

**ANALISA DAMPAK INFRASTRUKTUR PELABUHAN
DAN KINERJA LOGISTIK TERHADAP
PEREKONOMIAN NEGARA BERKEMBANG**



SKRIPSI

Diajukan untuk

memenuhi sebagian syarat untuk memperoleh

gelar Sarjana Ekonomi

Oleh:

Mohammad Ravli Afora

6021801029

UNIVERSITAS KATOLIK PARAHYANGAN

FAKULTAS EKONOMI

PROGRAM SARJANA EKONOMI PEMBANGUNAN

Terakreditasi Berdasarkan Keputusan BAN-PT No. 1538/SK/BAN-PT/AK-ISK/S/III/2022

BANDUNG

2022

ANALYSIS THE IMPACT OF PORT INFRASTRUCTURE AND LOGISTICS PERFORMANCE ON DEVELOPING ECONOMIES



UNDERGRADUATE THESIS

**Submitted to complete part of the requirements for
Bachelor Degree in Economics**

By

Mohammad Ravli Afora

6021801029

PARAHYANGAN CATHOLIC UNIVERSITY

FACULTY OF ECONOMICS

PROGRAM IN DEVELOPMENT ECONOMICS

Accredited by National Accreditation Agency No. 1538/SK/BAN-PT/AK-ISK/S/III/2022

BANDUNG

2022

UNIVERSITAS KATOLIK PARAHYANGAN
FAKULTAS EKONOMI
PROGRAM SARJANA EKONOMI PEMBANGUNAN



PERSETUJUAN SKRIPSI
ANALISA DAMPAK INFRASTRUKTUR PELABUHAN DAN
KINERJA LOGISTIK TERHADAP PEREKONOMIAN NEGARA
BERKEMBANG

Oleh:

Mohammad Ravli Afora
6021801029

Bandung, Juli 2022

Ketua Program Studi Sarjana Ekonomi Pembangunan,

Ivanta Mokognita

Ivantia S. Mokognita, Ph.D.

Pembimbing,

Yanuarita Hendrani

Yanuarita Hendrani, Dra., M.A., Ph.D.

PERNYATAAN

Saya yang bertandatangan di bawah ini,

Nama : Mohammad Ravli Afora
Tempat, tanggal lahir : Bandung, 23 April 2000
NPM : 6021801029
Program Studi : Sarjana Ekonomi Pembangunan
Jenis naskah : Skripsi

JUDUL

ANALISA DAMPAK INFRASTRUKTUR PELABUHAN DAN KINERJA LOGISTIK
TERHADAP PEREKONOMIAN NEGARA BERKEMBANG

Pembimbing : Yanuarita Hendrani, Dra., M.A., Ph.D.

MENYATAKAN

Adalah benar-benar karya tulis saya sendiri:

1. Apapun yang tertuang sebagai bagian atau seluruh isi karya tulis saya tersebut di atas dan merupakan karya orang lain (termasuk tapi tidak terbatas pada buku, makalah, surat kabar, internet, materi perkuliahan, karya tulis mahasiswa lain), telah dengan selayaknya saya kutip, sadur atau tafsir dan dengan jelas telah saya ungkap dan tandai
2. Bahwa tindakan melanggar hak cipta dan yang disebut plagiat (*plagiarism*) merupakan pelanggaran akademik yang sanksinya dapat merupakan peniadaan pengakuan atas karya ilmiah dan kehilangan hak kesarjanaan.

Demikian pernyataan ini saya buat dengan penuh kesadaran dan tanpa paksaan oleh pihak manapun.

Pasal 25 Ayat (2) UU.No.20 Tahun 2003: Lulusan perguruan tinggi yang karya ilmiahnya digunakan untuk memperoleh gelar akademik, profesi, atau vokasi terbukti merupakan jiplakan, dicabut gelarnya.

Pasal 70: Lulusan yang karya ilmiah yang digunakan untuk mendapatkan gelar akademik, profesi, atau vokasi sebagai mana dimaksud dalam Pasal 25 Ayat (2) terbukti merupakan jiplakan dipidana dengan pidana penjara paling lama dua tahun dan/atau denda paling banyak Rp. 200 juta.

Bandung,
Dinyatakan tanggal: 27 Juni 2022
Pembuat pernyataan:



(Mohammad Ravli Afora)

ABSTRAK

Kegiatan pelayaran memiliki kontribusi sebesar 80% dari total perdagangan internasional, artinya pelabuhan juga memiliki peran penting dalam mendukung kegiatan perdagangan. Penelitian ini dilakukan untuk mengkaji dampak infrastruktur pelabuhan dan kinerja logistik terhadap perekonomian dengan media *seaborne trade*. Dalam penelitian ini akan dikaitkan konsep infrastruktur terhadap pelabuhan di 18 negara berkembang. Dengan menggunakan data panel dari 18 negara berkembang periode 2010-2020 dan metode regresi *Two-stage least square*, hasil menunjukkan bahwa GDP, infrastruktur pelabuhan, dan kinerja logistik berpengaruh positif terhadap volume *seaborne trade*. Lalu *seaborne trade* juga menunjukkan pengaruh positif terhadap GDP. Selain itu, terdapat faktor lain yang dapat memengaruhi GDP yaitu belanja pemerintah non-infrastruktur.

Kata Kunci: Infrastruktur pelabuhan, Kinerja logistik, *seaborne trade*, perekonomian, GDP.

ABSTRACT

Shipping activities account for 80% of total international trade, meaning that ports also have an important role in supporting trade activities. This research was conducted to examine the impact of port infrastructure and logistics performance on the economy by means of seaborne trade. In this study, the concept of infrastructure will be linked to ports in 18 developing countries. Using panel data from 18 developing countries for the period 2010-2020 and the Two-stage least square regression method, the results show that GDP, port infrastructure, and logistics performance have a positive effect on seaborne trade volume. Then seaborne trade also shows a positive influence on GDP. In addition, there are other factors that can affect GDP, namely non-infrastructure government spending.

Keywords: *Port infrastructure, logistic performance, seaborne trade, economy, GDP.*

KATA PENGANTAR

Puji dan syukur penulis panjatkan kepada Allah SWT karena atas berkat, rahmat, dan karunia-nya penulis dapat menyelesaikan skripsi yang berjudul “Analisa Dampak Infrastruktur Pelabuhan dan Kinerja Logistik Terhadap Perekonomian Negara Berkembang”. Skripsi ini dibuat dan disusun dalam rangka memenuhi salah satu syarat untuk memperoleh gelar Sarjana Ekonomi pada Program Studi Sarjana Ekonomi Pembangunan, Fakultas Ekonomi Universitas Katolik Parahyangan Bandung. Penulis menyadari bahwa skripsi ini masih belum sempurna, sehingga saran dan kritik sangat diharapkan untuk memperbaiki penelitian ini di kemudian hari. Dengan demikian, penulis bersedia menerima kritik dan saran untuk memperbaikinya di kemudian hari.

Tidak hanya selama proses penulisan dan penyusunan skripsi ini, penulis mendapat bimbingan, dukungan, bantuan, doa, dan motivasi dari berbagai pihak selama menjalankan studi di Ekonomi Pembangunan UNPAR. Oleh karena itu, dalam kesempatan ini penulis mengucapkan terima kasih yang sebesar-besarnya kepada:

1. Kedua orang tua penulis, Bapak Beldy Afora dan Ibu Yuliani Mansyur yang senantiasa memberi dukungan baik moril maupun materiil, bimbingan, nasihat, arahan, kasih sayang, dan doa yang tiada hentinya hingga penulis dapat mencapai titik ini. Terima kasih juga kepada kakak dan adik penulis yang selalu menemani selama ini. Terima kasih telah mengajarkan kesabaran dan motivasi untuk terus menjadi pribadi yang lebih baik.
2. Paman saya Bapak Yusuf Ismail dan tante saya Ibu Sri Susanawati yang juga selalu memberi dukungan baik moril maupun materiil. Terima kasih atas segala arahan, nasihat, doa, dan bantuan lainnya hingga penulis dapat mencapai titik ini.
3. Seluruh anggota keluarga besar yang namanya tidak bisa disebutkan satu per satu. Terima kasih atas segala bentuk dukungan dan doa selama ini.
4. Ibu Yanuarita Hendrani, Dra., M.A., Ph.D selaku dosen pembimbing atas kesabaran, nasihat, kritik, saran dan arahannya selama ini. Terima kasih atas seluruh bantuan, ilmu, dan waktunya dalam proses penulisan skripsi ini.
5. Ibu Ivantia S. Mokognita, Ph.D selaku dosen wali yang selalu memberikan arahan dan nasihat pada setiap masa perwalian. Terima kasih atas seluruh ilmu dan waktunya selama penulis menempuh studi di Ekonomi Pembangunan UNPAR.
6. Ibu Noknik Karliya H, Dra., Mp., Ibu Dr. Miryam B. L. Wijaya, Bpk Dr. Fransiscus Haryanto, S.E., M.M., dan seluruh dosen Prodi Ekonomi Pembangunan atas dukungan dan motivasinya kepada penulis selama menjalani studi di Ekonomi Pembangunan UNPAR.
7. Teman-teman angkatan 2018 yang senantiasa membantu, merangkul dan mendukung penulis selama masa perkuliahan.

Akhir kata, semoga skripsi ini dapat bermanfaat bagi pembaca dan berkontribusi untuk perkembangan penelitian selanjutnya atau bidang ilmu terkait.

Bandung, 27 Juni 2022

Mohammad Ravli Afora

DAFTAR ISI

BAB I PENDAHULUAN	1
1.1. Latar Belakang	1
1.2. Rumusan Masalah Penelitian	4
1.3. Tujuan dan Kegunaan Penelitian	4
1.4. Kerangka Pemikiran	5
BAB II TINJAUAN PUSTAKA	7
2.1 Konsep Infrastruktur	7
2.2 Konsep Perdagangan Internasional	8
2.3 Hubungan Infrastruktur dan Perdagangan	8
2.4 Determinan Pendapatan Nasional	9
2.5 Penelitian Terdahulu	10
BAB III METODOLOGI PENELITIAN	12
3.1 Metode Penelitian	12
3.1.1 <i>Two-Stage Least Square (TSLS)</i>	12
3.2 Data dan Sumber Data	15
3.3 Objek Penelitian	17
3.3.1 <i>Container Port Throughput</i>	17
3.3.2 <i>GDP per kapita, Purchasing Power Parity (PPP)</i>	18
3.3.3 <i>Logistic Performance Index</i>	20
3.3.4 <i>Quality of Port Infrastructure</i>	23
3.3.5 <i>Gross Fixed Capital Formation</i>	25
3.3.6 <i>General Government Final Consumption Expenditure</i>	27
BAB IV PEMBAHASAN	29
4.1 Uji Identifikasi / <i>Order Condition Test</i>	29
4.2 Uji Asumsi Klasik	29
4.2.1 Uji Multikolinearitas	30
4.2.2 Uji Heteroskedastisitas	31
4.3 Uji <i>Two-stage Least Square</i>	32
4.4 Analisis Pembahasan	33
BAB V PENUTUP	36
LAMPIRAN	A-1
Lampiran 1: Uji Asumsi Klasik	A-1
Lampiran 2: Hasil Regresi TSLS Persamaan Satu	A-2

Lampiran 3: Hasil Regresi TSLS Persamaan Dua	A-3
Lampiran 4: Skor Plagiarisasi dengan sistem <i>turnitin</i>	A-3
RIWAYAT HIDUP PENULIS.....	B-1

DAFTAR GAMBAR

Gambar 1. Kerangka Pemikiran	5
Gambar 2. Dampak Peningkatan Perdagangan Terhadap Aggregate Demand	10
Gambar 3. <i>Container Throughput</i> Indonesia periode 2010-2020	17
Gambar 4. Rata-rata <i>Container Throughput</i> di 18 negara berkembang periode 2010-2020.....	18
Gambar 5. GDP per kapita, <i>Purchasing Power Parity</i> Indonesia periode 1990-2020	19
Gambar 6. Rata-rata GDP per kapita <i>Purchasing Power Parity</i> 18 negara berkembang periode 2010-2020.	20
Gambar 7. <i>Overall LPI Score</i> Indonesia 2010-2020	21
Gambar 8. Skor faktor dan dimensi penilaian LPI Indonesia 2010 & 2018	22
Gambar 9. Rata-rata <i>overall score</i> LPI 18 negara berkembang periode 2010-2020	23
Gambar 10. Skor QPI Indonesia periode 2010-2020	24
Gambar 11. Rata-rata skor QPI 18 negara berkembang periode 2010-2020.....	25
Gambar 12. <i>Gross Fixed Capital Formation</i> Indonesia periode 2010-2020	26
Gambar 13. Rata-rata GFCF di 18 negara berkembang periode 2010-2020	26
Gambar 14. <i>General Government Final Consumption Expenditure</i> (GFCF) Indonesia periode 2010-2020	27
Gambar 15. Rata-rata GFCE 18 negara berkembang periode 2010-2020.....	28

DAFTAR TABEL

Tabel 1. Skor Daya Saing Infrastruktur Negara ASEAN 2019	2
Tabel 2. Data dan Sumber Data	15
Tabel 3. Hasil Uji Identifikasi.....	29
Tabel 4. Hasil Uji Multikolinearitas Persamaan 1	30
Tabel 5. Hasil Uji Multikolinearitas Persamaan 2	30
Tabel 6. Hasil Uji Heteroskedastisitas Persamaan 1	31
Tabel 7. Hasil Uji Heteroskedastisitas Persamaan 2	31
Tabel 8. Hasil Regresi TSLs persamaan satu dengan variabel dependen LOG_CONT	32
Tabel 9. Hasil Regresi TSLs persamaan dua dengan variabel dependen LOG_GDP	32

BAB I

PENDAHULUAN

1.1. Latar Belakang

Smith (1776) mengatakan bahwa kegiatan perdagangan antar negara selalu membawa dampak positif terhadap perekonomian negara dan juga kekayaan secara global. Kegiatan perdagangan antar negara atau juga perdagangan internasional sendiri dapat terjadi karena adanya kegiatan pelayaran yang membantu pengiriman barang dari satu negara ke negara lain. Saat ini kegiatan pelayaran berkontribusi sebesar 80% dalam berbagai macam kegiatan ekonomi seperti pengiriman barang atau juga perdagangan internasional. Pengiriman barang dengan metode pelayaran ini masih dinilai paling efisien dan juga ekonomis dalam hal biayanya (IMO, n.d). Dengan tingginya tingkat kontribusi transportasi pelayaran dalam kegiatan perekonomian perdagangan internasional tersebut tentunya berbagai macam sektor atau juga faktor yang mendukung kegiatan perdagangan internasional melalui transportasi laut sangatlah penting. Sebagaimana yang dikatakan oleh Wang & Cullinane (2006) kegiatan pelabuhan dalam menangani kargo dan juga fasilitas logistik sudah menjadi salah satu bagian inti dalam kegiatan bisnis. Selain itu Dwarakish & Salim (2015) mengatakan bahwa pelabuhan memiliki peran penting dalam mendorong kegiatan perekonomian khususnya kegiatan perdagangan internasional, karena pelabuhan memiliki peran penting dalam perpindahan barang dari transportasi darat menuju transportasi laut. *American Association of Port Authorities* (2015) juga mengatakan bahwa pelabuhan memiliki peran penting dalam perekonomian nasional, baik kontribusinya terhadap GDP dan juga sebagai sumber lapangan pekerjaan.

Indonesia sebagai salah satu negara yang diberi gelar negara maritim sejak tahun 1982 oleh *United Nations Convention on the Law of the Sea* (UNCLOS) memiliki peran penting dalam kegiatan perdagangan internasional. Hal tersebut karena Indonesia merupakan salah satu penghubung dalam jalur pelayaran *21st-Century Maritime Silk Road* yang merupakan jalur utama dalam kegiatan pengiriman barang melalui transportasi laut. Pentingnya peran Indonesia dalam jalur pelayaran untuk perdagangan internasional juga diungkapkan oleh Menteri Perhubungan Budi Karya Sumadi (2018) yang mengatakan bahwa dari total kegiatan perdagangan internasional, 40 persennya melewati jalur laut Indonesia, sehingga Indonesia sendiri memiliki potensi untuk menjadi poros maritim dunia. Selain itu, Indonesia sendiri memiliki letak geografis yang cukup strategis, dimana Indonesia terletak diantara Samudera Hindia dan Pasifik serta berada diantara benua Asia dan Australia. Dengan

posisinya yang strategis dan juga dilalui oleh jalur perdagangan dunia, pelabuhan di Indonesia memainkan peran penting dalam kegiatan perdagangan internasional dan juga dalam hal mendorong Indonesia sebagai poros maritim dunia. Adam & Dwiastuti (2015) mengatakan bahwa pelabuhan memiliki peran penting dalam mendorong keterbukaan atau juga konektivitas serta daya saing Indonesia di perekonomian global. Namun meskipun Indonesia memiliki posisi strategis secara geografis nyatanya tingkat daya saing Indonesia sendiri masih cukup rendah baik secara global maupun kawasan ASEAN. Berdasarkan *World Economic Forum (2019), Global Competitive Index* Indonesia secara global berada pada tingkat 72 dari 141 negara, sedangkan skor daya saing infrastruktur Indonesia dalam kawasan ASEAN, berada pada posisi kelima sebagaimana yang ditampilkan pada tabel 1.

Tabel 1. Skor Daya Saing Infrastruktur Negara ASEAN 2019

No	Negara	Tahun	Score
1.	Singapura	2019	95,1
2.	Malaysia	2019	78
3.	Brunei Darussalam	2019	70,1
4.	Thailand	2019	67,8
5.	Indonesia	2019	67,7
6.	Vietnam	2019	65,9
7.	Laos	2019	59,2
8.	Filipina	2019	57,8
9.	Kamboja	2019	54,9

Sumber: *World Economic Forum 2019*

Jika dilihat dari tabel 1, daya saing infrastruktur Indonesia berada pada peringkat kelima di ASEAN. Rendahnya skor tersebut mengartikan bahwa pemerintah Indonesia sendiri masih kurang memaksimalkan pembangunan infrastruktur. Ketika infrastruktur masih rendah tentunya negara itu sendiri masih belum bisa memaksimalkan produktifitas dalam kegiatan perekonomiannya. Selain itu berdasarkan data yang juga diperoleh dari *World Economic Forum* pada tahun 2019, kualitas infrastruktur pelabuhan Indonesia sendiri berada pada posisi 64 dari 139 negara dengan skor 4.3, posisi ini jauh tertinggal dibandingkan negara tetangga Indonesia yaitu Singapura yang berada pada posisi pertama dengan skor 6.5 dan Malaysia pada posisi 20 dengan skor 5.20. Jika dilihat deskripsi dari data *Quality of Port Infrastructure* berdasarkan *The World Bank*, data tersebut dibuat berdasarkan survey mengenai pandangan atau juga opini dari para pelaku bisnis dalam negara tersebut terhadap kualitas dan fasilitas dari pelabuhan di negaranya dalam menunjang kegiatan ekonomi atau juga bisnis, ini dapat diartikan juga bahwa dengan rendahnya skor kualitas pelabuhan di Indonesia, pembangunan infrastruktur pelabuhan di Indonesia dan juga kegiatan perekonomian yang ditunjang dengan pelabuhan belum terlaksana secara optimal, sehingga Indonesia sendiri belum dapat merasakan manfaat ekonomi dari kegiatan pelayaran dan produktifitas lainnya yang ditunjang oleh pelabuhan sepenuhnya.

Kurangnya perhatian terhadap pembangunan infrastruktur khususnya pelabuhan sendiri bisa jadi diakibatkan dari pemahaman mengenai dampak ekonomi dari pelabuhan yang belum dijelaskan. Karena meskipun kegiatan ekonomi perdagangan internasional didominasi oleh media transportasi laut, kontribusi sektor maritim khususnya pelabuhan sendiri masih menjadi sebuah perdebatan di berbagai studi ekonomi. Meskipun beberapa studi ekonomi (e.g, Wang & Cullinane, 2006, Dwarkasih & Salim, 2015, Adam & Dwiastuti, 2015, *American Association of Port Authorities*, 2015) mengutarakan argumen yang mendukung potensi dan dampak positif dari sektor maritim khususnya pelabuhan terhadap perekonomian nasional, tidak sedikit juga beberapa studi yang meragukan dampak sektor maritim khususnya pelabuhan terhadap sosial-ekonomi suatu negara. Banyak peneliti yang meragukan kontribusi pelabuhan sebagai salah satu sektor maritim terhadap perekonomian nasional, umumnya hal tersebut terjadi karena keterbatasan rentang waktu data dan data apa yang bisa digunakan sebagai ukuran untuk menilai kontribusi pelabuhan terhadap pertumbuhan ekonomi nasional. Sebagai contoh adalah beberapa studi (e.g, Slack & Gouvernal, 2015, Grossmann, 2008) justru berargumen bahwa potensi kontribusi pelabuhan terhadap pertumbuhan ekonomi sangatlah terbatas, dan juga di era perubahan ini justru pembangunan dan investasi perlu lebih berfokus

terhadap sektor ekonomi lain yang memang sudah terukur dampaknya terhadap ekonomi. Di Indonesia sendiri, studi mengenai dampak pelabuhan terhadap perekonomian secara nasional belum banyak diteliti, umumnya studi ekonomi mengenai pelabuhan dan perekonomian masih lebih sering dibahas pada tingkat daerah saja, artinya studi ekonomi mengenai pelabuhan di Indonesia masih berfokus pada dampak pelabuhan tertentu terhadap perekonomian daerah tertentu, sebagai contoh adalah Adam & Dwiastuti (2015) yang didalam penelitiannya hanya difokuskan terhadap 10 pelabuhan yang ada di Indonesia, Rakhman *et al* (2020) yang melakukan studi pelabuhan dan perekonomian khusus pada pulau Sulawesi.

1.2. Rumusan Masalah Penelitian

Berdasarkan penjelasan pada latar belakang, dampak perekonomian dari pelabuhan masih menjadi sebuah perdebatan. Di Indonesia sendiri studi mengenai kontribusi pelabuhan terhadap perekonomian umumnya masih dibahas pada tingkat daerah. Berdasarkan rumusan masalah tersebut, peneliti mengajukan sebuah pertanyaan penelitian yaitu:

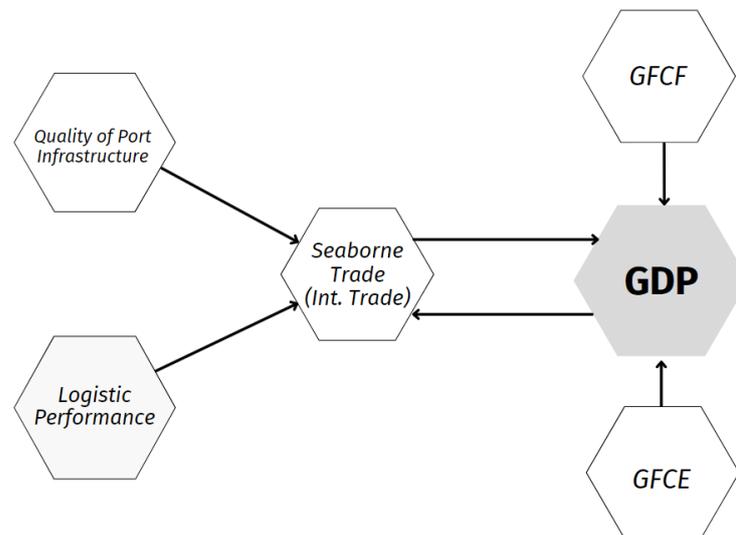
- Apakah pelabuhan dan kinerja logistik secara keseluruhan memiliki dampak signifikan terhadap kegiatan perdagangan internasional dengan transportasi laut (*seaborne trade*)?
- Apakah *seaborne trade* memiliki pengaruh signifikan terhadap perekonomian nasional?

1.3. Tujuan dan Kegunaan Penelitian

Penelitian ini dilakukan untuk mengkaji dampak pelabuhan dan kinerja logistik secara keseluruhan terhadap perekonomian nasional melalui media perdagangan internasional dengan transportasi laut (*seaborne trade*) di 18 negara berkembang termasuk Indonesia. Sehingga penelitian ini diharapkan dapat menjelaskan dampak ekonomi yang dihasilkan oleh pelabuhan dan kinerja logistik terhadap kegiatan dan peningkatan perekonomian nasional.

1.4. Kerangka Pemikiran

Gambar 1. Kerangka Pemikiran



Sebagaimana yang disebutkan dalam tujuan penelitian, penelitian ini bertujuan untuk melihat bagaimana dan dampak seperti apa yang dihasilkan dari pelabuhan dan juga kinerja logistik secara keeseluruhan terhadap perekonomian nasional di Indonesia. Tentunya dampak dari pelabuhan dan kinerja logistik secara keseluruhan terhadap perekonomian nasional tersebut tidak bisa dideteksi secara langsung karena perekonomian suatu negara tidaklah ditopang hanya oleh satu sektor saja. Mankiw (2010) mengatakan bahwa *output* perekonomian nasional atau juga biasa ditunjukkan dengan nilai GDP, terdiri dari berbagai komponen yang dirumuskan dalam bentuk persamaan:

$$Y = C + I + G + NX.$$

Dari komponen GDP tersebut, variabel *NX* yang menunjukkan nilai *net export* merupakan salah satu komponen yang sangat mungkin dikaitkan dengan pelabuhan karena kegiatan ekspor dan impor sendiri saat ini masih sangat erat kaitannya dengan perdagangan internasional melalui pelayaran. Sebagaimana yang dikatakan oleh Munim & Schramm (2018) dalam penelitiannya, pelabuhan memiliki peran penting dalam mendukung kegiatan sektor ekonomi lain seperti perdagangan internasional. Luu *et al* (2019) juga menambahkan bahwa peningkatan kualitas infrastruktur memiliki dampak yang positif yang bersifat konsisten terhadap kegiatan ekonomi dan pertumbuhan ekonomi negara. Selain itu Wang & Cullinane (2006) juga mengutarakan argumen bahwa di era globalisasi saat ini, pelabuhan diikuti dengan kinerja logistik secara umum sudah menjadi bagian vital dalam bisnis terutama dalam hal pengiriman kargo. Jika demikian, maka pelabuhan dan juga infrastruktur

logistik secara umum dapat dikatakan berkontribusi terhadap perekonomian nasional suatu negara, namun dampak terhadap perekonomian itu sendiri tidaklah secara langsung tetapi dengan adanya kegiatan ekonomi perdagangan internasional melalui pelayaran (*seaborne trade*) yang tentunya terjadi didukung dengan adanya pelabuhan. Selain itu Breuer *et al* (2018, p. 12) mengatakan bahwa ekspansi ekonomi negara China membuat permintaan akan bahan baku dari Indonesia meningkat sepanjang tahun 2000 – 2016. Sehingga dapat dikatakan bahwa GDP sebagai variabel yang menunjukkan ukuran dan tingkat ekonomi suatu negara juga dapat dikatakan memiliki pengaruh terhadap volume perdagangan internasional.

Selain *quality of port infrastructure*, *logistic performance index*, dan juga *seaborne trade*, pada penelitian ini digunakan juga *general government final consumption expenditure* (GFCE) dan *gross fixed capital formation* (GFCF) sebagai variabel bebas yang dapat menjelaskan perubahan pada GDP. Sebagaimana yang dijelaskan oleh *The World Bank*, *General government final consumption expenditure* merepresentasikan pengeluaran pemerintah untuk pembelian barang, jasa, serta kompensasi terhadap pekerja. Berdasarkan penjelasan oleh *The World Bank* tersebut, dapat dikatakan bahwa GFCE memiliki pengaruh sebagai sebuah subsidi bagi masyarakat, dan subsidi tersebut pada akhirnya dapat meningkatkan tingkat konsumsi masyarakat. Peningkatan pada konsumsi masyarakat itu sendiri dapat dikaitkan dengan variabel C pada persamaan pendapatan nasional. Berdasarkan pada persamaan itu sendiri dapat dikatakan bahwa peningkatan pada nilai C atau dalam penelitian ini digambarkan dengan GFCE dapat memberi dampak positif pada perekonomian nasional.

Berdasarkan *The World Bank*, *Gross fixed capital formation* (GFCF) yang sebelumnya diberi nama *gross domestic fixed investment* merepresentasikan nilai dari perbaikan lahan, pembelian pabrik, mesin, peralatan, dan juga pembangunan mengenai jalan raya, rel kereta, dan sejenisnya. Selain itu *Organization of Economic Co-operation and Development* (OECD) mengatakan bahwa GFCF seringkali disebut sebagai “*investment*”. Sehingga dapat dikatakan bahwa GFCF memiliki kaitannya dengan komponen I dan G pada persamaan pendapatan nasional. Jika dilihat dari bentuk persamaan pendapatan nasional, dapat dikatakan bahwa peningkatan I dan G atau juga dalam penelitian ini digambarkan dengan nilai GFCF dapat memiliki pengaruh positif terhadap perekonomian nasional.