

PENGARUH CONTAINER SHORTAGE BERDAMPAK PADA TRADE BALANCE JAWA TIMUR DAN PEREKONOMIAN NASIONAL

Oleh:

In'am Widiarma

Program Studi Manajemen / Sekolah Tinggi Ilmu Ekonomi Indonesia Surabaya

Email: in'amwidiarma@stiesia.ac.id

Article Info*Article History :**Received 16 Des - 2022**Accepted 25 Des - 2022**Available Online**30 Des – 2022***Abstract**

East Java's economy has become a benchmark for Indonesia's economic development because it supports the national economy and supports the need for staple goods in eastern Indonesia. In addition, East Java is a logistics hub in the process of sending goods abroad through the TPS Port (Surabaya Container Terminal) and Surabaya Teluk Lamong Terminal so that connectivity is needed to strengthen logistics system services for more effective and efficient exporting the products. The scarcity of containers is a major issue in the process of shipping goods outside, which triggers new problems and increased logistics costs such as an increase in ocean freight, shortage of ship space, congestion costs and others. This study uses the analytical method with the PLS (Partial Least Square) program through smartPLS Professional 3.4.0. The results of this analysis are to evaluate the influences involved, in this case the impact of the world of logistics, namely international trade related to the regional and national economy

*Keyword :**East Java Economy, National**Economy, International**Trade, Logistics***1.****PENDAHULUAN**

Di era globalisasi merupakan masa dimana batasan antar negara akan semakin memudar yakni semakin mudahnya mobilitas antar negara melalui perpindahan barang dan manusia serta didukung oleh kemudahan teknologi yang semakin maju, setiap negara berlomba-lomba untuk membangun infrastruktur yang lebih maju dan memadai terbentuknya konektivitas antar pulau dan bahkan antar negara. Tidak ada satupun negara yang tidak membutuhkan negara lain, karena setiap negara memiliki karakteristik yang berbeda-beda diantaranya seperti perbedaan kekayaan sumber daya alam, perbedaan selera, perbedaan iklim, prinsip keunggulan komparatif, dan adanya komunikasi dan sarana transportasi. Menurut penulis (Gunanto & Gusti, 2017) bahwa pengaruh homogenitas dari globalisasi sebagai akibat dari perdagangan liberalisasi, investasi luar negeri, perkembangan di bidang transportasi dan komunikasi. Permintaan yang sama menimbulkan dependensi terhadap negara lain dan menyebabkan perdagangan antar negara yang disebut perdagangan internasional, mekanisme perdagangan ini disebut dengan istilah "impor" barang dikirim dari negara lain dan sebaliknya

suatu negara yang mempunyai kemampuan atau sumber daya dapat menjual kepada negara lain yang disebut "ekspor"

Pada dasarnya hubungan kerjasama antar negara yaitu bilateral maupun multilateral biasanya memiliki konsep kerjasama ekonomi internasional merupakan hubungan antara suatu negara dengan negara lainnya dalam bidang ekonomi dengan kesepakatan-kesepakatan tertentu, dalam prinsip keadilan dengan tujuan saling menguntungkan. Begitu juga, setiap usaha sebelum melakukan perdagangan internasional pasti telah menghitung aspek ekonomi yakni perbedaan harga pasar domestik dan pasar luar negeri yang merujuk pada keuntungan dan memiliki keunggulan sehingga terjadinya kerjasama dengan mitra dagang yang ada di luar negeri untuk melakukan ekspor dan impor

Indonesia dengan wilayah yang cukup luas terdiri dari 38 provinsi yang masing-masing provinsi memiliki sumber daya alam dan kemampuan ekonomi yang berbeda-beda, salah satu tujuan pembangunan ekonomi suatu daerah adalah untuk meningkatkan pertumbuhan ekonomi suatu daerah sehingga dapat mempercepat pemerataan pembangunan dari hasil-hasil yang

dimiliki untuk meningkatkan kesejahteraan masyarakatnya dan berkontribusi pada pertumbuhan perekonomian Indonesia (Asiyan, 2013). Provinsi Jawa Timur (Jatim) adalah satu daerah yang mempunyai peran penting dalam perkembangan ekspor Indonesia, terutama ekspor non-migas (Priambodo et al., 2017). Jawa Timur terletak sangat strategis, di perlintasan wilayah bagian barat dan timur Indonesia dan didukung oleh sumber daya alam yang melimpah serta pemenuhan kebutuhan barang pokok bagi masyarakat Indonesia kawasan timur. Jumlah penduduk yang besar juga menjadi salah satu faktor produksi utama di industri padat karya seperti industri rokok, industri tekstil, industri sepatu dan alas kaki, serta industri makanan dan minuman (Jaya, 2015). Sektor industri masih memberikan kontribusi dominan dalam ekspor Jawa Timur pada bulan Juni 2021, berdasarkan data yang dihimpun melalui BPS Jatim, sektor tersebut berkontribusi sebesar 84,80 persen terhadap peningkatan ekspor Jawa Timur pada bulan Juni 2021 dengan nilai mencapai USD2,06 miliar atau meningkat sebesar 22,46 persen dibandingkan dengan bulan Mei 2021 dan meningkat sebesar 48,02 persen dibandingkan bulan Juni tahun sebelumnya serta merupakan nilai tertinggi dibandingkan periode Januari 2019 sampai Juni 2021, disusul oleh sektor migas sebesar 9,08 persen, sektor pertanian sebesar 6,97 persen, dan sektor tambang sebesar 0,17 persen.

Peningkatan ekspor tersebut selaras dengan semangat Gubernur Jawa Timur, Khofifah Indar Parawansa untuk terus mendorong percepatan peningkatan transaksi perdagangan luar negeri serta menambahkan devisa melalui ekspor guna menyeimbangkan neraca perdagangan Jawa Timur. Guna memperluas akses pasar ekspor bagi sektor industri, pemerintah provinsi Jawa Timur melalui Dinas Perindustrian dan Perdagangan terus berupaya untuk melakukan identifikasi komoditas potensial yang mampu menjadi salah satu penggerak pemulihan ekonomi. Sejumlah strategi terus diupayakan untuk meningkatkan ekspor di Jawa Timur diantaranya adalah stimulus kepada pelaku usaha, baik disektor industri maupun perdagangan, yang diberikan melalui pendampingan, bantuan melalui konsultasi, pelatihan dan sosialisasi. Untuk menggenjot ekspor tidak hanya terbatas pada sektor industri besar saja, namun juga pelaku industri kecil dan menengah seperti peran UMKM dalam ekonomi Jatim mencapai sekitar 57% artinya ini berpengaruh signifikan bagi peningkatan ekspor Jawa Timur. Di sisi lain, Khofifah menambahkan bahwa dengan Jawa Timur yang menduduki peringkat kedua sebagai provinsi dengan sumbangan terbesar

terhadap ekspor nasional turut menjadi bukti bahwa Jawa Timur mempunyai peranan signifikan bagi penerimaan devisa negara yang berasal dari kinerja perdagangan luar negeri khususnya ekspor. Dari total Rp7,290 triliun, provinsi Jawa Timur mengirimkan ekspor senilai Rp1,3 triliun yang dikirimkan melalui Terminal Petikemas, Pelabuhan Tanjung Perak dan Pelabuhan Teluk Lamong Surabaya.

Ekspor ke negara-negara tujuan tradisional seperti Amerika Serikat masih menjadi "primadona" sebagai negara sasaran pasar ekspor utama Jawa Timur disusul dengan Jepang, Tiongkok, Malaysia dan India. Secara keseluruhan negara Cina dan Amerika Serikat adalah dua negara sebagai mitra dagang Indonesia yang cukup besar atas permintaan barang dari Indonesia, apabila merujuk data dari CNBC terdapat lima peringkat besar tujuan ekspor non migas RI seperti: Cina, Amerika Serikat, Jepang, India dan Malaysia. Pada tahun 2018, terjadi konflik antara Amerika Serikat dan Cina terkait perang dagang dengan istilah "*Trade War*" bagi Indonesia ini menjadikan peluang positif terhadap pengalihan bisnis yang biasanya dilakukan oleh kedua belah pihak tetapi dengan kejadian ini permintaan beralih ke Indonesia. Dampak pengalihan ini dapat meningkatkan kegiatan perdagangan ekspor dan impor Indonesia

Berkaitan dengan pengiriman barang dari suatu negara ke negara lain tentu membutuhkan media "wadah" untuk mempermudah pemindahan dari satu tempat ke tempat lain dengan jarak tempuh yang menghubungkan kedua negara yang cukup jauh dan penuh hambatan baik itu melalui jalur darat, udara maupun laut. Media yang saat ini digunakan oleh para negara pengeksport dan pengimpor adalah *container* atau yang sering kita sebut dengan peti kemas. (Permatasari et al., 2019) *Container* memiliki daya angkut yang lebih besar serta waktu penanganan bongkar dan muat barang lebih cepat dibandingkan dengan cara penanganan bongkar muat secara konvensional. *Container* atau peti kemas harus memenuhi persyaratan teknis sesuai dengan *International Standardization Organization* terkait ukuran dan syarat lainnya (ISO) (Marsudi & Arifin, 2019).

Pada tahun 2020 merupakan tahun yang sangat menantang bagi industri transportasi laut, mobilitas yang tinggi di industri transportasi laut sangat kontras dengan dampak pandemi Covid-19, memaksakan pemerintah diberbagai negara untuk membatasi dan menekan pergerakan arus orang dan barang menjadi lebih lambat atau bahkan menghentikan sama sekali padahal disisi lain permintaan akan transportasi laut sangatlah tinggi, oleh karena itu pembatasan ini menimbulkan

dampak domino bagi sektor logistik sebagai contoh dengan kelangkaan kontainer baik di dalam negeri maupun luar negeri (Widyanto et al., 2022). Kelangkaan kontainer ini sering terjadi apabila ketidakseimbangan ketersediaan kontainer akibat permintaan ekspor semakin tinggi dibandingkan permintaan importasi dan semakin parah dengan keadaan beberapa pelabuhan besar melakukan lockdown untuk menanggulangi penyebaran Covid-19 sehingga terjadinya kontainer yang “terdapar” diberbagai negara kemudian tidak bisa dilakukan pergerakan atau sirkulasi untuk pemindahan kontainer. Berawal dari kelangkaan kontainer inilah yang akhirnya berdampak pada beberapa faktor seperti keterbatasan *space* kapal dan harga *ocean freight* yang mengalami kenaikan, di pelabuhan-pelabuhan utama seperti di China dan Amerika mengalami shutdown atau penutupan karena Covid-19, alhasil terjadinya *congestion* di beberapa palabuhan yang mempengaruhi antrian kapal dan pastinya merubah *schedule* kapal hingga terjadi *blank sailing*, *Main Liner Operator* (MLO) internasional mengurangi jadwal pelayaran dan jumlah armada dan kontainer yang telah masuk ke beberapa negara tujuan ekspor tertahan dan menumpuk, hal ini menimbulkan tarif logistik semakin mahal, menyebabkan kegiatan ekspor impor di berbagai negara mengalami penurunan dan merugikan semua pihak baik itu *seller* maupun *buyer*.

Dampak kenaikan *ocean freight* meluas ke hampir semua lini bisnis terutama bagi usaha kecil dan menengah, ada 3 komoditi ekspor unggulan RI yang sangat terganggu atas kenaikan *ocean freight* seperti furniture, makanan dan minuman, garment atau sepatu. Biaya transportasi yang meningkat lebih tinggi secara signifikan dapat menghalangi perdagangan antar negara, terutama di sektor yang bernilai tambah tinggi karena berperan penting dalam menyediakan rantai pasok untuk mendukung aktivitas kunci sehingga memerlukan pengelolaan transportasi yang efektif dan efisien (Qoni'ah & Moddilani, 2022).

Biaya ekonomi tinggi adalah salah satu penyebab tingginya biaya logistik. Maka Indonesia kalah dari sisi harga dan output dari negara-negara lain dengan biaya logistiknya rendah dan dampak lainnya banyak investor tidak tertarik untuk menanamkan modalnya di Indonesia, terkait ketidakpastian waktu pengurusan perizinan dan regulasi mengenai tenaga kerja sehingga perlu sebuah terobosan yaitu digitalisasi sebagai kunci untuk menyelesaikan permasalahan tata niaga, infrastruktur logistik yang memadai dan langkah konkrit dari pemerintah daerah maupun pusat untuk saling bersinergi untuk menyelesaikan

permasalahan industri logistik di tanah air agar berdaya saing tinggi.

Penelitian ini akan difokuskan pada pengaruh kelangkaan kontainer dari jumlah throughput kontainer di kedua pelabuhan besar di Surabaya terhadap neraca perdagangan Jawa Timur dan berdampak kepada perekonomian Indonesia secara Nasional. Kemudian, memberikan masukan terkait permasalahan logistik yang ada di Indonesia terutama pada kelangkaan kontainer dan aktifitas ekspor dan impor dapat mempengaruhi pergerakan perekonomian di Jawa Timur serta perekonomian Indonesia dengan melihat indikator pembendaharaan data valuta asing yang terdapat pada neraca pembayaran, cadangan devisa negara dan neraca transaksi berjalan

2. KAJIAN PUSTAKA DAN PENGEMBANGAN HIPOTESIS Hubungan Perekonomian Jawa Timur dan Indonesia

Pemerintah daerah di Indonesia telah mengalami perubahan seiring dengan diberlakukannya otonomi daerah, dengan mendekati pembuatan keputusan ke daerah (desentralisasi), pemerintah pusat telah memberikan kewenangan kepada pemerintah daerah baik untuk mengatur urusan pembangunan ekonominya sendiri. Pemberlakuan otonomi daerah juga berarti pemerintah daerah harus memiliki rancangan ekonomi daerah yang baik untuk menyediakan kesejahteraan bagi penduduknya. UU No. 25 tahun 1999 tentang perimbangan keuangan antara pemerintah pusat dan daerah, akan membawa angin segar bagi daerah untuk dapat menggali dan mengembangkan potensi ekonomi secara mandiri sehingga ketimpangan antar penduduk, antar daerah dan antar sektor secara bertahap dapat diperkecil (Arifin, 2009)

Provinsi Jawa Timur merupakan penyumbang terbesar kedua bagi perekonomian Indonesia dengan tingkat pertumbuhan setara dengan tingkat nasional dan provinsi-provinsi besar lainnya di Jawa. Secara geografis, provinsi Jawa Timur memiliki karakteristik wilayah yang memiliki potensi untuk dikembangkan karena letaknya yang strategis, yakni di tengah-tengah antara wilayah Indonesia bagian barat dan timur, bahkan Jawa Timur sebagai pusat industri, keuangan dan hub perdagangan di kawasan timur Indonesia untuk melakukan perdagangan ke pasar ekspor maupun domestik melalui pelabuhan Tanjung Perak di kota Surabaya. Selain itu, Jawa Timur memiliki berbagai objek wisata yang ditawarkan mulai dari gunung, pantai, gua hingga air terjun yang hampir

terdapat pada setiap kabupaten/kota di Jawa Timur (Assidikiyah et al., 2021)

Menurut Kepala Perwakilan Bank Indonesia Jawa Timur, Budi Hanoto menyampaikan bahwa terdapat 4 strategi utama dalam mempercepat laju pertumbuhan ekonomi Jawa Timur, pertama Jatim harus jadi *lead* ekspor di industri manufaktur termasuk UMKM. Kedua, Jatim harus menjadi lumbung pangan nusantara, termasuk ada UMKM didalamnya yang berkecimpung di sektor pangan. Ketiga, digitalisasi setiap pengadaan, pembayaran, pemasaran dan pemesanan semuanya digital agar lebih efisien dan keempat adalah ekonomi inklusif Jatim untuk pengembangan UMKM yang berperan dibidang pariwisata dan ekonomi syariah

Jawa Timur memiliki wilayah terluas di antara 6 provinsi di Pulau Jawa dan memiliki jumlah penduduk terbanyak kedua di Indonesia setelah Jawa Barat. Wilayah Provinsi Jawa Timur berbatasan dengan laut jawa di sebelah utara, selat bali di sebelah timur, samudera hindia di sebelah selatan, serta provinsi Jawa Tengah di sebelah barat. Jawa Timur dikenal sebagai pusat industri dan keuangan kawasan tengah dan timur Indonesia, yang memiliki signifikansi perekonomian cukup tinggi, yakni berkontribusi sekitar 15% terhadap Produk Domestik Bruto nasional.

Menurut Kepala Perwakilan Bank Indonesia Wilayah Jatim Difi Ahmad Johansyah mengatakan bahwa potensi Jatim merupakan penyangga dari kawasan timur Indonesia, ada 3 faktor yang melandasi argumen itu: pertama, Jatim memproduksi hampir seluruh makanan yang didistribusikan di Indonesia. Kedua, Jatim menyangga 40 persen dari kebutuhan barang pokok di kawasan timur Indonesia. Ketiga, industri rumah tangga Jatim cukup tangguh terbukti di setiap pertumbuhan e-commerce diikuti oleh peningkatan produksi di Jatim

Ekonomi Indonesia merupakan ekonomi terbesar di Asia Tenggara dan merupakan salah satu ekonomi pasar berkembang. Sebagai negara berpenghasilan menengah dan anggota G-20, Indonesia tergolong ke dalam negara industri baru. Indonesia adalah ekonomi terbesar ke 17 di duni berdasarkan PDB nominal dan terbesar ke 7 dalam hal PDB keseimbangan kemampuan berbelanja (KKB). Pada tahun 2019, ekonomi internet Indonesia mencapai US\$40 miliar dan diperkirakan akan mencapai US\$130 miliar pada tahun 2025. Indonesia bergantung pada pasar domestik dan pembelanjaan anggaran pemerintah dan kepemilikannya atas Badan Usaha Milik Negara (BUMN) pemerintah pusat memiliki 141 BUMN. Administrasi harga berbagai barang pokok (termasuk beras dan listrik) juga memainkan peran penting dalam ekonomi pasar. Namun, sejak 1990-

an mayoritas perekonomian Indonesia di kuasai secara perorangan dan oleh perusahaan asing

Setelah krisis moneter 1997, pemerintah mengambil alih sebagian besar aset sektor swasta melalui akuisis pinjaman bank bermasalah dan aset perusahaan melalui proses restrukturisasi utang dan perusahaan yang ditahan dijual untuk privatisasi beberapa tahun kemudian. Sejak 1999, ekonomi Indonesia telah pulih. Pertumbuhan telah meningkat menjadi lebih dari 4-6% dalam beberapa tahun terakhir

Pada tahun 2012, Indonesia menggantikan India sebagai ekonomi G-20 dengan pertumbuhan tercepat kedua, dibelakang Tiongkok. Sejak itu, tingkat pertumbuhan tahunan berfluktuasi sekitar 5%. Namun, Indonesia menghadapi resesi pada tahun 2020, ketika pertumbuhan ekonomi anjlok hingga -2,07% akibat pandemi COVID-19. Ini adalah pertumbuhan terburuk sejak krisis moneter 1997. Kemudian pada tahun 2021, produk domestik bruto Indonesia mulai tumbuh 3,69%, karena penghapusan pembatasan COVID-19 serta rekor ekspor tertinggi yang didorong oleh harga komoditas yang lebih kuat

Indonesia diprediksi menjadi ekonomi terbesar ke-4 di dunia pada tahun 2045. Joko Widodo telah menyatakan bahwa perhitungan kabinetnya menunjukkan bahwa pada tahun 2045, Indonesia akan memiliki penduduk sebanyak 309 juta jiwa. Menurut perkiraan Jokowi, akan ada pertumbuhan ekonomi 5-6% dan PDB sebesar US\$9,1 triliun. Pendapatan per kapita Indonesia diperkirakan mencapai US\$29.000

Pandemi Covid-19 Berpengaruh pada Perekonomian Nasional

Awal mula Covid-19 terjadi di daratan China pada akhir tahun 2019 dan pada Juni 2021, telah menyebar ke seluruh dunia, menyebabkan lebih dari 178 juta kasus yang dikonfirmasi dan 3,9 juta kematian. Beberapa kasus awal terkait dengan pasar basah di Kota Wuhan, tempat kluster pertama Covid-19 tercatat.

Akibat dari pandemi Covid-19 pastinya berdampak perekonomian global, Tiongkok merupakan negara dengan ekonomi terbesar kedua di dunia mengalami perlambatan ekonomi akibat dari dampak covid-19, pada tahun 2019 pertumbuhan ekonomi di Tiongkok sebesar 6,1% menjadi sekitar 3,8% pada tahun 2020 dan keadaan semakin memburuk ini bisa mencapai 0,1% bahkan negatif (Yamali & Putri, 2020).

Hubungan Perdagangan Internasional dan Pertumbuhan Ekonomi

Perdagangan didefinisikan sebagai pertukaran barang dan jasa atau uang yang saling menguntungkan atau memberikan manfaat dan didasarkan atas kehendak sukarela dari masing-

masing pihak. Sedangkan perdagangan internasional dapat didefinisikan sebagai transaksi bisnis antara pihak-pihak dari lebih daripada satu negara. Transaksi bisnis ini contohnya adalah ekspor produk dari suatu negara ke negara lain, investasi pembangunan pabrik di negara asing, pembelian bahan baku dari luar negeri, memproduksi salah satu bagian produk di luar negeri dan merakitnya di dalam negeri, dan peminjaman dana dari bank di suatu negara untuk membiayai operasi bisnis di negara lain. Negara sebetulnya tidak berdagang atau berbisnis dengan negara lain, yang melakukan perdagangan atau bisnis adalah penduduk suatu negara dengan penduduk negara lain. Penduduk bisa seorang warga negara biasa, sebuah perusahaan, sebuah lembaga pemerintah, atau sebuah organisasi nirlaba. (Wahono, 2018)

Pertumbuhan ekonomi yang baik harus didukung dari sektor perdagangan luar negeri, yaitu ekspor dan impor. Kegiatan perdagangan terjadi karena meningkatnya taraf ekonomi masyarakat. Mengenai hubungan ekspor terhadap pertumbuhan terdapat teori *export base* dan *resource*. Teori *export base* dan *resource* yaitu sektor ekspor yang dapat menjadi penggerak dalam pembangunan ekonomi. Kontribusi yang diberikan oleh sektor ekspor dalam pembangunan dibedakan menjadi kontribusi langsung dan kontribusi tidak langsung. Kontribusi langsung dari sektor ekspor dalam pembangunan yakni: kenaikan dalam jumlah ekspor memungkinkan sesuatu negara untuk menikkan jumlah impor, termasuk impor barang modal yang penting peranannya dalam pembangunan ekonomi, dengan mengembangkan sektor ekspor maka dana pembangunan yang tersedia akan dialirkan ke dalam sektor yang paling efisien, yaitu sektor panghasilan barang ekspor yang dapat bersaing dengan industri-industri lain di luar negeri, memperluas pasar untuk produksi dalam negeri dan memungkinkan perluasan skala produksi industri-industri dan selanjutnya menciptakan skala ekonomi dan karena perusahaan-perusahaan harus tetap mempertahankan kedudukan yang kompetitif dalam pasar dunia maka mereka harus berusaha untuk menekan ongkos produksi dan mempertinggi efisiensi kegiatannya

Kontribusi tidak langsung dari sektor ekspor dalam pembangunan dapat menjadi tiga golongan. Pertama, ekspor akan mendorong dan meningkatkan perkembangan penanaman modal dari dalam maupun luar negeri, hal ini dikarenakan banyak industri mengalami perluasan pasar sebagai akibat dari perkembangan sektor ekspor. Kedua, perkembangan sektor ekspor dalam pembangunan akan memudahkan masuknya inovasi dalam

teknologi, pasar dan keahlian usahawan. Industri-industri akan terdorong untuk mengimpor teknologi baru dari luar negeri dalam menghadapi persaingan luar negeri. Ketiga, dengan adanya barang-barang yang dapat di impor dari luar negeri variasi barang yang menjadi semakin banyak dan akan mendorong pertambahan dalam konsumsi. Sektor ekspor begitu banyak memiliki manfaat oleh karena itu harus didorong pertumbuhannya (Priyono & Wirathi, 2016)

Ekspor dan Impor

Dalam praktiknya istilah perdagangan internasional sama dengan kegiatan ekspor-impor, dimana ekspor adalah kegiatan transaksi penjualan atas barang dan jasa dari dalam negeri atau daerah pabean keluar negeri atau daerah pabean, serta impor adalah sebaliknya. Istilah Daerah Dalam Pabean adalah Wilayah Republik Indonesia yang meliputi wilayah darat, perairan dan ruang udara di atasnya, serta tempat-tempat tertentu di ZEE (Zona Ekonomi Eksklusif) dan landas kontinen yang di dalamnya berlaku UU No. 17 Tahun 2006 tentang kepabeanaan. (Edi, 2017)

Penggunaan mata uang lokal dapat mendiversifikasi ketergantungan perdagangan internasional terhadap mata uang dolar amerika serikat, dengan melakukan bilateral swap, untuk memitigasi nilai tukar yang begitu fluktuasi, *local currency settlement*

Ekspor Migas dan Non Migas

Migas merupakan barang hasil tambang berupa minyak dan gas. Non migas merupakan barang hasil perkebunan, perikanan, industri dan barang tambang selain migas

Adapun barang-barang yang termasuk nonmigas sebagai berikut: untuk hasil industri misal kayu lapis, konfeksi, kelapa sawit, peralatan kantor, bahan-bahan kimia, pupuk dan kertas. Hasil pertanian dan perkebunan misal gila, kelapa, karet, kopi dan kopra. Hasil laut dan danau misal ikan, udang dan kerang. Serta hasil tambang non migas misal bijih emas, bijih nikel, bijih tembaga dan batubara

Minyak dan gas bumi (migas) merupakan komoditas vital yang menguasai hajat hidup orang banyak dan memepunyai peran penting dalam perekonomian nasional sehingga pengolaannya harus dapat secara maksimal memberikan kemakmuran dan kesejahteraan rakyat. Sektor migas merupakan salah satu andalan untuk mendapatkan devisa dalam rangka kelangsungan pembangunan negara. Hingga kini peranan sektor migas sangat penting dalam perekonomian Indonesia karena porsinya sangat besar dalam penerimaan negara. Barang atau komoditi yang termasuk kelompok barang migas adalah minyak tanah, bensin, solar dan elpiji. Selain itu, ada

barang-barang tambang non migas berikut merupakan barang tambang yang bukan minyak dan gas antara lain timah, batubara, emas, tembaga dan besi

Neraca Perdagangan

Neraca Perdagangan adalah nilai yang digunakan untuk mengetahui perbandingan antara ekspor dan impor di suatu negara, apabila jumlah nilai ekspor lebih besar dari nilai impor maka disebut neraca surplus, sebaliknya apabila nilai ekspor lebih kecil dari nilai impor maka disebut neraca defisit

Pentingnya neraca perdagangan sebagai alat untuk mengukur kondisi ekonomi yang terkait dengan perdagangan internasional dari suatu negara dan sebagai alat untuk melihat gambaran pengaruh transaksi luar negeri terhadap pendapatan nasional negara yang bersangkutan. Perdagangan internasional tidak hanya melibatkan aliran barang dan jasa, tetapi juga mata uang yang berbeda untuk pembayaran. Oleh karena itu, selain mempengaruhi pertumbuhan ekonomi domestik, posisi neraca perdagangan juga mempengaruhi nilai tukar

Neraca Pembayaran

Neraca pembayaran yaitu catatan yang sistematis tentang transaksi ekonomi internasional antara penduduk suatu negara dengan penduduk negara lainnya dalam jangka waktu tertentu. Perkembangan neraca pembayaran memiliki keterkaitan yang erat dengan perkembangan sektor riil, fiskal dan moneter

Neraca Pembayaran Indonesia terdiri dari: transaksi berjalan, transaksi modal, transaksi finansial, selisih perhitungan dan neraca keseluruhan

Manfaat neraca pembayaran bagi negara ada beberapa hal, antara lain:

1. Untuk menunjukkan struktur dan komposisi transaksi ekonomi dan posisi keuangan internasional suatu negara
2. Sebagai indikator lembaga keuangan internasional untuk mempertimbangkan pemberian bantuan keuangan kepada suatu negara
3. Sebagai salah satu indikator fundamental perekonomian suatu negara
4. Sebagai cerminan baik tidaknya proses transformasi ekonomi di suatu negara
5. Memberi informasi tentang hubungan internasional suatu negara
6. Membantu pemerintah dalam mengambil sebuah kebijakan
7. Mendapatkan gambaran tentang pengaruh transaksi ekonomi luar negeri terhadap pendapatan nasional

8. Memperkuat posisi ekonomi nasional terhadap perekonomian internasional

9. Sebagai bahan evaluasi

Neraca Transaksi Berjalan

Neraca transaksi berjalan yang biasa disebut current account merupakan neraca yang meliputi perdagangan barang dan jasa, penghasilan serta transfer berjalan antar negara

Menurut Bank Indonesia (2008) transaksi berjalan (current account) mengukur penerimaan dan pengeluaran Indonesia yang berasal dari transaksi barang dan jasa (*goods and services*), pendapatan (*income*), dan transfer berjalan (current transfer) dengan bukan penduduk. Komponen transaksi berjalan adalah neraca perdagangan, jasa-jasa, pendapatan, dan transfer berjalan

Kinerja neraca transaksi berjalan yang dikaitkan dengan posisi surplus atau defisit selalu menjadi perhatian serius pemerintah karena jika terjadi tekanan pada neraca transaksi berjalan akan mempengaruhi posisi cadangan devisa yang pada gilirannya bisa mengganggu stabilitas nilai tukar rupiah

Pencatatan neraca transaksi berjalan ini penting untuk mempengaruhi penerimaan atau pengeluaran neto sisa devisa jadi bisa surplus atau defisit tanpa ada kewajiban dikemudian hari, untuk disederhanakan bahwa neraca transaksi berjalan ini untuk mencatat transaksi jual dan beli barang maupun jasa

Cadangan Devisa

Cadangan devisa adalah aset yang disimpan pada cadangan oleh bank sentral dalam mata uang asing. Cadangan ini digunakan untuk mendukung kewajiban dan mempengaruhi kebijakan moneter, sering disebut dengan *international reserves and foreign currency liquidity* (IRFCL) atau *official reserve asset* didefinisikan sebagai seluruh aktiva luar negeri yang dikuasi oleh otoritas moneter dan dapat digunakan setiap waktu, guna membiayai ketidakseimbangan neraca pembayaran atau dalam rangka stabilitas moneter dengan melakukan intervensi di pasar valuta asing dan untuk tujuan lainnya (*International Monetary Fund*). Berdasarkan definisi tersebut manfaat cadangan devisa yang dimiliki oleh suatu negara dapat dipergunakan untuk menjaga kestabilan nilai tukar dan dapat dipergunakan untuk membiayai defisit pada neraca pembayaran.

Cadangan devisa suatu negara biasanya di kelompokkan menjadi dua atas: Pertama, cadangan devisa resmi atau *official foreign exchange reserve*, yaitu cadangan devisa milik negara yang dikelola, dikuasi, diurus dan ditatausahakan oleh Bank Sentral atau Bank Indonesia. Kedua, cadangan devisa nasional atau *country foreign exchange reserve*, yaitu seluruh devisa yang dimiliki oleh

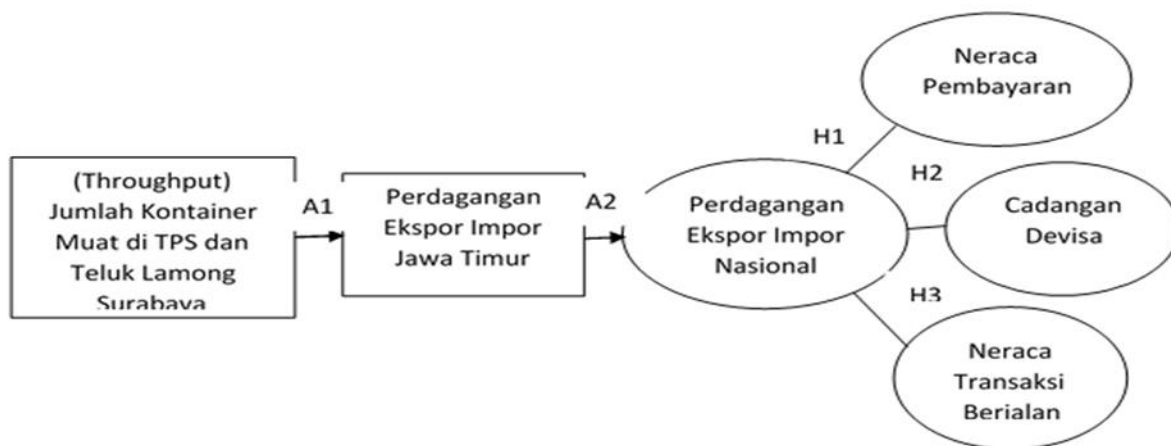
perorangan, badan atau lembaga, terutama perbankan yang secara moneter merupakan kekayaan nasional (termasuk milik bank umum nasional).

Cadangan devisa bertambah ataupun berkurang tampak dalam neraca lalu lintas moneter, cadangan devisa lazim di ukur dengan rasio cadangan resmi terhadap impor, yakni jika cadangan devisa cukup menutupi impor suatu negara selama tiga bulan, lazim dipandang sebagai tingkat yang aman dan jika hanya dua bulan atau kurang maka akan menimbulkan tekanan terhadap neraca pembayaran (Asyaria et al., 2020)

Kelangkaan Kontainer dan Space Kapal

Kelangkaan adalah kondisi di mana kita tidak mempunyai cukup sumber daya untuk memuaskan semua kebutuhan kita. Dengan singkat kata kelangkaan terjadi karena jumlah kebutuhan lebih banyak dari jumlah barang dan jasa tersedia. Selain itu, kelangkaan akan berdampak besar dalam kegiatan ekonomi, sebab semua alat pemenuhan kebutuhan manusia membutuhkan sumber daya untuk dioah. Dampak ekonomi kelangkaan sumber daya adalah produksi menurun, harga barang meningkat, dan pendapatan masyarakat menurun.

Kerangka Konseptual



Gambar 1
Kerangka Konseptual

Hipotesis yang diajukan dalam penelitian ini dapat dianalisa sebagai berikut:

1. Throughput kontainer ekspor yaitu jumlah kontainer muat di TPS dan Teluk Lamong dapat mempengaruhi Neraca Dagang Jawa Timur (A1)
2. Neraca Dagang Jawa Timur dapat mempengaruhi Neraca Dagang Nasional (A2)
3. Neraca Dagang Nasional dapat mempengaruhi data perekonomian Indonesia dengan melihat lalu lintas valuta asing dari

Rantai pasokan dan industri logistik kontainer akan tetap suram apabila masih di tengah-tengah gangguan seperti penguncian Covid-19 dan perang Ukaraina akan terus berdampak pada ekonomi global secara signifikan

Pandemi covid-19 banyak negara melakukan kebijakan lockdown dan melakukan pembatasan kegiatan di pelabuhan, akibatnya: kegiatan ekspor dan impor di berbagai negara mengalami penurunan, MLO internasional mengurangi jadwal pelayaran dan jumlah armada (*blank sailing*), kontainer yang telah masuk ke beberapa negara tujuan ekspor tertahan dan menumpuk

Kelangkaan kontainer dan ruang kapal di Indonesia menyebabkan: shipping liner internasional mengurangi jadwal pelayaran ke Indonesia sehingga ketersediaan kontainer ekspor menjadi langka, turunnya volume impor Indonesia, shipping liner mereposisi kontainer kosong dari pelabuhan Indonesia ke luar negeri dikarenakan tingginya permintaan kontainer kosong dari negara lain dengan kemampuan membayar (*willingness to pay*) tarif lebih tinggi, serta harga ocean freight ditentukan oleh mekanisme pasar (supply and demand B2B)

beberapa indicator data seperti neraca pembayaran, cadangan devisa negara dan neraca transaksi berjalan (H1,H2,H3)

3. METODE PENELITIAN

Menurut Sugiyono (2014:8) penelitian kuantitatif dapat diartikan sebagai metode penelitian yang berlandaskan pada filsafat positivisme, digunakan untuk meneliti pada populasi atau sampel tertentu, pengumpulan data menggunakan instrument penelitian, analisis data

bersifat kuantitatif/statistik, dengan tujuan untuk menguji hipotesis yang telah ditetapkan. Mengacu pada Sugiyono (2014: 8) tersebut, maka jenis penelitian ini adalah penelitian kuantitatif, sebab data-data dalam penelitian ini dianalisis secara statistik dengan tujuan untuk menguji hipotesis yang telah ditetapkan.

Data pada penelitian ini dikumpulkan dengan cara mengambil data primer dan sekunder. Beberapa data diambil melalui *direct* responden via telepon dan email, kemudian ada beberapa yang di *collect* dari informasi yang telah di publikasi seperti website, jurnal, majalah dan buku

4. HASIL DAN PEMBAHASAN

Deskripsi Data Penelitian

Penelitian ini dilakukan dengan menggunakan data sekunder. Data diperoleh dari Biro Pusat Statistik, Bank Indonesia, dan Pelindo III. Kelangkaan kontainer dari jumlah throughput kontainer diperoleh dari dua Pelabuhan yaitu Terminal Petikemas Surabaya dan Teluk Lamong. Kelangkaan kontainer terjadi pada pertengahan 2020 – 2021. Data penelitian yang digunakan adalah data bulanan dari tahun 2020 sampai dengan September 2022. Hasil selengkapnya data penelitian dapat dilihat pada Tabel berikut :

Tabel 1
Deskripsi Data Penelitian

Variabel	N	Minimum	Maximum	Mean	Std. Deviation
TPS	30	98.919	131.235	115.570,20	8.261,779
Lamong	30	23.462	42.240	33.576,93	5.523,655
ExportJatim	30	1.114.834.898	2.197.736.571	1.793.945.682,10	267.182.843,390
ImportJatim	30	1.263.777.531	3.188.143.980	2.122.035.120,57	502.987.651,688
ExportNas	30	10.452.600.000	27.322.300.000	17.861.350.000,00	4.549.685.662,484
ImportNas	30	8.438.600.000	21.962.400.000	15.131.370.000,00	3.572.101.525,583
NeracaPembayaran	30	-6.367.098.765	3.843.259.259	554.333.333,33	2.024.060.784,593
CadanganDevisa	30	120.900.000.000	146.900.000.000	136.786.666.666,67	5.690.387.135,084
NeracaTransaksi	30	-1.305.555.556	1.948.518.519	95.900.000,00	927.874.883,836
Kurs	30	13.721,48	15.710,60	14.414,9705	393,45550

Analisis Pengujian Hipotesis

Tes PLS atau partial least square merupakan metode analisis yang tidak bergantung pada banyak asumsi baik normalitas, maupun fit model. Data yang dapat diolah dengan uji PLS kategori skala nominal, ordinal, interval dan rasio. Dalam penelitian ini data disajikan dalam skala interval. PLS dapat digunakan untuk mengkonfirmasi suatu teori dan menjelaskan ada tidaknya hubungan antar variabel laten. Program PLS yang digunakan adalah smartPLS Professional 3.4.0. Ada dua tahapan dalam uji SEM PLS

Tahap pertama adalah melakukan pengujian *outer model*, didalam tahap ini adalah menguji:

- Validitas konvergen.
Indikator dikatakan valid apabila mempunyai nilai faktor loading lebih besar atau sama dengan 0,5.
- Validitas konstrak.
Nilai validitas konstrak diukur dengan menggunakan nilai Average Variance Extracted (AVE). Nilai AVE dikatakan baik jika mempunyai nilai lebih dari 0,5.
- Validitas deskriminan.
Indikator dikatakan valid apabila mempunyai nilai faktor loading dalam satu variable lebih

besar dibandingkan variable lain. Nilai standard factor loading lebih besar atau sama dengan 0,5.

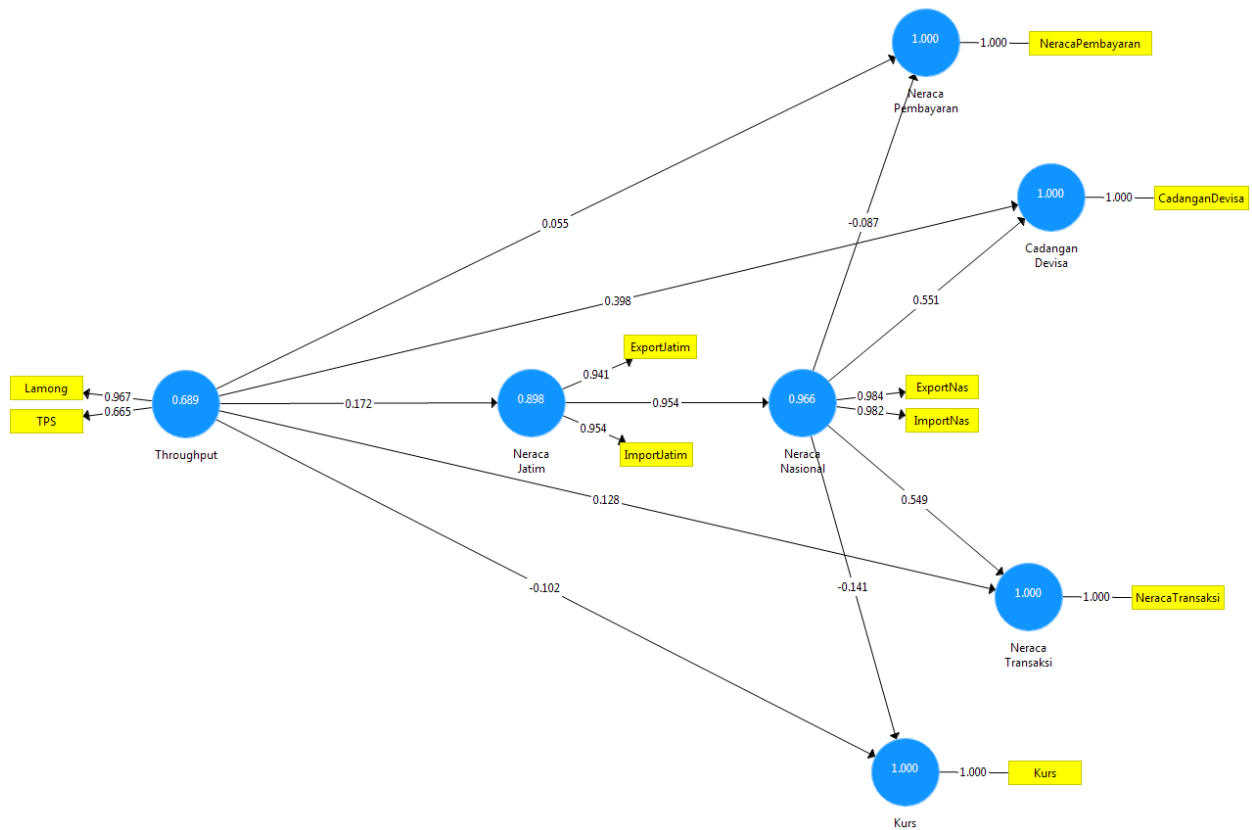
d. Reliabilitas.

Reliabilitas pada penelitian diukur dengan menggunakan composite reliability. Nilai reliabilitas yang dikatakan baik adalah jika lebih dari 0,6.

Tahap kedua adalah melakukan pengujian *inner model*, dalam tahap ini bertujuan mengetahui ada tidaknya pengaruh antar variabel. Pengujian dilakukan dengan menggunakan uji t.

Tahap Pengujian *Outer Model*

Berikut adalah gambar hasil pengujian PLS pada tahap *outer model* pada variabel. Pengujian dilakukan secara dilakukan pada seluruh masing – masing variabel. Pada penelitian ini variabel laten yang memiliki jumlah variabel obserb lebih dari 1 adalah throughput, neraca Jawa Timur dan neraca nasional. Kriteria indikator dari variabel dikatakan valid dan reliabel secara konstrak apabila mempunyai nilai faktor loading lebih besar atau sama dengan 0,5. Berikut adalah pengujian outer model pada penelitian ini :



Gambar 2
Hasil Outer Model Uji SEM PLS

1. Validitas Konvergen

Hasil pengujian outer model pada tahap pertama adalah nilai validitas konvergen. Hasil validitas konvergen dapat dilihat dari nilai loading factor dan nilai t hitung. Nilai loading factor

dikatakan valid, harus bernilai lebih dari 0,5. Berikut hasil uji validitas konvergen selengkapnya :

Tabel 2

Uji Validitas Konvergen

Variable	Cadangan Devisa	Kurs	Neraca Jatim	Neraca Nasional	Neraca Pembayaran	Neraca Transaksi	Throughput
Lamong							0.967
TPS							0.665
Cadangan Devisa	1.000						
Export Jatim			0.941				
Import Jatim			0.954				
Import Nas				0.982			
Export Nas				0.984			
Kurs		1.000					
Neraca Pembayaran					1.000		
Neraca Transaksi						1.000	

Hasil perhitungan menunjukkan seluruh variabel memiliki nilai factor loading yang lebih besar dari 0,5. Pada beberapa variable yang hanya memiliki satu pengukuran mutlak bernilai 1. Dengan hasil ini maka seluruh variabel dan dimensi variable memiliki validitas konvergen yang sudah memenuhi standar.

2. Validitas Deskriminan

Dalam validitas deskriminan dapat diukur dengan menggunakan nilai cross loading. Nilai cross loading yang tinggi lebih dari 0,5 pada variabel atau dimensi dibandingkan nilai dimensi dari variabel lain maka validitas kontrak dari variabel dan dimensi laten tersebut baik. Berikut adalah nilai cross loading selengkapnya

Tabel 3
Uji Validitas Deskriminan

Variabel	Cadangan Devisa	Kurs	Neraca Jatim	Neraca Nasional	Neraca Pembayaran	Neraca Transaksi	Through put
Lamong	0.475	-0.200	0.147	0.072	0.020	0.189	0.967
TPS	0.170	0.186	0.169	0.099	0.108	0.065	0.665
Cadangan Devisa	1.000	-0.402	0.498	0.586	0.107	0.611	0.446
Export Jatim	0.407	-0.293	0.941	0.827	-0.312	0.306	0.249
Import Jatim	0.530	-0.108	0.984	0.972	-0.133	0.478	0.087
Export Nas	0.604	-0.155	0.922	0.984	-0.015	0.635	0.097
Import Nas	0.545	-0.138	0.953	0.982	-0.151	0.460	0.076
Kurs	-0.402	1.000	-0.205	-0.150	0.400	-0.041	-0.114
Neraca Pembayaran	0.107	0.400	-0.229	-0.082	1.000	0.384	0.048
Neraca Transaksi	0.611	-0.041	0.419	0.560	0.384	1.000	0.177

Tabel di atas menunjukkan bahwa pengujian validitas deskriminan dengan cross loading untuk pada masing – masing variabel lebih besar dibandingkan variable lain. Ini berarti variabel memenuhi validitas deskriminan.

Model pengukuran berikutnya adalah nilai *Average Variance Extracted (AVE)*, yaitu nilai menunjukkan besarnya varian indikator yang dikandung oleh variabel latennya. Nilai AVE lebih besar 0,5 juga menunjukkan kecukupan validitas yang baik bagi variabel laten.

3. Validitas Konstrak

Tabel 4
Uji Validitas Konstrak

Variabel	Average Variance Extracted (AVE)
Cadangan Devisa	1.000
Kurs	1.000
Neraca Jatim	0.898
Neraca Nasional	0.966
Neraca Pembayaran	1.000
Neraca Transaksi	1.000
Throughput	0.689

Hasil perhitungan menunjukkan nilai AVE seluruh variable lebih besar dari 0,5. Dengan hasil ini maka seluruh variabel variable memiliki validitas konstrak yang sudah memenuhi standar. Pada beberapa variable yang hanya memiliki satu pengukuran mutlak bernilai 1.

4. Reliabilitas

Reliabilitas konstrak yang diukur dengan nilai *composite reliability*, konstrak reliabel jika nilai *composite reliability* di atas 0,70 maka indikator disebut konsisten dalam mengukur variabel latennya. Berikut hasil selengkapnya :

Tabel 5
Hasil Pengujian Reliabilitas Konstrak

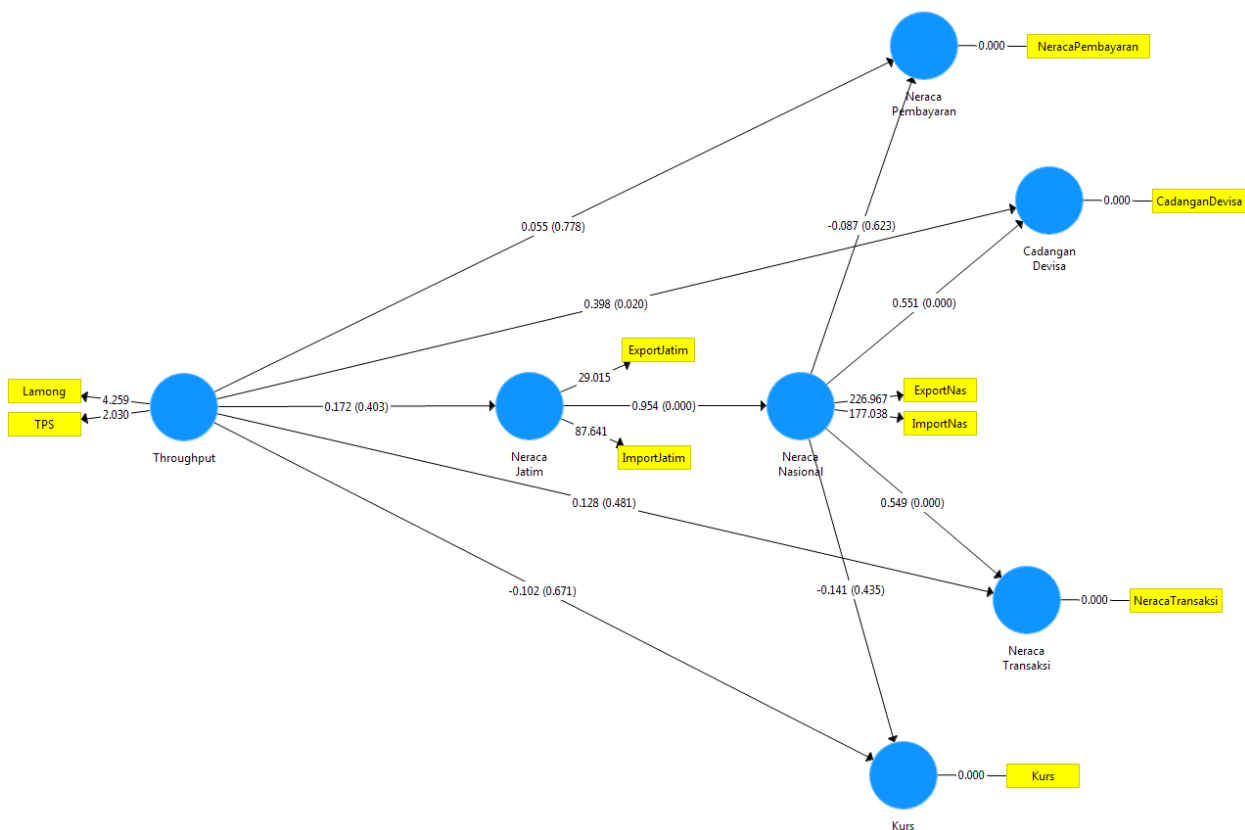
Variable	Composite Reliability
Cadangan Devisa	1.000
Kurs	1.000
Neraca Jatim	0.946
Neraca Nasional	0.983
Neraca Pembayaran	1.000
Neraca Transaksi	1.000
Throughput	0.810

Hasil pengujian menunjukkan bahwa konstruk variabel seluruh variabel memiliki nilai cronbach alpha dan *composite reliability* dan cronbach alpha lebih besar dari 0,7. Sehingga seluruh variabel dinyatakan reliabel.

Inner Model

Setelah dilakukan uji outer model maka selanjutnya adalah tahap inner model atau

structural. Tahap structural model ini bertujuan untuk mengetahui ada tidaknya pengaruh antar variabel. Pengujian dilakukan dengan menggunakan uji t. Variabel dikatakan memiliki pengaruh apabila nilai signifikansi t lebih kecil dari 0,05. Hasil perhitungan yang dapat dilihat pada gambar berikut :



Gambar 3
Hasil Inner Model Uji SEM PLS

Berikut adalah nilai estimate, nilai t dan p value dari masing – masing hubungan antar variabel penelitian :

Tabel 6
Nilai Koefisien Estimate dan Uji t pada Hipotesis

Hubungan antar variable	Original Sample	T Statistics	P Values
Throughput -> Neraca Jatim	0.172	0.837	0.403
Throughput -> Cadangan Devisa	0.398	2.330	0.020
Throughput -> Neraca Pembayaran	0.055	0.282	0.778
Throughput -> Neraca Transaksi	0.128	0.706	0.481
Throughput -> Kurs	-0.102	0.425	0.671
Neraca Jatim -> Neraca Nasional	0.954	69.112	0.000
Neraca Nasional -> Cadangan Devisa	0.551	6.037	0.000
Neraca Nasional -> Kurs	-0.141	0.781	0.435
Neraca Nasional -> Neraca Pembayaran	-0.087	0.492	0.623
Neraca Nasional -> Neraca Transaksi	0.549	4.983	0.000

Hasil penelitian menunjukkan hubungan antar variable yang berpengaruh signifikan adalah:

1. Pengaruh throughput terhadap cadangan devisa adalah positif artinya semakin meningkat throughput maka semakin meningkat cadangan devisa, dan sebaliknya. Sedangkan nilai p value diperoleh 0,020 ($p < 0,05$). Karena nilai signifikansi kurang dari 0,05 maka pengaruh *throughput* terhadap cadangan devisa adalah signifikan atau nyata.
2. Pengaruh neraca jatim terhadap neraca nasional adalah positif artinya semakin meningkat neraca jatim maka semakin meningkat neraca nasional, dan sebaliknya. Sedangkan nilai p value diperoleh 0,000 ($p < 0,05$). Karena nilai signifikansi kurang dari 0,020 maka pengaruh neraca jatim terhadap neraca nasional adalah signifikan atau nyata.
3. Pengaruh neraca nasional terhadap cadangan devisa adalah positif artinya semakin meningkat neraca nasional maka

semakin meningkat cadangan devisa, dan sebaliknya. Sedangkan nilai p value diperoleh 0,000 ($p < 0,05$). Karena nilai signifikansi kurang dari 0,000 maka pengaruh neraca nasional terhadap cadangan devisa adalah signifikan atau nyata.

4. Pengaruh neraca nasional terhadap neraca transaksi adalah positif artinya semakin meningkat neraca nasional maka semakin meningkat neraca transaksi, dan sebaliknya. Sedangkan nilai p value diperoleh 0,000 ($p < 0,05$). Karena nilai signifikansi kurang dari 0,000 maka pengaruh neraca nasional terhadap neraca transaksi adalah signifikan atau nyata.

Koefisien Determinasi

Koefisien determinasi menggambarkan besarnya pengaruh atau kontribusi dari variable eksogen terhadap perubahan endogen. Nilai koefisien determinasi hasil uji SEM PLS adalah sebagai berikut :

Tabel 7
Nilai Koefisien Determinasi

Hubungan antar variable	R Square
Throughput dan neraca nasional -> Cadangan Devisa	0.500
Throughput dan neraca nasional -> Kurs	0.033
Throughput -> Neraca Jatim	0.029
Neraca Jatim -> Neraca Nasional	0.909
Throughput dan neraca nasional -> Neraca Pembayaran	0.010
Throughput dan neraca nasional -> Neraca Transaksi	0.330

Nilai koefisien determinasi terbesar adalah hubungan antara neraca jatim terhadap neraca

nasional yaitu 90,9 %, sedangkan urutan kedua adalah pengaruh throughput dan neraca nasional

terhadap cadangan devisa sebesar 50 %. Dan urutan ketiga adalah hubungan throughput dan neraca nasional terhadap neraca transaksi sebesar 33 %. Nilai koefisien determinasi maksimal 100 %. Sehingga jika koefisien determinasi yang tidak mencapai 100 % dipengaruhi factor lain yang tidak diteliti.

5. KESIMPULAN

Dari hasil penelitian ini dapat disimpulkan bahwa semua variable saling berpengaruh dan bergerak selaras yaitu meningkat atau sebaliknya, artinya apabila nilai throughput meningkat maka neraca perdagangan Jawa Timur dan neraca perdagangan Nasional serta indikator data-data ekonomi yang lain juga ikut meningkat, walaupun terjadi kelangkaan kontainer namun tidak menyurutkan permintaan pengiriman barang untuk ekspor maupun impor, sehingga pertumbuhan perekonomian tetap berjalan, agar tidak terjadi kendala ini kemudian hari, pemerintah sebagai pemangku kebijakan dalam penanganan kelangkaan kontainer yang berdampak pada sektor logistik sehingga perlu memperhatikan beberapa hal sebagai berikut:

1. Pemerintah dan BUMN terkait, bekerjasama untuk menjaga ketersediaan kontainer dengan memproduksi kontainer atau mereposisi kontainer kosong agar perputaran kontainer menjadi lancar
2. Pemerintah dan BUMN pelayaran, menyediakan kapal nasional sebagai MLO pengiriman barang ke luar negeri, kondisi urgensi untuk menghindari penumpukan dan kurangnya *space* kapal
3. Pemerintah melalui Kementerian Perdagangan dan Keuangan, memberikan insentif dan subsidi terkait biaya logistik yang tinggi, dikarenakan biaya yang timbul tidak semestinya

6. REFERENSI

Arifin, Z. . (2009). Analisis Perbandingan Perekonomian Pada Empat Koridor Di Propinsi Jawa Timur. *Jurnal Ekonomi Pembangunan*, 7(1), 77. <https://doi.org/10.22219/jep.v7i1.3585>

Asiyan, S. (2013). Pengaruh Penanaman Modal Dalam Negeri, Penanaman Modal Asing, dan Ekspor terhadap Pertumbuhan Ekonomi Jawa Timur. *Jurnal Pendidikan Ekonomi (JUPE)*, 1(3), 1–18. <https://ejournal.unesa.ac.id/index.php/jupe/article/view/4024/6546>

Assidikiyah, N., Marseto, M., & Sishadiyati, S. (2021). Analisis Potensi Pertumbuhan Ekonomi Provinsi Jawa Timur (Sebelum Dan

Saat Terjadi Pandemi Covid-19). *Jambura Economic Education Journal*, 3(2), 102–115. <https://doi.org/10.37479/jeej.v3i2.11017>

Asyaria, K., Budiantoro, R. A., & Herianingrum, S. (2020). Analisis Neraca Perdagangan Migas dan Non Migas Terhadap Volatilitas Cadangan Devisa Di Indonesia, 1975-2016. *Jurnal Manajemen Dan Bisnis Indonesia*, 6(1), 38–45. <https://doi.org/10.32528/jmbi.v6i1.3532>

Edi, S. (2017). *Ekspor Impor Perdagangan Internasional (Ekspor-Impor), Masalah-Masalah Di Dalam Kegiatan (Ekspor-Impor), Para Pihak Yang Terlibat Dalam Kegiatan Ekspor-Impor, Metode Pembayaran Dalam Perdagangan Internasional dan Incoterms (Pertama)*. Deepublish.

Gunanto, E., & Gusti, Y. K. (2017). Pengaruh Lintas Budaya Pada Pemasaran Internasional Dengan Pendekatan Perilaku Konsumen. *Jurnal Riset Manajemen Sekolah Tinggi Ilmu Ekonomi Widya Wiwaha Program Magister Manajemen*, 1(2), 168–176. <https://doi.org/10.32477/jrm.v1i2.28>

Jaya, G. K. (2015). *Gladis Kusuma Jaya*. 21–29.

Mahyus, E. (2014). *Ekonomi Internasional* (S. Novietha (ed.)). Penerbit Erlangga.

Marsudi, M., & Arifin, J. (2019). Kajian Operasional Terminal Peti Kemas Pelabuhan Laut Menggunakan Software ARENA. *Prosiding Hasil-Hasil Penelitian Tahun 2019 Dosen-Dosen Universitas Islam Kalimantan*, 463–469.

Nuraini, I. (2017). Kualitas Pertumbuhan Ekonomi Daerah Kabupaten/Kota Di Jawa Timur. *FEB Unikama*, 79–93.

Permatasari, E. P., Pelayaran, A., & Surakarta, N. (2019). *MUARA: Jurnal Manajemen Pelayaran Nasional Vol 2 , No 2 , Oktober 2019*. 2(2), 83–92.

Priambodo, D. A., Tn, A. Z., & Budiarto, B. (2017). *Dhimas Akbar Priambodo, Ahmad Zafrullah Tn, Bambang Budiarto*. 67–74.

Priyono, D., & Wirathi, I. G. A. . (2016). Analisis Hubungan Ekspor, Pertumbuhan Eekonomi , dan Kesempatan Kerja di Provinsi Bali: Pengujian Vector Jurusan Ekonomi Pembangunan Fakultas Ekonomi Unversitas Udayana. *E-Jurnal Ekonomi Pembangunan Universitas Udayana*, 5(12), 1408–1434.

Qoni'ah, R., & Moddilani, G. (2022). Dampak Kenaikan Tarif Kontainer Terhadap Kinerja Perdagangan Indonesia. *JEMMA (Journal of Economic, Management and Accounting)*, 5(1), 70. <https://doi.org/10.35914/jemma.v5i1.991>

Rachman, R., Hadi, F., & Mustakim, A. (2017). Model Penguasaan Jumlah Kontainer Pada Perusahaan Petikemas (Studi Kasus : Rute Jakarta – Makassar – Jakarta). *Jurnal Teknik ITS*, 6(2).

Wahono, D. (2018). *Perdagangan Internasional* (Pertama). Deepublish.

Yamali, F. R., & Putri, R. N. (2020). Dampak Covid-19 Terhadap Ekonomi Indonesia. *Ekonomis: Journal of Economics and Business*, 4(2), 384. <https://doi.org/10.33087/ekonomis.v4i2.179>