap bruto karena menggambarkan penambahan serta pengurangan barang modal pada periode tertentu. Barang modal mempunyai usia pakai lebih dari satu tahun serta akan mengalami penyusutan. Istilah "bruto" mengindikasikan bahwa didalamnya masih mengandung unsur penyusutan. Penyusutan atau konsumsi barang modal (*Consumption of Fixed Capital*) menggambarkan penurunan nilai barang modal yang digunakan pada proses produksi secara normal selama satu periode.

4. Inventori

Inventori adalah persediaan yang dikuasai oleh unit yang menghasilkan untuk digunakan dalam proses lebih lanjut, dijual, atau diberikan pada pihak lain, atau digunakan dengan cara lain. Merupakan

Dipindai dengan CamScanner

persediaan yang berasal dari pihak lain, yang akan digunakan sebagai input antara atau dijual kembali tanpa mengalami proses lebih lanjut.

5. Ekspor - Impor

Secara umum, konsep ekspor-impor luar negeri yang digunakan dalam penyusunan PDB/PDRB Penggunaan mengacu pada *System of National Accounts (SNA) 1993*. Dalam SNA 1993, transaksi ekspor-impor barang luar negeri dalam komponen PDRB Penggunaan Provinsi merupakan salah satu bentuk transaksi internasional antara pelaku ekonomi yang merupakan residen suatu wilayah Provinsi terhadap pelaku ekonomi luar negeri (*non-resident*). Transaksi **ekspor barang** didefinisikan sebagai transaksi perpindahan kepemilikan ekonomi (baik berupa penjualan, barter, hadiah ataupun hibah) atas barang dari residen suatu wilayah Provinsi terhadap pelaku ekonomi luar negeri (*non-resident*). Sebaliknya, **impor barang** didefinisikan sebagai transaksi perpindahan kepemilikan ekonomi (mencakup pembelian, barter, hadiah ataupun hibah) atas barang dari pelaku ekonomi luar negeri (*non-resident*) terhadap residen suatu wilayah Provinsi.

Dipindai dengan CamScanner

Bab III

Metodologi Penelitian

4.1 Jenis Data yang Dibutuhkan

Untuk melakukan penelitian tentang analisa daya saing memerlukan data sekunder yang berbentuk kuantitatif. Dibawah ini akan disajikan data kuantitatif yang dibutuhkan :

Data kuantitatif yang dibutuhkan dalam penelitian ini terdiri dari :

1. Data ekspor series terhadap 9 Negara Asean dan Indonesia periode 2014–2018 :
   a. Data ekspor komoditi kendaraan roda 4.
   b. Total keseluruhan ekspor 9 Negara Asean dan Indonesia.
2. Data ekspor series terhadap Dunia periode 2014–2018 :
   a. Data ekspor komoditi kendaraan roda 4.
   b. Total keseluruhan ekspor dunia.
3. Data Produk Domestik Bruto Indonesia 2014-2018

4.2 Sumber Data

Sumber data yang diperoleh penulis di dapat dari Badan Pusat Statistik (BPS), Kementrian Perindustrian, Kementrian Perdagangan serta *International Trade Center* (ITC).

MILIK PERPUSTAKAAN STMI
Membaca : Ibadah, Mengambil : Dosa

4.3 Metode Pengumpulan Data

a. Dokumentasi

Penulis melakukan kegiatan seperti memperhatikan, memotret, dan memperlajari catatan-catatan keuangan

Dipindai dengan CamScanner

seperti data ekspor kendaraan roda 4 dan data lainnya yang dianggap penting untuk kebutuhan penelitian.

b. Studi kepustakaan

Pengumpulan data bersumber dari buku-buku selama perkuliahan, buku di perpustakaan serta hasil penelitian sebelumnya yang dianggap berhubungan dengan teori serta metode yang diperlukan penulis.

4.4 Metode Pengolahan Data

Dalam penelitian ini penulis menyajikan rangkuman data atau nilai yang dihitung berdasarkan data yang berhasil diperoleh kemudian disajikan dalam bentuk tabel – tabel yang selanjutnya akan dilakukan perhitungan analisa kontribusi dan analisa keunggulan komparatif, dimana data tersebut akan dijadikan bahan analisis serta menghasilkan kesimpulan. Berikut akan disajikan tahap-tahap analisis data yang akan dilakukan yaitu :

1. Mengumpulkan data-data ekspor
2. Memisahkan data sesuai komoditi dan sesuai Negara
3. Menghitung analisa kontribusi
4. Menghitung RCA
5. Menganalisa hasil RCA
6. Menghitung pengaruh hasil RCA dengan PDB Indonesia
7. Menganalisa pengaruh hasil RCA dengan PDB Indonesia

4.5 Teknik Analisis Data

Teknik yang digunakan untuk membuat gambaran secara sistematis, faktual dan akurat mengenai suatu obyek yang akan diteliti adalah sebagai berikut :

a) Analisa Kontribusi

Dipindai dengan CamScanner

Untuk memberikan gambaran dan mengetahui kontribusi kendaraan roda 4 Indonesia atau export sharenya dalam pasar global dapat digunakan rumus sebagai berikut :

$$\text{Share } ij = \frac{Xij}{Xt} \times 100\%$$

Keterangan :

Xij = nilai ekspor komoditi i pada negara j

Xt = nilai ekspor komoditi i untuk seluruh dunia

Untuk mengetahui besarnya persen kontribusi komoditas kendaraan roda 4 dalam total ekspor Indonesia maka digunakan rumusan sebagai berikut :

$$Pi = \{ \frac{Xi}{Xt} \} \times 100\%$$

Keterangan :

Xi = nilai ekspor pada komoditi i

Xt = nilai total ekspor

b) Analisa Keunggulan Komparatif

Untuk menentukan daya saing produk otomotif yaitu kendaraan bermotor indonesia digunakan rumus keunggulan komparatif atau *Revealed Comparative Advantage* (RCA) dengan rumus sebagai berikut :

$$RCA = \frac{\frac{Xia}{total\ Xa}}{\frac{Xiw}{total\ Xw}}$$

Keterangan ;

Xia = nilai ekspor komoditi i pada negara a

Total Xa = nilai total ekspor negara a

Dipindai dengan CamScanner

Xiw = nilai ekspor komoditi i untuk seluruh dunia

Total Xw = nilai total ekspor dunia

dengan kriteria, bila nilai RCA < 1 atau sampai mendekati 0 maka daya saing komoditi lemah; bila nilai RCA > maka daya saing kuat , semakin tinggi RCA semakin tangguh daya saing produk negara tersebut.

c) Analisa Korelasi

Untuk mengetahui apakah pertumbuhan daya saing Indonesia mempunyai hubungan terhadap pertumbuhan ekonomi (PDB) Indonesia digunakan analisa korelasi. Korelasi adalah salah satu teknik analisis yang paling banyak digunakan untuk menyatakan derajat hubungan linear antara dua variabel atau lebih. Hubungan antara dua variabel di dalam teknik korelasi bukanlah dalam arti hubungan sebab akibat (timbal balik) melainkan hanya merupakan hubungan searah saja. Data yang memengaruhi disebut variabel bebas (independen) dan data yang dipengaruhi disebut variabel terikat (dependen).

$$r = \frac{n\Sigma xy - \Sigma x\,\Sigma y}{\sqrt{(n\,\Sigma x^2 - (\Sigma x)^2)\,(n\Sigma y^2 - (\Sigma y)^2}}$$

Uji t

Uji t pada dasarnya menunjukan seberapa jauh pengaruh suatu variabel independen (bebas) secara individual dalam menerangkan variasi variabel dependen (terikat). Jika t hitung > t tabel maka hasilnya signifikan. Berarti terdapat pengaruh dari variabel independen (bebas) secara individual terhadap variabel dependen (terikat).

Dipindai dengan CamScanner

Rumus dalam uji t adalah sebagai berikut :

$$t\ hitung = \frac{r\sqrt{n-2}}{\sqrt{1-r^2}}$$

4.6 Hipotesis Penelitian

Uji Hipotesis adalah metode pengambilan keputusan yang didasarkan dari analisa data, baik dari percobaan yang terkontrol, maupun dari observasi (tidak terkontrol). Dalam statistik sebuah hasil bias dikatakan signifikan secara statistik jika kejadian tersebut hampir tidak mungkin disebapkan oleh factor yang kebetulan, sesuai dengan batas probabilitas yang sudah ditentukan sebelumnya. Hipotesis adalah dugaaan yang bersifat sementara, sehingga masih memerlukan pembuktian. Pembuktian yang ingin dicapai adalah upaya untuk menjawab masalah yang telah dirumuskan sebelumnya. Maka hipotesis yang akan dibahas adalah :

$H_0 : \rho = 0$

$H_1 : \rho \neq 0$

H_0 = tidak terdapat pengaruh signifikan antara daya saing kendaraan Indonesia terhadap Pertumbuhan Ekonomi / Produk Domestik Bruto Indonesia

H_1 = terdapat pengaruh signifikan antara daya saing kendaraan Indonesia terhadap Pertumbuhan Ekonomi / Produk Domestik Bruto Indonesia

Dipindai dengan CamScanner

Bab IV

Pengumpulan dan Pengolahan Data

4.1 Pengumpulan Data

Dalam bagian ini akan disajikan data yang dikumpulkan berupa data kualitatatif dan data kuantitatif.

4.1.1 Perekonomian Indonesia

Republik Indonesia (RI) atau Indonesia adalah negara di Asia Tenggara yang dilintasi garis khatulistiwa dan berada di antara benua Asia dan Australia serta antara Samudra Pasifik dan Samudra Hindia. Indonesia adalah negara kepulauan terbesar di dunia yang terdiri dari 17.504 pulau. Indonesia adalah negara berpenduduk terbesar keempat di dunia dengan populasi hampir 270.054.853 jiwa pada tahun 2018 dan negara yang berpenduduk muslim terbesar di dunia dengan lebih dari 230 juta jiwa. Ekonomi Indonesia merupakan salah satu kekuatan ekonomi berkembang utama dunia yang terbesar di Asia Tenggara dan terbesar di Asia ketiga setelah China dan India. Ekonomi negara ini menempatkan Indonesia sebagai kekuatan ekonomi terbesar ke-16 dunia yang artinya Indonesia juga merupakan anggota G-20. Setelah mengalami gejolak politik dan sosial yang hebat pada pertengahan 1960an di bawah Presiden Soekarno, Indonesia yang dipimpin oleh Presiden Soeharto segera melakukan restrukturisasi tata kelola fiskal yang tercerai berai akibat berbagai kebijakan ekonomi yang memberatkan perimbangan neraca APBN yang ada dengan berbagai cara, dari mengadakan renegosiasi terkait pembayaran utang jatuh tempo hingga

MILIK PERPUSTAKAAN STMI
Membaca : Ibadah, Mengambil : Dosa

Dipindai dengan CamScanner

meminta IMF untuk membantu pengelolaan fiskal Indonesia yang masih rapuh. Selama 2 dekade Indonesia membangkitan kembali ekonomi, ekonomi Indonesia yang ditopang dari kegiatan industri dan perdagangan berbasis ekspor menggerakkan ekonomi Indonesia masuk sebagai salah satu *The East Asia Miracle* pada tahun 1990an, di mana Indonesia mampu menciptakan stabilitas politik, sosial dan pertahanan - keamanan yang menjadi fondasi ekonomi yang kuat untuk menghasilkan pembangunan dan pertumbuhan ekonomi yang tinggi dengan ditopang dari sektor industri manufaktur berbasis ekspor dan industri pengolahan sumber daya alam. Di bulan Agustus 1998, Indonesia dan IMF menyetujui program pinjaman dana di bawah Presiden B.J Habibie. Presiden Gus Dur yang terpilih sebagai presiden pada Oktober 1999 kemudian memperpanjang program tersebut.

Pada 2010, Ekonomi Indonesia sangat stabil dan tumbuh pesat. PDB bisa dipastikan melebihi Rp 6300 Trilyun, meningkat lebih dari 100 kali lipat dibanding PDB tahun 1980. Setelah India dan China, Indonesia adalah negara dengan ekonomi yang tumbuh paling cepat di antara 20 negara anggota Industri ekonomi terbesar didunia G20.

Perekonomian Indonesia 2018 menghadapi tantangan yang tidak ringan dipicu ketidakpastian global yang meningkat. Sebagai negara dengan perekonomian terbuka, ketidakpastian global memberikan tantangan bagi pengelolaan ekonomi di sektor eksternal, baik dari jalur perdagangan maupun jalur finansial. Dari jalur perdagangan, kinerja ekspor menurun akibat pertumbuhan

Dipindai dengan CamScanner

ekonomi dunia yang melambat dan harga komoditas yang turun. Tantangan dari jalur perdagangan makin kuat karena pada saat bersamaan permintaan impor untuk proyek infrastruktur domestik cukup besar, sehingga meningkatkan kompleksitas dalam mengelola defisit transaksi berjalan pada level yang sehat. Dari jalur finansial, tantangan berkaitan dengan menurunnya aliran masuk modal asing ke negara berkembang, termasuk Indonesia, karena dipicu kenaikan suku bunga kebijakan moneter Amerika Serikat (AS) dan ketidakpastian pasar keuangan global. Tantangan dari global ini kemudian meningkatkan tekanan pada nilai tukar Rupiah.

4.1.2 Ekspor Komoditi Otomotif Indonesia

Dalam 10 tahun terakhir terjadi pergeseran pola perdagangan Indonesia. Perdagangan Indonesia kini dipengaruhi perdagangan internasional yang bertransformasi menjadi perdagangan global.Tak hanya sumber daya alam, komoditas ekspor hasil manufaktur adalah sumber penting bagi ekspor Indonesia karena tingginya permintaan global dan harga komoditas yang naik. Di dalam 100 barang ekspor dengan nilai terbesar, pangsa ekspor barang industri naik dari 38,1% menjadi 40,4% pada September 2018.

Kenaikan kinerja ekspor kendaraan roda empat nasional itu juga didukung kebijakan fiskal yang semakin menarik. Belum lama ini, pemerintah mengeluarkan kebijakan Peraturan Dirjen Bea dan Cukai No. 01 tahun 2019 tentang Tata Laksana Ekspor Kendaraan Bermotor dalam bentuk jadi (CBU) yang berlaku mulai 1 Februari 2019.Regulasi baru itu menyebutkan bahwa

Dipindai dengan CamScanner

Pemberitahuan Ekspor Barang (PEB) dapat diajukan setelah barang ekspor masuk ke kawasan pabean. Kemudian pemasukan ke kawasan pabean tidak memerlukan Nota Pelayanan Ekspor (NPE) serta pembetulan jumlah dan jenis barang paling lambat tiga hari sejak tanggal pemberangkatan sarana pengangkut.Tentu bagi industri otomotif nasional, regulasi itu dinilai membawa manfaat. Pasalnya, adanya regulasi ini menyebabkan akurasi data menjadi lebih terjamin kerena proses bisnis dilakukan secara otomatis melalui integrasi antara perusahaan, tempat penimbunan sementara (TPS), dan Ditjen Bea dan Cukai.Dengan adanya regulasi, proses logistik industri otomotif semakin efisien. Misalnya, *average stock level menjadi* turun 36% sehingga meningkatkan efisiensi penumpukan di Gudang eksportir.Tidak itu saja, biaya *trucking* juga turun karena kebutuhan truk untuk transportasi turun sebesar 10% per tahun. Artinya, *patner logistic* tidak perlu investasi truk dalam jumlah banyak. Selain itu, biaya *storage* dan *handling* menjadi turun, masing-masing Rp600.000 per unit dan biaya *handling trucking* turun menjadi Rp150.000 per unit.

Menurut Kementerian Perindustrian, sektor otomotif adalah industri prioritas yang berperan besar sebagai penggerak utama (prime mover) perekonomian. Selain keunggulan komparatif, industri otomotif memiliki keunggulan kompetitif yang mengandalkan SDM serta ilmu pengetahuan tinggi. Berdasarkan data BPS, industri otomotif 2018 naik 4%, lebih rendah dibanding pertumbuhan industri dan pertumbuhan ekonomi masing-masing 4,26% dan 5,2%. Hal ini mendongkrak kesadaran

Dipindai dengan CamScanner

para pengambil kebijakan untuk kembali menghidupkan sektor industri manufaktur, seperti industri otomotif.

Meski pertumbuhan industri otomotif lebih rendah dari pertumbuhan industri manufaktur, kinerja ekspor industri otomotif Indonesia selalu positif. Di 2018, ekspor kendaraan US$ 6,84 miliar, naik 1,5 kali lipat sejak 2013. Importir terbesar otomotif Indonesia adalah Filipina yaitu 26%, Thailand 14% dan Jepang 8%. Top 10 importir kendaraan Indonesia setelah Filipina, Thailand, Jepang adalah Arab Saudi, Vietnam, Malaysia, Meksiko, Singapura, Pakistan dan AS.

Filipina mengimpor kendaraan dari Indonesia lebih dari US$ 1,7 miliar. Indonesia adalah negara kedua pengimpor kendaraan terbesar ke Filipina setelah Thailand. Selain ke Filipina, Thailand mengekspor ke Australia, Jepang, Vietnam, Malaysia dan AS. Pada 2018, Thailand menguasai 50% produksi mobil di ASEAN, posisi kedua Indonesia sebesar 34%. Indonesia kini memproduksi 1.242.563 unit mobil, tumbuh 9,9% dibandingkan 2017. Sementara Thailand memproduksi 1.998.339 unit mobil di 2018, naik 9,1% dibandingkan tahun sebelumnya.

Pemerintah Indonesia bertekad untuk mengubah Indonesia menjadi pusat produksi global untuk manufaktur mobil dan ingin melihat produsen-produsen mobil yang besar untuk mendirikan pabrik-pabrik di Indonesia karena negara ini bertekad untuk menggantikan Thailand sebagai pusat produksi mobil terbesar di Asia Tenggara dan wilayah ASEAN. Dalam jangka panjang, Pemerintah ingin mengubah Indonesia menjadi sebuah negara pemanufaktur

Dipindai dengan CamScanner

mobil yang independen yang memproduksi unit-unit mobil yang seluruh komponennya dimanufaktur di Indonesia.

Pemerintah Indonesia juga memiliki harapan-harapan yang tinggi untuk ekspor mobil di negara ini (karena dapat menghasilkan tambahan pendapatan devisa), terutama menjelang implementasi MEA, yang akan mengubah wilayah ASEAN menajdi satu pasar dan area produksi tunggal. MEA akan membuka kesempatan-kesempatan bagi para eksportir untuk meningkatkan perdagangan regional. Mobil-mobil yang dibuat di Indonesia yang telah diekspor termasuk Toyota Avanza dan Toyota Fortuner, Nissan Grand Livina, Honda Freed, Chevorelet Spin dan Suzuki APV.

Industri otomotif di Indonesia masih menunjukkan geliat positif dalam upaya meningkatkan kinerjanya di tengah tekanan dinamika perekonomian global. Sektor strategis ini semakin memperdalam struktur manufakturnya sehingga diyakini akan lebih berdaya saing global serta mampu memenuhi kebutuhan di pasar domestik dan ekspor. industri otomotif merupakan satu dari lima sektor manufaktur yang tengah diprioritaskan pengembangannya karena disiapkan menjadi pionir dalam penerapan revolusi industri keempat. Hal ini sesuai dengan inisiatif peta jalan Making Indonesia 4.0.Untuk itu, Kementerian Perindustrian aktif mendorong terciptanya penambahan investasi baru maupun perluasan usaha, serta mengajak pelaku industri otomotif untuk mengadopsi teknologi terkini. Upaya ini diharapkan dapat menciptakan iklim usaha yang kondusif untuk merealisasikan target produksi mobil sebanyak 1,5 juta unit pada tahun 2020. Selanjutnya, pada triwulan I tahun 2018, industri alat

Dipindai dengan CamScanner

angkutan tumbuh sebesar 6,33 persen, di ataspertumbuhan ekonomi yang mencapai 5,06 persen. Industri kendaraan bermotor dan alat transportasi lain, juga masuk dalam limabesar investasi sektor manufaktur pada kuartal pertama tahun ini dengan nilai sebesar Rp3,35 triliun. Indonesia juga sebagai salah satu negara tujuan utama investasi dan menjadi pasar penting untuk penjualan. Bahkan, Indonesia dijadikan *production hub* MMC selain Jepang dan Thailand untuk melakukan ekspor ke seluruh dunia.

Guna memenuhi sasaran tersebut, pabrik Mitsubishi Motors Krama Yudha Indonesia (MMKI) di Bekasi akan melakukan peningkatan kapasitas produksi Xpander. Kapasitas produksi tahunan saat ini mencapai 160.000 unit, dan akan ditingkatkan menjadi 220.000 unit pada tahun 2020. Perakitan Xpander otomatis akan meningkat dari 115.000 unit menjadi 160.000 unit pada tahun 2020. Ekspor juga ikut melonjak dari 30.000 menjadi 50.000 unit. Xpander telah membukukan 100.000 angka pemesanan di Indonesia sejak diperkenalkan bulan Agustus 2017 hingga akhir September 2018. mesin Xpander akan diproduksi di Nissan Motor Indonesia (NMI), anak perusahaan Nissan Motor Co., Ltd di Indonesia, mulai tahun 2020. Hal ini akan meningkatkan rasio penggunaan suku cadang lokal pada Xpander dari 71 persen menjadi 80 persen yang tentunya akan membawa manfaat ekonomi bagi rantai pasokan lokal. Pengembangan di fasilitas NMI akan mampu memproduksi 160.000 unit mesin per tahun.

Sektor industri otomotif diprediksi masih akan tumbuh positif pada 2019. Geliat pembangunan infrastruktur jalan dari barat hingga timur Indonesia diperkirakan akan menjadi

Dipindai dengan CamScanner

salah satu katalis pertumbuhan industri otomotif tahun depan dengan target capaian penjualan mobil baru sebesar 1,1 juta unit. pembangunan infrastruktur jalan berperan penting mendorong pertumbuhan ekonomi, termasuk pula penjualan kendaraan. Sebab, dengan pembangunan yang merata diharapkan menyebabkan aktivitas ekonomi di daerah menggeliat, sehingga daya beli meningkat. Selain itu dengan target pertumbuhan ekonomi yang berada di kisaran 5,3% masih memberi harapan pengusaha terhadap membaiknya kondisi ekonomi. Terlebih dengan rasio kepemilikan kendaraan Indonesia masih rendah yakni sekitar 87 kendaraan per 1.000 penduduk, maka potensi kepemilikan kendaraan masih besar. Sebab, jika dibandingkan dengan negara tetangga Malaysia dengan tingkat rasio kepemilikan kendaraan 400 unit mobil per 1.000 penduduk atau Thailand dengan rasio 200 unit per 1.000 penduduk, kepemilikan kendaraan di Indonesia cukup jauh tertinggal. Karenanya, selain faktor-faktor tadi, dia juga berharap kondisi perekonomi dan politik Indonesia tetap stabil dan suku bunga tetap terjaga.

Adapun mengenai ekspor, produsen otomotif Indonesia diharapkan masih bisa menggenjot penjualan ekspor kendaraan hingga 250 ribu unit mobil di 2019. Angka itu meningkat dibanding 2018 yang berada di kisaran 200 ribu unit. Meski di awal tahun ini pengapalan Indonesia ke Vietnam sempat menggalami ganjalan, tapi pada pertengahan tahun kendala ekspor tersebut menurut telah berhasil teratasi karena lobi pemerintah dan kemampuan produsen melakukan penyesuaian terhadap pelaksanaan peraturan baru yang sempat menghambat ekspor RI selama 6 bulan pertama di 2018 itu. Sebelumnya, ekspor Indonesia ke Vietnam

Dipindai dengan CamScanner

terancam berhenti total karena pemerintah Vietnam berencana memberlakukan Prime Minister Decree No. 116/2017/ND-CP dan Circular No 03/2018, peraturan impor mobil baru dengan mewajibkan setiap perusahaan membawa vehicle type approval (VTA) dari negara asal. VTA juga harus mendapatkan persetujuan dari instansi berwenang Vietnam sebelum masuk ke wilayah tersebut. Akibatnya, semenjak kebijakan tersebut diberlakukan, ekspor mobil Indonesia ke negara itu pada Januari-Juli 2018 hanya 1.528 unit. Padahal, jumlah pengapalan mobil Indonesia ke Vietnam sebelumnya lumayan besar, yakni sekitar 30-40 ribu unit per tahun. Jumlah tersebut mencapai 17,7 % dari total ekspor kendaraan nasional yang rata-rata 225 ribu unit per tahun. Tapi dengan adanya pemulihan pasar Vietnam dan optimalisasi pasar lain di Asean maupun pengembangan pasar baru di Afrika Utara atau Timur Tengah, Kukuh berharap volume ekspor kendaraan pada 2019 terus meningkat. Meskipun untuk lebih memaksimalkan lagi peran ekspor kendaraan ini, dia menyebut Indonesia seharusnya bisa menerapkan kebijakan baru berupa harmonisasi tarif Pajak Penjualan atas Barang Mewah (PPnBM) untuk jenis mobil sedan. Tarif PPnBM sedan yang berlaku saat ini terbilang tinggi. Sedan dengan kapasitas di bawah 1.500 cc dikenakan tarif PPnBM 30%, sementara mobil lainnya seperti minibus dengan kapasitas cc yang sama dikenakan PPnBM sebesar 10%. Padahal, permintaan mobil sedan di beberapa negara terbilang besar dibandingkan jenis minibus atau multi purpose vehicle (MPV) dan Sport Utility Vehicle (SUV) yang banyak diminati di Indonesia.

Dipindai dengan CamScanner

Di sisi lain, pemerintah terus berupaya menggenjot nilai ekspor untuk memperbaiki neraca perdagangan di tengah ketidakpastian kondisi ekonomi global. Terkait hal ini, industri manufaktur diandalkan menjadi sektor yang diharapkan bisa berkontribusi lebih memperkuat struktur perekonomian nasional.Upaya strategis itu salah satunya guna mendongkrak produktivitas kendaraan sedan karena sesuai permintaan pasar ekspor saat ini. Sebab, produksi industri otomotif di Indonesia masih didominasi jenis SUV dan MPV. Pasar yang potensial untuk ekspor sedan, misalnya ke Australia. Peluangnya mencapai 1,3 juta unit. Sementara, jumlah pengapalan untuk kendaraan roda empat produksi Indonesia ke mancanegara saat ini sebesar 200 ribu unit per tahun.

Produsen otomotif yang belum lama ini dikabarkan berencana menyuntik investasinya di dalam negeri adalah Volkswawen atau VW. Pabrikan otomotif asal Jerman ini disebut akan membangun pabrik di Indonesia dengan investasi sekitar 50 juta euro. Investasi itu kabarnya akan digunakan untuk memproduksi beberapa varian kendaraannya di Indonesia, untuk kemudian di ekspor ke pasar ASEAN.Secata total, Kementerian Perindustrian mencatat investasi sektor industri sepanjang 2018 sebesar Rp 226,18 triliun. Angka ini menurun 18,7% dari capaian tahun lalu yang sebesar Rp 274,8 triliun dan lebih rendah 32,5% dari 2016 yang tercatat sebesar Rp 335,8 triliun.

Berdasarkan kelas mobil, Low Multi Purpose Vehicle (LMPV) masih mendominasi pangsa pasar pada 2018. Segmen yang lebih dikenal dengan "mobil keluarga" ini menguasai 25% dari total penjualan mobil atau sebanyak 28

Dipindai dengan CamScanner

ribu unit. LMPV andalan Toyota menjadi penguasa pada segmen ini. Avanza membukukan penjualan 82 ribu unit sekaligus menjadi mobil terlaris sepanjang tahun lalu. Persaingan ketat terjadi pada segmen ini dengan adanya Xpander. LMPV pendatang baru besutan Mitsubishi ini terjual sebanyak 75 ribu unit, sehingga menempati posisi kedua menggeser Xenia dan Ertiga yang masing-masing terjual 29 ribu dan 32 ribu unit. Pendatang baru yang juga mencetak hasil mengesankan adalah Confero. LMPV asal Tiongkok dengan merek Wuling ini terjual 11 ribu unit tahun lalu. Angka penjualannya menempel ketat Honda yang terjual 16 ribu unit pada kelas mobil keluarga ini. Segmen kedua terlaris diisi oleh Low Cost Green Car (LCGC). Kelas mobil murah ramah lingkungan ini terjual 23 ribu unit atau sebesar 20% dari total penjualan. Segmen ini juga dikuasai Toyota dan Daihatsu dengan porsi 40% dan 33% dari total penujalan LCGC.

enaikan cukup signifikan terjadi pada Mitsubishi Motors. Sepanjang tahun lalu, Mitsubishi meraih pangsa pasar 12,4% atau naik 5% dibanding tahun sebelumnya. Kenaikan ini didorong oleh melesatnya penjualan Xpander sebanyak 75 ribu unit --sekaligus menjadi produk terlaris Mitsubishi dan menyumbang 52% dari total penjualan. Brand yang juga melesat naik adalah pendatang baru asal Tiongkok: Wuling Motors. Hanya dalam waktu 2 tahun masuk ke pasar Indonesia, Wuling sudah meraih pangsa pasar 1,5%. Sebagai langkah debut, angka ini cukup mengesankan di saat merek lain masih berkutat di bawah 1%. Confero menjadi produk andalan Wuling yang masuk pasar mobil keluarga atau LMPV.

Dipindai dengan CamScanner

Kehadiran pemain baru di kelas LMPV dengan berbagai penawaran membuat pasar mobil Indonesia semakin ketat. Xpander yang masuk dengan teknologi mutakhir dan desain eksterior modern, juga Confero yang dibanderol dengan harga rendah, telah mengusik dominasi Toyota. Pangsa pasar Toyota diprediksi akan menurun jika tidak ada inovasi berarti dari pabrikan tiga elips ini.

Kedatangan Wuling dengan Confero tak hanya menggangu pangsa pasar Toyota. Sebaliknya, ini angin segar bagi produsen-produsen mobil asal Tiongkok. Bersama DFSK, Wuling turut menaikkan pangsa pasar mobil Tiongkok di Indonesia menjadi 1,61% pada 2018 atau meningkat 1,1% dibanding tahun sebelumnya. Di sisi lain, ini pertama kalinya dominasi Jepang turun. Saat ini, pangsa pasar Jepang 97,53% atau menurun 0,88% dibandingkan tahun sebelumnya yang mencapai 98.41%. Kondisi ini sejalan dengan turunnya dominasi Toyota, namun masih terselamatkan oleh kenaikan Mitsubishi. Pabrikan asal Asia lain dan Eropa juga Amerika masih stagnan, bahkan cenderung turun. Masuknya kembali mobil Tiongkok bukan isapan jempol belaka. Setelah Chery dan Geely yang redup dalam beberapa tahun terakhir, duet Wuling dan DFSK masuk Indonesia dengan modal awal yang lebih matang. Investasi besar digelontorkan tak hanya untuk pemasaran, namun membangun pabrik dan layanan purnajual juga mumpuni.

4.2 Pengolahan Data

Berikut adalah data kuantitatif yang berisi data ekspor kendaraan roda empat Indonesia dari tahun 2014 hingga 2018 berdasarkan merk atau brand yang nantinya digunakan sebagai bahan dalam pengolahan data.

Dipindai dengan CamScanner

4.2.1 Nilai Ekspor

Data yang digunakan adalah data nilai ekspor kendaraan roda 4 Indonesia berdasarkan merk atau brand pada tahun 2014 sampai dengan 2018 diperoleh dari GAIKINDO dalam bentuk unit.

Tabel 4.1 Data Ekspor Kendaraan Roda 4 Indonesia Berdasarkan Merk

Merk	Tahun (unit)				
	2014	2015	2016	2017	2018
Toyota	96.483	108.284	90.319	116.971	89.627
Daihatsu	72.690	73.210	76.276	80.667	117.182
Suzuki	15.289	17.762	22.881	28.504	24.924
Nissan	11.215	3.084	301	-	-
Chevrolet	3.084	1.273	-	-	-
Hyundai	2.130	2.373	1.994	2.831	2.737
Honda	887	-	4	-	-
Hino	495	1.705	2.604	2.195	2.740

Sumber : Gaikindo

Berdasarkan gambaran total data ekspor kendaraan roda 4 Indonesia seperti diatas maka diasumsikan harga jual rata-rata kendaraan tersebut diperkirakan untuk setiap merk atau brand. Adapun perkiraan harga jual berdasarkan realisasi penjualan dari tahun 2014 – 2018 yang diasumsikan bersifat flat adalah sebagai berikut :

Tabel 4.2 Penetapan Prediksi Harga Jual rata-rata Kendaraan Roda 4

Merk	Harga	Harga Jual rata-rata (USD per

Dipindai dengan CamScanner

		sep 2019)
Toyota		
• Fortuner	±Rp 476.050.000	
• Vios	±Rp 309.450.000	
• Innova	±Rp 312.050.000	
• Sienta	±Rp 249.050.000	
• Yaris	±Rp 238.350.000	
Harga Jual rata-rata	**Rp 316.990.000**	**$22.493**
Daihatsu		
• Grand max MB	±Rp 163.380.000	
• Grand max PU	±Rp 133.900.000	
• Xenia	±Rp 186.650.000	
• Terios	±Rp 202.300.000	
• Wigo	±Rp 120.000.000	
Harga Jual rata-rata	**Rp 161.246.000**	**$11.442**
Suzuki		
• Apv arena	±Rp 153.100.000	
• Apv luxury	±Rp 226.500.000	
• Ertiga	±Rp 201.000.000	
• Karimun wagon	±Rp 115.500.000	
• Carry	±Rp 138.600.000	
Harga Jual rata-rata	**Rp 166.940.000**	**$11.846**
Nissan		
• X-trail	±Rp 400.900.000	
• Grand livina	±Rp 205.300.000	
• Livina	±Rp 205.300.000	
• Juke	±Rp 303.300.000	
• March	±Rp 185.800.000	
Harga Jual rata-rata	**Rp260.120.000**	**$18.457**
Chevrolet		
• Colorado	±Rp 419.500.000	
• Trax	±Rp 292.500.000	
• Spark	±Rp 200.500.000	
• Trailbalzer	±Rp 435.000.000	
• Spin	±Rp 108.000.000	
Harga Jual rata-	**Rp 291.100.000**	**$20.656**

Dipindai dengan CamScanner

rata		
Hyundai		
• starex	±Rp 416.000.000	
• tucson	±Rp 399.000.000	
• grand i 10	±Rp 181.000.000	
• H100	±Rp 195.650.000	
• santa fe	±Rp 521.500.000	
Harga Jual rata-rata	**Rp 342.630.000**	**$24.312**
Honda		
• Freed	±Rp 168.000.000	
• Brio	±Rp 147.000.000	
• Jazz	±Rp 244.800.000	
• HRV	±Rp 291.400.000	
• Mobilio	±Rp 203.000.000	
Harga Jual rata-rata	**Rp 210.840.000**	**$14.961**
Hino		
• 110 SD PS	±Rp 271.400.000	
• 110 LDL PS	±Rp 314.600.000	
• 110 HD PS	±Rp 309.800.000	
• 130 MDL PS 5.8	±Rp 332.900.000	
• 130 HD 6.4 PS	±Rp 325.400.000	
Harga Jual rata-rata	**Rp 310.820.000**	**$22.055**

Sumber : OTO.com, data diolah

Setelah mengetahui harga rata-rata dari tabel diatas, selanjutnya dikalikan dengan data ekspor dalam unit agar dapat terlihat nilai ekspor kendaraan roda 4 dalam bentuk dollar. Semua data diubah ke dalam bentuk dollar karena data ekspor dunia ada dalam bentuk dollar. Nilai ekspor tersebut dapat dilihat dibawah :

Tabel 4.3 Nilai Ekspor Kendaraan Roda 4 Indonesia Berdasarkan Merk

Dipindai dengan CamScanner

Merk	Tahun(USD)				
	2014	2015	2016	2017	2018
Toyota	2.170.192.119	2.435.632.012	2.031.545.267	2.631.028.703	2.015.980.111
Daihatsu	831.718.980	837.668.820	872.749.992	922.991.814	1.340.796.444
Suzuki	181.113.494	210.408.652	271.048.326	337.658.384	295.249.704
Nissan	206.995.255	56.921.388	5.555.557	-	-
Chevrolet	63.703.104	26.295.088	-	-	-
Hyundai	51.784.560	57.692.376	48.478.128	68.827.272	66.541.944
Honda	13.270.407	-	59.844	-	-
Hino	10.917.225	37.603.775	57.431.220	48.410.725	60.430.700
Indonesia	176.036.194.000	150.366.281.000	144.489.796.000	168.810.043.000	180.215.034.000

Sumber : Data Diolah

Lalu untuk mencari nilai RCA dibutuhkan data ekspor dunia. Karena RCA membandingkan nilai ekspor suatu komoditi oleh suatu negara dengan nilai ekspor komoditi tersebut di pasar dunia. Dibawah ini tabel berisi ekspor dunia kendaraan roda 4 berdasarkan masing-masing merk. Dapat dilihat sebagai berikut :

Dipindai dengan CamScanner

Dipindai dengan CamScanner

Tabel 4.4 Nilai Ekspor Kendaraan Dunia

	Tahun				
	2014	2015	2016	2017	2018
Toyota	408.611.456.000	409.428.800.000	416.240.000.000	473.000.000.000	567.600.000.000
Daihatsu	272.309.669.069	309.442.805.760	351.639.552.000	399.590.400.000	454.080.000.000
Suzuki	217.847.735.255	247.554.244.608	281.311.641.600	319.672.320.000	363.264.000.000
Nissan	104.167.084.032	118.371.686.400	134.513.280.000	152.856.000.000	173.700.000.000
Chevrolet	122.720.159.232	139.454.726.400	158.471.280.000	180.081.000.000	204.637.500.000
Hyundai	163.626.878.976	185.939.635.200	211.295.040.000	240.108.000.000	272.850.000.000
Honda	109.084.585.984	123.959.756.800	140.863.360.000	160.072.000.000	181.900.000.000
Hino	98.176.127.386	111.563.781.120	126.777.024.000	144.064.800.000	163.710.000.000
Dunia	1.888.832.906.000	16.420.073.252 .000	15.898.104.800.000	17.554.807.807.000	19.346.601.921.000

Sumber : Data Diola

4.2.2 Tenaga Kerja Sektor Otomotif

Industri otomotif merupakan salah satu sektor industri yang diandalkan oleh pemerintah Indonesia untuk menggenjot perekonomian. Selain menghasilkan pendapatan yang besar, industri otomotif dicap sebagai industri paling padat karya atau menyerap paling banyak lapangan pekerjaan. Pertumbuhan penyerapan tenaga kerja paling aktif salah satunya dilakukan oleh sektor industri otomotif yang telah menyerap lebih dari satu juta tenaga kerja. Industri otomotif diakui juga bersaing dengan industro makanan, industri pakaian, dan industri kayu yang juga banyak menyerap tenaga kerja.Karena membahas soal keunggulan komparatif, hal yang membedakan kedua negara tersebut adalah faktor tenaga kerjanya. Maka dari itu disini akan membahas tentang faktor tenaga kerja di sektor otomotif Indonesia. Yang dapat dilihat sebagai berikut :

Tabel 4.5 Penyerapan Tenaga Kerja untuk Manufaktur

Tahun	Kontribusi (%)	Jumlah Penduduk
2014	10,1 %	13.400.000
2015	10,5%	14.840.000
2016	11%	15.450.000
2017	13%	17.010.000
2018	15%	20.050.000

Sumber : BPS, Data Diolah

Karena perusahaan – perusahaan yang diambil berasal dari sektor otomotif, maka kita perlu mengetahui jumlah tenaga kerja dalam sektor otomotif. Yang dapat dilihat sebagai berikut :

Tabel 4.6 Penyerapan Tenaga Kerja Sektor Otomotif Indonesia

Dipindai dengan CamScanner

Tahun	Kontribusi (%)	Jumlah Penduduk
2014	13,5 %	1.810.000
2015	14 %	2.020.000
2016	15 %	2.250.000
2017	17 %	2.890.000
2018	19 %	3.800.000

APBN merupakan rencana keuangan tahunan pemerintahan negara Indonesia yang disetujui oleh Dewan Perwakilan Rakyat. APBN berisi daftar sistematis dan terperinci yang memuat rencana penerimaan dan pengeluaran negara selama satu tahun anggaran (1 Januari - 31 Desember). APBN, perubahan APBN, dan pertanggungjawaban APBN setiap tahun ditetapkan dengan Undang-Undang.Jadi agar perencanaan pembangunan dapat dieksekusi maka rencana itu harus disertai dengan penganggaran yang memadai. Perencanaan pembangunan sendiri telah diatur dalam suatu konsensus nasional melalui mekanisme penyusunan perencanaan pembangunan sebagaimana diatur antara lain dalam UU No. 25/2004 tentang Sistem Perencanaan Pembangunan Nasional dan UU No. 17/2007 tentang Rencana Pembangunan Jangka Panjang Nasional Tahun 2005-2025. Besaran belanja negara dipengaruhi oleh beberapa faktor, antara lain asumsi dasar makro ekonomi, kebutuhan penyelenggaraan negara, kebijakan pembangunan, risiko (bencana alam, dampak kirisi global), kondisi dan kebijakan lainnya.Contohnya, besaran belanja subsidi energi dipengaruhi oleh asumsi ICP, nilai tukar, serta target volume BBM bersubsidi.

Dipindai dengan CamScanner

Untuk mengetahui hubungan dengan pertumbuhan ekonomi digunakan Belanja Negara dari APBN Indonesia. Data Belanja Negara dapat dilihat dibawah ini :

Tabel 4.7 Belanja Negara Indonesia 2014-2018

Tahun	Belanja Negara
2014	1.824, 5 Triliun
2015	2.039, 5 Triliun
2016	2.095, 7 Triliun
2017	2.080, 5 Triliun
2018	2.220, 7 Triliun

4.2.3 Produk Domestik Bruto Indonesia

Pertumbuhan ekonomi suatu negara dapat diukur dengan cara membandingkan, misalnya untuk ukuran nasional, *Gross National Product* (GNP), tahun yang sedang berjalan dengan tahun sebelumnya. Atau yang biasa disebut dengan Produk Domestik Bruto (PDB). Menurut BPS, untuk mengetahui pertumbuhan ekonomi dari tahun ke tahun gunakan perhitungan dengan PDB atas harga konstan, maka PDB atas harga konstan dapat dilihat sebagai berikut.

Tabel 4.8 Produk Domestik Bruto atas harga konstan Indonesia dalam milyar rupiah

No	Tahun	PDB atas harga konstan	*Growth rate*
1	2013	8.156.497,80	
2	2014	8.564.866,60	5,01%
3	2015	8.982.517,10	4,88%
4	2016	9.434.613,40	5,03%
5	2017	9.912.703,60	5,07%
6	2018	10.425.316,30	5,17%

Dipindai dengan CamScanner

Bab V

Analisis dan Pembahasan

5.1 Hasil Analisis dan Pembahasan

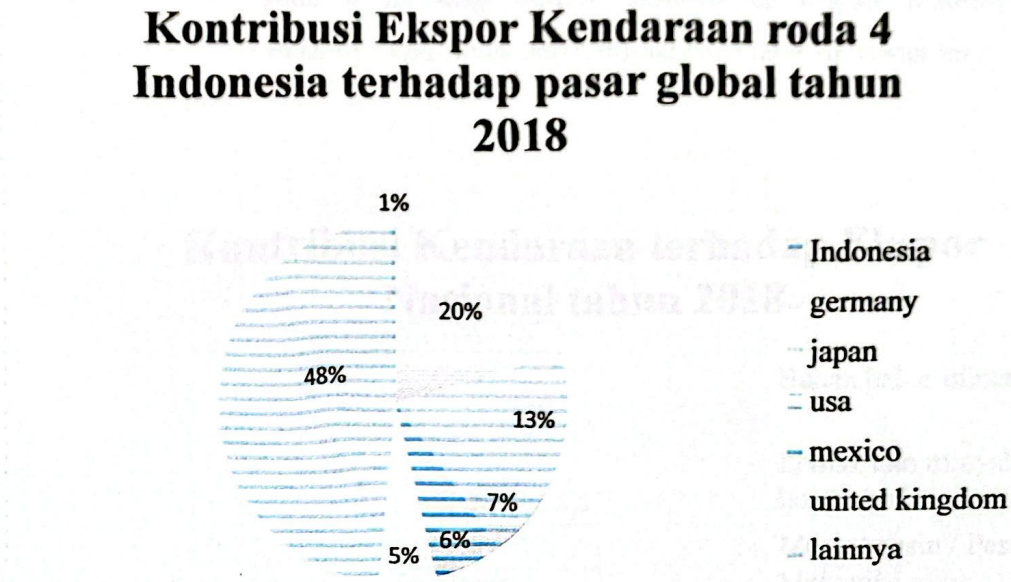
Untuk mengetahui daya saing ekspor Indonesia dipasar dunia maka penelitian akan mengolah data menggunakan metode RCA Metode tersebut digunakan untuk mengetahui apakah Indonesia memiliki keunggulan komparatif dan seberapa besar nilai daya saing kendaraan roda 4 Indonesia dipasar dunia. Hasil dari perhitungan nilai daya saing pada tahun 2014-2018 dengan menggunakan metode RCA dapat dilihat dibawah.

5.1.1 Kontribusi Kendaraan Roda 4 Indonesia terhadap Pasar Global

Pertama-tama kita hitung lebih dulu besarnya kontribusi ekspor komoditas kendaraan roda 4 Indonesia dalam kegiatan ekspor dunia . Dalam penelitian ini akan menganalisis kontribusi komoditas roda 4 Indonesia terhadap negara – negara nilai ekspor terbesar komoditas ini di pasar global .

MILIK PERPUSTAKAAN STMI
Membaca : Ibadah, Mengambil : Dosa

Dipindai dengan CamScanner



Gambar 5. 1 Kontribusi Ekspor Kendaraan roda 4 Indonesia terhadap pasar global tahun 2018

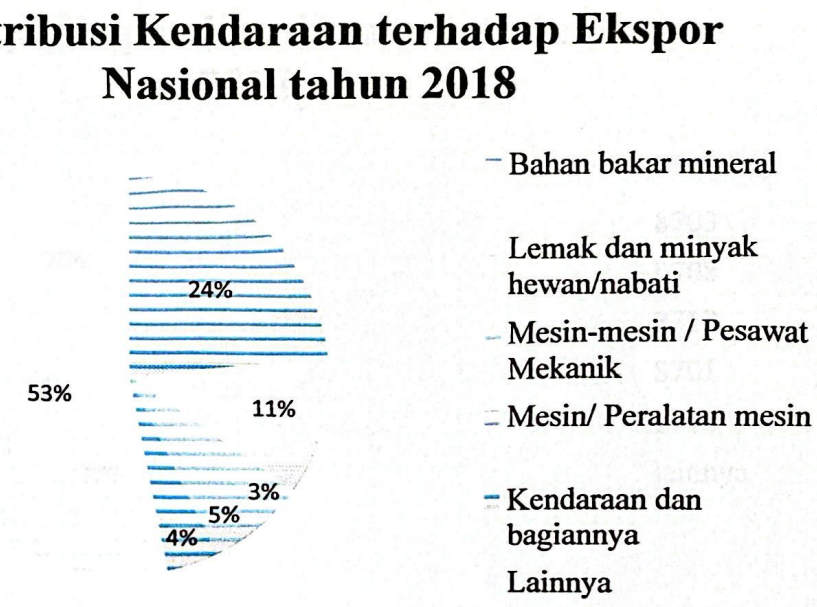
Seperti yang dapat dilihat dari grafik diatas, kontribusi ekspor Indonesia pada komoditas ini di pasar global terbilang rendah. Nilai ekspor Indonesia hanya 1% dibandingkan dengan negara – negara yang ikut menjadi pengekspor komoditas kendaraan roda 4. Pada tahun 2018, nilai ekspor Jerman mencapai 154 milyar rupiah menjadikannya negara dengan nilai ekspor tertinggi di pasar global. Diikuti Jepang dengan nilai ekspor 99 milyar lalu Amerika, Mexico, United Kingdom sebagai 5 negara pengekspor tertinggi.

5.1.2 Kontribusi Kendaraan Roda 4 (HS 87) terhadap Ekspor Nasional

Lalu hitung besarnya kontribusi komoditas ini atau kendaraan roda 4 dalam kegiatan ekspor negara tersebut. Dalam penelitian ini akan menganalisis kontribusi komoditas

Dipindai dengan CamScanner

roda 4 terhadap ekspor nasional di negara Indonesia. Besarnya kontribusi dapat dilihat pada tabel di bawah ini :



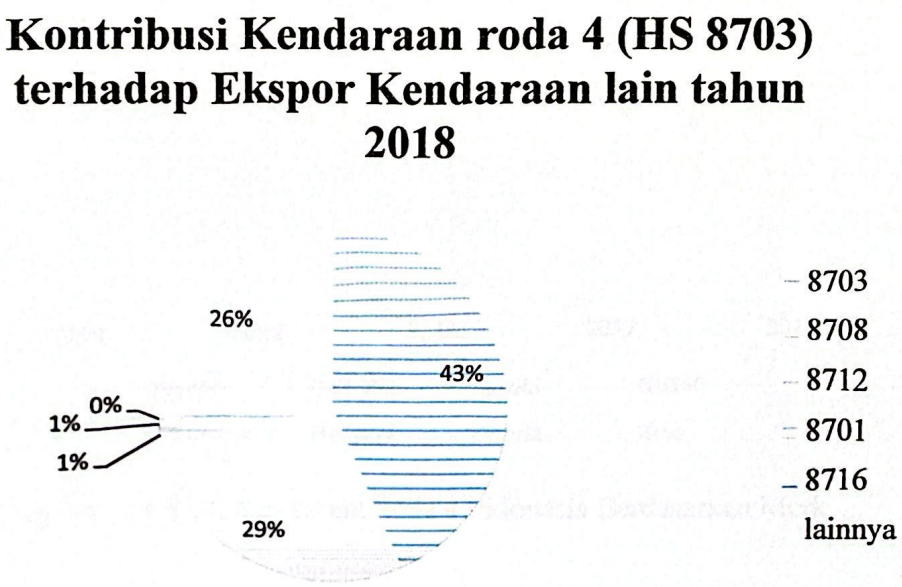
Gambar 5. 2 Grafik Kontribusi Kendaraan terhadap Ekspor Nasional tahun 2018

Sejak Indonesia menggiatkan ekspor non migas, terlihat nilai ekspor produk-produk Indonesia terus mengalami peningkatan mengungguli ekspor migas. Total ekspor nasional dengan nilai US$180,2 milyar, yang terdiri dari US$17,4 milyar hasil ekspor minyak bumi dan gas serta US$162,8 milyar hasil ekspor komoditas nonmigas. Komoditas ekspor kendaraan pada tahun 2018 nilainya mencapai US$ 7,552 milyar mempunyai kontribusi terhadap total ekspor nasional rata-rata sebesar 4 persen.

Ekspor kendaraan roda 4 dalam komoditas ekspor kendaraan sendiri memiliki kontribusi cukup besar. Dengan nilai ekspor sebesar US$ 3,276 milyar, kendaraan roda 4

Dipindai dengan CamScanner

memiliki kontribusi sebesar 43% pada ekspor kendaraan nasional, sebagaimana dapat dilihat pada grafik dibawah ini :



Gambar 5. 3 Grafik Kontribusi Kendaraan roda 4 terhadap Ekspor Kendaraan lain tahun 2018

5.1.3 Daya Saing Ekspor Kendaraan roda 4 Indonesia

Daya saing ekspor kendaraan roda 4 Indonesia diukur dengan menggunakan metode *Revealed Comparative Advantage* (RCA). Dengan kriteria, bila nilai RCA < 1 atau sampai mendekati 0 maka daya saing komoditi lemah; bila nilai RCA > maka daya saing kuat , semakin tinggi RCA semakin tangguh daya saing produk negara tersebut. Maka kita akan membandingkan daya saing ekspor kendaraan roda 4 Indonesia berdasarkan merk – merk yang di dapat dari GAIKINDO. Hasilnya sebagai berikut :

Dipindai dengan CamScanner

Gambar 5. 4 RCA Kendaraan Roda 4 Indonesia Berdasarkan Merk

Hasil perhitungan menggunakan metode RCA diatas menunjukan bahwa daya saing kendaraan Indonesia dengan berbagai macam merk memiliki nilai rendah, tidak ada yang mendapat nilai 1. Berarti dapat dikatakan kendaraan roda 4 yang diekspor Indonesia masih memiliki daya saing yang rendah di pasar dunia/global. Sementara itu nilai RCA antara produk – produk Indonesia tidak berbeda jauh. Seperti yang dapat dilihat dari grafik tersebut, toyota memiliki nilai tertinggi tapi mengalami fluktuasi selama 5 tahun terakhir. Toyota memiliki nilai tertinggi dibandingkan dengan merk-merk lainnya pada tahun 2015 sebesar 0,64. Lalu Daihatsu di posisi ke dua. Daihatsu juga sempat mengalami fluktuasi meski pada tahun 2016 sampai dengan 2018 berhasil meningkat. Yang ketiga adalah Suzuki. Suzuki juga mengalami fluktuasi yang sayangnya bahkan nilai RCA nya 0,1 hanya pada tahun 2017.

Dipindai dengan CamScanner

Kinerja industri otomotif menunjukkan tren yang positif. Bahkan, dalam lima tahun terakhir ini tercatat terus meningkat. Tahun ini, di tengah tensi politik dalam negeri yang menghangat, produksi kendaraan diyakini tetap naik, baik untuk kebutuhan domestik maupun pasar ekspor.Bagi pemerintah, itu tentu kabar yang menggembirakan. Wajar saja, pemerintah pun mendorong industri otomotif nasional untuk melakukan ekspor. Imbas dari itu semua adalah kapasitas produksi pun terdongkrak naik.

Daya saing Indonesia di komoditas kendaraan roda 4 masih dapat ditingkatkan. Apalagi dengan pemerintah yang terus meningkatkan kinerja industri otomotif. Dikutip dari Kemenperin, pemerintah bertekad untuk terus menciptakan iklim usaha yang kondusif melalui harmonisasi dan sinkronisasi regulasi di sektor industri otomotif. Kementerian Perindustrian optimistis jumlah ekspor mobil produksi Indonesia akan mencapai 1 juta unit pada tahun 2025. Agar target ini tercapai, diperlukan dukungan semua pihak terutama dalam hal peningkatan efisiensi produksi dan daya saing produk melalui implementasi industri 4.0. Pada tahun ini, ekspor kendaraan CBU ditargetkan mencapai 400 ribu unit dan diharapkan terus meningkat setiap tahunnya. Peluang ekspor mobil produksi Indonesia seiring juga adanya perjanjian perdagangan bebas dengan Australia. Industri otomotif di Indonesia dinilai semakin tumbuh dan berkembang serta terus memberikan kontribusi besar bagi perekonomian nasional. Oleh karenanya, industri otomotif mendapat prioritas pengembangan, terutama dalam kesiapan memasuki era industri 4.0, yang telah tertuang pada peta jalan Making Indonesia 4.0.

Dipindai dengan CamScanner

Menurut Arifin dkk (2007), terdapat 3 strategi yang dapat dilakukan Indonesia untuk mencapai pertumbuhan kinerja ekspor yang tinggi. Pertama, strategi pendek yaitu Indonesia harus mengurangi biaya yang tinggi, dengan cara pemerintah harus menertibkan dan mengurangi pungutan-pungutan dipelabuhan serta meningkatkan produktifitas. Lalu memperbaiki iklim investasi. Kedua , strategi jangka menengah yaitu memproduksi komoditi yang bernilai tambah tinggi seperti elektronik dan pengolahan SDA, Peningkatan keterampilan tenaga kerja, serta memperbaiki kebijakan perdagangan yang koheren dan konsisten seperti mengurangi eskalasi bea masuk dan membidik pasar asia timur. Ketiga, strategi jangka panjang yaitu Indonesia hendaknya melakukan perispan peningkatan pengetahuan dan keahlian dalam perangkat lunak. Lalu melakukan sinergi antar departemen. Serta perlunya cetak biru pengembangan sektor perdagangan dan industri yang dapat memacu pertumbuhan ekspor Indonesia dan menentukan posisi Indonesia dalam negosiasi kerja sama perdagangan internasional.

5.1.4 Sumbangan Penyerapan Tenaga Kerja terhadap Pendapatan Nasional Bruto (PNB)

Tingkat Partisipasi Angkatan Kerja (TPAK), mengindikasikan besarnya penduduk usia kerja yang aktif secara ekonomi di suatu negara atau wilayah. TPAK diukur sebagai persentase jumlah angkatan kerja terhadap jumlah penduduk usia kerja. Indikator ini menunjukkan besaran relatif dari pasokan tenaga kerja (labour supply) yang tersedia untuk memproduksi barang-barang dan jasa dalam suatu perekonomian. Sejak Februari 2008 hingga Februari 2009

Dipindai dengan CamScanner

TPAK mengalami peningkatan sebesar 0,27 persen, yaitu dari 67,33 persen menjadi 67,60 persen. Peningkatan TPAK ini antara lain disebabkan oleh kondisi sosial ekonomi nasional yang relatif membaik, sehingga memberikan pengaruh terhadap faktor faktor produksi di Indonesia. Secara langsung naik turunnya faktor produksi ini akan memberikan dampak terhadap tinggi rendahnya faktor permintaan dan penawaran tenaga kerja. Pertumbuhan tenaga kerja yang kurang diimbangi dengan pertumbuhan lapangan kerja akan menyebabkan tingkat kesempatan kerja cenderung menurun. Dengan demikian jumlah penduduk yang bekerja tidak selalu menggambarkan jumlah kesempatan kerja yang ada. Hal ini dikarenakan sering terjadinya mismatch dalam pasar kerja. Pertumbuhan ekonomi yang semakin membaik tetap harus di dukung dengan ketersediaan tenaga kerja baik itu pekerja ahli maupun pekerja kasar (buruh). Dengan demikian penting sekali untuk kita meningkatkan jumlah lapangan kerja agar menampung jumlah tenaga kerja yang semakin bertambah dari tahun ke tahun, sehingga daya produksi barang dan jasa akan meningkat secara signifikan yang mana bisa di katakan bisnis berkembang dan maju. Dari hal ini bisa kita simpulkan bahwa tenaga kerja mempengaruhi sebuah aktifitas bisnis dan perekonomian di Indonesia.

Untuk mampu memiliki competitive advantage dalam sebuah negara perlu sekali setiap tenaga kerja mendapatkan lapangan pekerjaan yang mana dapat meningkatkan daya saing.Pengangguran dapat menjadikan sebuah ancaman karena meningkatnya tindakan kriminal akibat masyarakat yang tidak tahu harus melakukan apa.Naik turunnya sebuah

Dipindai dengan CamScanner

bisnis akan mempengaruhi faktor penerimaan dan penawaran tenaga kerja.

Dilihat dari penyerapan tenaga kerjanya, industri otomotif tergolong padat karya.Penyerapan terbesar terjadi pada outlet, bengkel, dan penjualan suku cadang retail non-resmi.Dalam Penilitian yang mengambil tentang keunggulan komparatif ini saya akan menghitung berapa sumbangan penyerapan tenaga kerja sektor otomotif terhadap Pendapatan Nasional Bruto (PNB).

Dalam bab 4 dapat dilihat data jumlah tenaga kerja di manufaktur dan otomotif. Yang akan dihitung selajutnya adalah rata – rata pendapatan yang didapat. Dihitung dengan diasumsikan pendapatan atau UMR Jabodetabek Rp 4.500.000 – Rp 8.000.000. Jadi rata – rata UMR sejabodetabek adalah :

Tabel 5. 1 Prediksi Fluktuasi Upah Tenaga Kerja di Bidang Otomotif

Tahun	Perdiksi Upah	Rata-rata
2014	Rp 4.500.000 – Rp 8.000.000	Rp 6.250.000
2015	Rp 3.800.000 – Rp 7.200.000	Rp 5.500.000
2016	Rp 3.100.000 – Rp 7.000.000	Rp 5.050.000
2017	Rp 2.800.000 – Rp 6.500.000	Rp 4.650.000
2018	Rp 2.200.000	Rp 4.250.000

Sumber: Data Diolah

Jadi sumbangan upah tenaga kerja di bidang otomotif Indonesia adalah sebagai berikut :

Tabel 5. 2 Pendapatan per Kapita Tenaga Kerja Sektor Otomotif

Tahun	Perhitungan	Sumbangan
2014	1.810.000 x 12 x	92.310.000.000.000

Dipindai dengan CamScanner

	4.250.000	
2015	2.020.000 x 12 x 4.650.000	112. 716.000.000.000
2016	2.250.000 x 12 x 5.050.000	136.350.000.000.000
2017	2.890.000 x 12 x 5.500.000	190.740.000.000.000
2018	3.800.000 x 12 x 6.250.000	285.000.000.000.000

Sumber: Data Diolah

Sumbangan tenaga kerja di bandingkan terhadap Pendapatan Nasional Bruto. Pendapatan Nasional Bruto yang dipakai adalah Belanja Negara. Sumbangan atau kontribusi tenaga kerja sektor otomotif terhadap belanja negara dapat dilihat sebagai berikut :

Tabel 5. 3 Sumbangan Tenaga Kerja terhadap Belanja Negara (PNB)

Tahun	Perhitungan	Persen
2014	92,31 T : 1.842,5 T	5,01 %
2015	112,716 T : 2.039, 5 T	5,5 %
2016	136,350 T : 2.097, 5 T	6,5 %
2017	190,740 T : 2.080,5 T	9,1 %
2018	285 T : 2.220 T	12 %

Dapat dilihat dari tabel diatas, sumbangan tenaga kerja sektor otomotif terhadap Belanja Negara atau Pendapatan Nasional Bruto cukup kecil hanya sebesar 12 % pada tahun 2018. Tapi selama 5 tahun terakhir terus meningkat, kemungkinan besar untuk tahun – tahun selanjutnya dapat terus meningkat lagi.

Perananan ekspor kendaraan roda 4 semua merk ke pasar dunia mengalami peningkatan dari 2014 sampai 2018 dimana ekspor kendaraan roda 4 pada tahun 2014 baru sekitar 20 negara diseluruh dunia sedangkan ekspor pada tahun 2018 sudah mencapai kurang lebih 62 negara.

Dipindai dengan CamScanner

Peningkatan ekspor kendaraan roda 4 diikuti oleh perkembangan pabrik manufaktur industri otomotif bidang sparepart yang cukup signifikan namun untuk memenuhi pasar luar negeri, pabrik spare part otomotif belum dapat berbicara banyak dalam rangka menyeimbangi ekspor kendaraan roda 4 mengingat kurang lebih 80% produksi sparepart otomotif kendaraan roda 4 baru mememenuhi pasar dalam negeri dan hanya 20% yang diekspor luar negeri. Hal ini menjadi peluang bagi produsen pabrik sparepart otomotif kendaraan roda 4 untuk mengimbangi ekspor kendaraan roda 4 ke manca negara.

Kontribusi pendapatan perkapita dari sektor otomotif khususunya kendaraan roda 4 untuk PNB atau belanja negara mengalami peningkatan yang cukup signifikan. Oleh sebab itu dapat dijadikan bahan pemikiran untuk pengembangan industri otomotif baik produsen maupun spare part termasuk perluasan produksi.

Berdasarkan analisis diatas dapat disimpulkan secara sintesis bahwa perkembangan RCA pada dasarnya sejalan dengan perkembangan prospek penyerapan tenaga kerja khususnya di bidang otomotif.

5.1.5 Hubungan dengan Pertumbuhan Ekonomi Indonesia

Untuk mencari hubungan daya saing RCA Indonesia dengan pertumbuhan ekonomi Indonesia menggunakan analisa korelasi. Besarnya angka korelasi disebut sebagai koefisien korelasi dinyatakan dalam lambang r. Korelasi ini untuk menyatakan ada atau tidaknya hubungan yang signifikan antara variabel satu dan variabel lainnya. Selain itu untuk menyatakan besarnya sumbangan variabel satu

Dipindai dengan CamScanner

terhadap lainnya yang dinyatakan dalam persen. Dengan demikian disebut dengan koefisien determinasi atau koefisien penentu. Hal ini disebabkan r^2 x 100% terjadi dalam variabel terikat Y yang mana ditentukan oleh variabel X. Nilai terbesar r adalah 1 dan terkecil -1 sehingga dapat ditulisa $-1 \leq r \leq 1$. Untuk r = 1 disebut hubungannya positif sempurna dan hubungannya linier, langsung, sangat tinggi. Sebaliknya jika r = -1 disebut hubungannya negatif, tidak langsung, sangat tinggi. Perhitungan ini hanya untuk hubungan linier saja.

Pengujian hipotesis dilakukan untuk mengetahui ada-tidaknya hubungan antara variabel bebas dan variabel terikat. Pengujian hipotesis ini menggunakan taraf signifikasi 5% harga yang diperoleh dari perhitungan statistik dikonsultasikan dalam tabel. Apabila t hitung lebih besar dari t tabel maka koefisien dikatakan signifikan. Pertama mengitung r atau koefisien korelasi dan r^2 atau koefisien determinasi.

$$r = \frac{n\Sigma xy - \Sigma x\,\Sigma y}{\sqrt{(n\,\Sigma\,x^2 - (\Sigma x)^2)\,(n\Sigma y^2 - (\Sigma y)^2}}$$

$$= \frac{5 \text{ x } 0{,}086632 - 1{,}71827 \text{ x } 0{,}251548}{\sqrt{(5\,x\,0{,}708093 - (1{,}71827)^2)\,(5\,x\,0{,}01266 - (0{,}251548)^2)}}$$

$$= 0{,}255369$$

$$r^2 = 0{,}065213$$

Dari perhitungan diatas dapat diketahui koefisien korelasi sebesar 0,255369 dan koefisien determinasi atau koefisien penentu sebesar 0,065213.

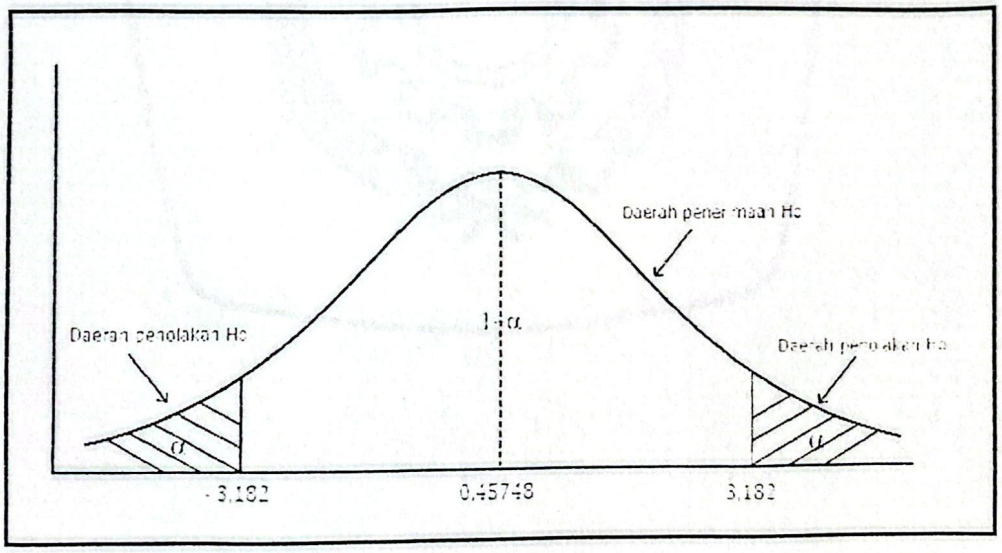
$$\text{t hitung} = \frac{0{,}255369\sqrt{5-2}}{\sqrt{1-0{,}065213}}$$

$$= \frac{0{,}442311}{}$$

Dipindai dengan CamScanner

Di dapat t hitung sebesar 0,45748. Dalam penelitian ini, taraf signifikasi nya sebesar 0,05 maka t tabel sebesar 3,182. Ternyata -3,182 < 0,45748 < 3,182 atau – t tabel < t hitung < t tabel sehingga H_0 diterima atau korelasinya tidak signifikan.

Mengambil Keputusan bahwa -3,182 < 0,45748 < 3,182 sehingga H_0 diterima atau korelasinya tidak signifikan maka daya saing RCA Indonesia tidak ada hubungan dengan pertumbuhan ekonomi .



Dipindai dengan CamScanner

Bab VI

Kesimpulan dan Saran

6.1 Kesimpulan

Berdasarkan analisis yang telah dilakukan, maka dapat diambil kesimpulan seperti berikut :

1. Kontribusi kendaraan roda 4 Indonesia cukup kecil terhadap ekspor nasional. Ini dikarenakan ekspor nasional yang dilakukan Indonesia lebih besar di komoditas mineral serta lemak dan minyak nabati.
2. Daya saing Indonesia cukup kecil dipasar dunia tapi cukup besar dibandingkan dengan negara-negara ASEAN lainnya. Nilai RCA total ekspor Indonesia berada dibawah 1 tapi cukup besar untuk dapat menyaingi negara pesaing utama yaitu Thailand.
3. Perkembangan daya saing Indonesia dari tahun 2014 sampai dengan 2018 mengalami naik dan turun. daya saing kendaraan Indonesia dengan berbagai macam merk memiliki nilai rendah, tidak ada yang mendapat nilai 1. Berarti dapat dikatakan kendaraan roda 4 yang diekspor Indonesia masih memiliki daya saing yang rendah di pasar dunia/global. Sementara itu nilai RCA antara produk – produk Indonesia tidak berbeda jauh. Seperti yang dapat dilihat dari grafik tersebut, toyota memiliki nilai tertinggi tapi mengalami fluktuasi selama 5 tahun terakhir. Toyota memiliki nilai tertinggi dibandingkan dengan merk-merk lainnya pada tahun 2015 sebesar 0,64. Lalu Daihatsu di posisi ke dua. Daihatsu juga sempat mengalami fluktuasi meski pada tahun 2016 sampai dengan 2018 berhasil meningkat. Yang ketiga

MILIK PERPUSTAKAAN STMI
Membaca : Ibadah, Mengambil : Dosa

Dipindai dengan CamScanner

adalah Suzuki. Suzuki juga mengalami fluktuasi yang sayangnya bahkan nilai RCA nya 0,1 hanya pada tahun 2017.

4. Daya saing Indonesia akan dipastikan dapat meningkat lagi untuk kedepannya. Karena Pemerintah terus melakukan pengembangan yang memudahkan serta meningkatkan industri otomotif Indonesia secara nasional ataupun internasional.
5. Daya saing RCA Indonesia tidak ada hubungan signifikan dengan pertumbuhan ekonomi Indonesia.

6.2 Saran

Berdasarkan hasil pembahasan penelitian dan kesimpulan, maka dapat diberikan saran–saran sebagai berikut :

1. Peningkatan kapasitas produksi terhadap industri otomotif khusus kendaraan roda 4 memberikan implikasi yang berprospek jika diikuti oleh pengembangan dan perluasan usaha baik produsen kendaraan roda 4 maupun produsen spare part.
2. Perkembangan dan perluasan kapasitas produksi dan pemasaran tersebut seyogyanya diikuti oleh perluasan kesempatan kerja. Hal ini memberika sinyak tertentu bagi dinas terkait khususnya kementrian tenaga kerja dan kemenperin untuk meningkatkan kapasitas kuantitas dan kualitas tenaga kerja di bidang otomotif.
3. Khusus untuk peningkatan kualitas tenaga kerja bidang otomotif dapat dilaksanakan dengan pembinaan dan perluasan baik untuk lembaga – lembaga kursus maupun pendidikan formal seperti pendidikan vokasi SMK dan Perguruan Tinggi.

Dipindai dengan CamScanner

4. Melakukan promosi produk otomotif lokal terutama kendaraan roda 4 di pasar dunia dan di dalam negeri. Ini merupakan salah satu upaya untuk memperkenalkan produk otomotif Indonesia. Serta melakukan promosi produk lokal di pasar dalam negeri dapat membentuk sebuah kepercayaan pada pasar dunia produk otomotif Indonesia.
5. Memproduksi produk otomotif terutama kendaraan roda 4 yang memiliki kualitas tinggi dengan menggunakan tekhnologi yang mutakhir merupakan salah satu upaya peningkatan kualitas produk otomotif yang diproduksi di Indonesia dengan begitu negara-negara lain akan tertarik membeli atau bahkan bekerja sama dengan Indonesia.

Dipindai dengan CamScanner

DAFTAR PUSTAKA

Arifin, S., Rae, D. E., & Joseph, C. P. (2007). *Kerja Sama Perdagangan Internasional : Peluang dan Tantangan bagi Indonesia.* Jakarta: Elex Media Komputindo.

Balassa, B. (1965). Trade Liberalisation and Comparative Advatage. *Manchester School of Economic and Social Studies.*

Berata, I. O. (2014). *Panduan Praktis Ekspor Impor.* Jakarta: Raih Asa Sukses.

Firmansyah, M. A., & Fatihudin, D. (2017). *GLOBALISASI PEMASARAN (MARKETING GLOBALIZATION).* Sleman: DEEPUBLISH.

Krugman, P. R., Obstfeld, M., & Melitz, M. J. (2015). *International Economics : Theory and Policy.* London: Pearson Education.

Porter, M. E. (1990). *Competitive Advantage of Nations: Creating and Sustaining Superior Performance.* New York: Free Press.

Putra, S. R. (2011). *CARA MUDAH TEMBUS PASAR EKSPOR* . Jogjakarta: Flashbooks.

Ragimun, A. (2011). *Bunga Rampai Serial Analisis Kebijakan Fiskal Penguatan Hubungan Ekonomi dan Keuangan Internasional dalam Mendukung Pembangunan Nasional.* Jakarta: Naga Media.

Salvatore, D. (1994). *Ekonomi Internasional.* Jakarta: Erlangga.

Supangat, A. (2007). *Statistika : Dalam Kajian Deskriptif, Inferensi dan Nonparametik.* Jakarta: Kencana.

Supardi, E. (2016). *Ekspor Impor : Teori dan praktikum Kegiatan Ekspor Impor untuk Praktisi Logistik dan Bisnis.* Yogyakarta: DEEPUBLISH.

Tambunan, T. (2000). *Perdagangan Internasional dan Neraca Pembayaran.* Jakarta: Pustaka LP3ES.

Taylor , T. (2012). *The Instant Economist* . London : Penguin Books.

Usman, H., & Akbar, P. S. (2006). *Pengantar Statistika.* Jakarta: Bumi Aksara.

MILIK PERPUSTAKAAN STMI
Membaca : Ibadah, Mengambil : Dosa

Dipindai dengan CamScanner

Balassa, B. (1965). Trade Liberalisation and Comparative Advatage. *Manchester School of Economic and Social Studies*.

Subdirektori Statistik Ekspor. (Desember,2018). Buletin Statistik Perdagangan Luar Negeri Ekspor Menurut Harmonised Sistem. Jakarta : BPS RI

International Trade Statistics. 2019. List of exporters for the selected product: TOTAL All products. diakses pada tanggal 23 Juli 2019. http://www.trademap.org/tradestat/Country_SelProduct_TS.aspx.

Dipindai dengan CamScanner

LAMPIRAN

Kontribusi Ekspor kendaraan terhadap ekspor nasional tahun 2018

HS Code	Komoditas	Nilai Ekspor tahun 2018
27	Bahan Bakar Mineral	42.011.767
15	Lemak dan Minyak Nabati	20.346.229
84	Mesin – Mesin/ Pesawat Mekanik	5.865.949
85	Mesin / Peralatan mesin	8.854.015
87	Kendaraan dan bagiannya	7.552.009
Lainnya	Lainnya	95.585.065
Total		180.215.034

Kontribusi Ekspor Kendaraan roda 4 terhadap ekspor kendaraan tahun 2018

HS Code	Komoditas	Nilai Ekspor tahun 2018
8703	Mobil untuk penumpang	3.276.970
8708	Parts untuk kendaraan	2.163.097
8712	Sepeda	81.155
8701	Traktor selain 8709	69.144
8716	Trailer	8.897
Lainnya	Lainnya	1.952.746
Total		7.552.009

Dipindai dengan CamScanner

RCA Kendaraan Roda 4 Indonesia Berdasarkan Merk

Merk	Tahun				
	2014	2015	2016	2017	2018
Toyota	0,056987449	0,6496178	0,05370205	0,57844523	0,38129186
Daihatsu	0,032772164	0,295608278	0,027308655	0,240204203	0,316988972
Suzuki	0,008920503	0,092814932	0,010601497	0,109842473	0,087253084
Nissan	0,021321682	0,052511241	0,000454434	0	0
Chevrolet	0,005569757	0,020590459	0	0	0
Hyundai	0,003395762	0,033882159	0,002524438	0,029809296	0,026180938
Honda	0,001305306	0	4,67445E-06	0	0
Hino	0,001193158	0,036807206	0,004984432	0,034944715	0,039627447

Dipindai dengan CamScanner

Tabel T

Titik Persentase Distribusi t (df = 1 – 40)

Pr / df	0.25 0.50	0.10 0.20	0.05 0.10	0.025 0.050	0.01 0.02	0.005 0.010	0.001 0.002
1	1.00000	3.07768	6.31375	12.70620	31.82052	63.65674	318.30884
2	0.81650	1.88562	2.91999	4.30265	6.96456	9.92484	22.32712
3	0.76489	1.63774	2.35336	3.18245	4.54070	5.84091	10.21453
4	0.74070	1.53321	2.13185	2.77645	3.74695	4.60409	7.17318
5	0.72669	1.47588	2.01505	2.57058	3.36493	4.03214	5.89343
6	0.71756	1.43976	1.94318	2.44691	3.14267	3.70743	5.20763
7	0.71114	1.41492	1.89458	2.36462	2.99795	3.49948	4.78529
8	0.70639	1.39682	1.85955	2.30600	2.89646	3.35539	4.50079
9	0.70272	1.38303	1.83311	2.26216	2.82144	3.24984	4.29681
10	0.69981	1.37218	1.81246	2.22814	2.76377	3.16927	4.14370
11	0.69745	1.36343	1.79588	2.20099	2.71808	3.10581	4.02470
12	0.69548	1.35622	1.78229	2.17881	2.68100	3.05454	3.92963
13	0.69383	1.35017	1.77093	2.16037	2.65031	3.01228	3.85198
14	0.69242	1.34503	1.76131	2.14479	2.62449	2.97684	3.78739
15	0.69120	1.34061	1.75305	2.13145	2.60248	2.94671	3.73283
16	0.69013	1.33676	1.74588	2.11991	2.58349	2.92078	3.68615
17	0.68920	1.33338	1.73961	2.10982	2.56693	2.89823	3.64577
18	0.68836	1.33039	1.73406	2.10092	2.55238	2.87844	3.61048
19	0.68762	1.32773	1.72913	2.09302	2.53948	2.86093	3.57940
20	0.68695	1.32534	1.72472	2.08596	2.52798	2.84534	3.55181
21	0.68635	1.32319	1.72074	2.07961	2.51765	2.83136	3.52715
22	0.68581	1.32124	1.71714	2.07387	2.50832	2.81876	3.50499
23	0.68531	1.31946	1.71387	2.06866	2.49987	2.80734	3.48496
24	0.68485	1.31784	1.71088	2.06390	2.49216	2.79694	3.46678
25	0.68443	1.31635	1.70814	2.05954	2.48511	2.78744	3.45019
26	0.68404	1.31497	1.70562	2.05553	2.47863	2.77871	3.43500
27	0.68368	1.31370	1.70329	2.05183	2.47266	2.77068	3.42103
28	0.68335	1.31253	1.70113	2.04841	2.46714	2.76326	3.40816

Tabel Penolong

NO	X	Y	X2	Y2	XY
1	0,03997	0,050067	0,001598	0,002507	0,002001
2	0,39148	0,048763	0,153257	0,002378	0,01909
3	0,40341	0,050331	0,16274	0,002533	0,020304
4	0,42962	0,050674	0,184573	0,002568	0,021771
5	0,45379	0,051713	0,205925	0,002674	0,023467
Σ	1,71827	0,251548	0,708093	0,01266	0,086632
	1,71827	0,251548	0,708093	0,01266	0,086632

Dipindai dengan CamScanner