

ANALISIS DETERMINAN YANG MEMPENGARUHI EKSPOR MOBIL CBU (COMPLETELY BUILT-UP) INDONESIA KE CHILE SETELAH IMPLEMENTASI IC-CEPA (INDONESIA CHILE COMPREHENSIVE ECONOMIC PARTNERSHIP AGREEMENT)

Hasna Putri Ramadiani¹, Eva Ervani²

^{1,2}Program Studi Bisnis Internasional Diploma IV, Fakultas Ekonomi dan Bisnis,
Universitas Padjadjaran

¹Hasna20004@mail.unpad.ac.id, ²eva.ervani@unpad.ac.id

Abstract

This study aims to analyze the impact of the bilateral trade agreement, Indonesia-Chile Comprehensive Economic Partnership Agreement (IC-CEPA), and the determinants influencing Indonesia's Completely Built-Up (CBU) car export performance to Chile. The research employs the Ordinary Least Square (OLS) method with key determinants including Indonesia's Gross Domestic Product (GDP), Chile's GDP, real exchange rates, Chile's inflation rate, and the IC-CEPA dummy variable. The trade data analyzed covers the period from 2014 to 2023. The results indicate that IC-CEPA positively influenced the growth of Indonesia's CBU car exports to Chile, particularly after 2019. Indonesia's and Chile's GDP contributed positively to exports, while real exchange rates showed a negative effect. Chile's inflation rate also positively impacted the export value of CBU cars. This study concludes that IC-CEPA, along with other determinants, plays a crucial role in driving Indonesia's CBU car exports to Chile. However, sustainable strategies are required to fully optimize the existing opportunities.

Keywords: IC-CEPA, export, CBU Cars, international trade.

Abstrak

Penelitian ini bertujuan untuk menganalisis dampak perjanjian dagang bilateral Indonesia-Chile *Comprehensive Economic Partnership Agreement* (IC-CEPA) serta determinan yang memengaruhi kinerja ekspor mobil CBU (*Completely Built-Up*) Indonesia ke Chile. Metode yang digunakan adalah *Ordinary Least Square* (OLS), dengan variabel determinan meliputi Produk Domestik Bruto (PDB) Indonesia, PDB Chile, nilai tukar riil, tingkat inflasi Chile, dan variabel *Dummy* IC-CEPA. Data perdagangan yang dianalisis mencakup periode 2014-2023. Hasil penelitian menunjukkan bahwa IC-CEPA memberikan dampak positif terhadap peningkatan nilai ekspor mobil CBU Indonesia ke Chile, khususnya setelah tahun 2019. PDB Indonesia dan PDB Chile

Article History

Received: January 2025
Reviewed: January 2025
Published: January 2025

Plagiarism Checker No 234
Prefix DOI :
10.8734/Musyitari.v1i2.365
Copyright : Author
Publish by : Musytari



This work is licensed under a [Creative Commons Attribution-NonCommercial 4.0 International License](https://creativecommons.org/licenses/by-nc/4.0/)

berkontribusi positif terhadap ekspor, sementara nilai tukar riil menunjukkan pengaruh negatif. Tingkat inflasi Chile juga terbukti memiliki pengaruh positif terhadap nilai ekspor mobil CBU. Kesimpulan penelitian ini menyatakan bahwa IC-CEPA, bersama dengan faktor determinan lainnya, berperan penting dalam mendorong ekspor mobil CBU Indonesia ke Chile. Namun, diperlukan strategi berkelanjutan untuk memaksimalkan peluang yang ada.

Kata Kunci: IC-CEPA, ekspor, mobil CBU, perdagangan internasional.

PENDAHULUAN

Pada hakikatnya, setiap negara di dunia memiliki keterbatasan sumber daya, sehingga tidak dapat berdiri sendiri dan selalu membutuhkan negara lain untuk memenuhi kebutuhannya (Fahruroji, 2021). Oleh karena itu, kerja sama antarnegara menjadi aspek penting dalam menciptakan kesejahteraan bagi penduduknya sekaligus mendukung pembangunan nasional. Kerja sama ini mencakup berbagai bidang, seperti kerja sama ekonomi, politik, pendidikan, budaya, dan keamanan. Salah satu bentuk kerja sama ekonomi yang paling penting adalah perdagangan internasional, yang berperan untuk memperkuat hubungan antarnegara sekaligus satu cara untuk mencapai tujuan tersebut (Iqbal & Irawati, 2023).

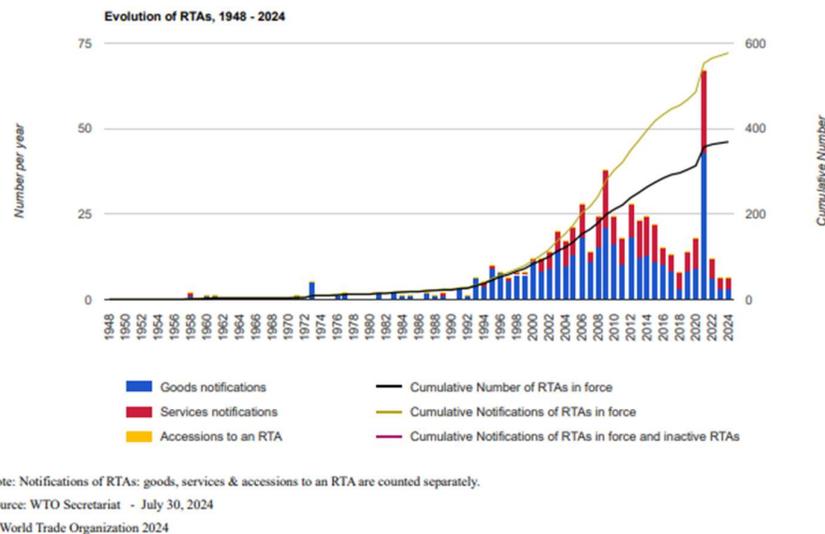
Perdagangan internasional merujuk pada kegiatan pertukaran barang dan jasa antarnegara untuk memperoleh manfaat perdagangan atau *gains off trade* (Ristiyani et al., 2022). Perdagangan internasional mengalami pertumbuhan yang signifikan setelah berakhirnya Perang Dunia II, ketika banyak negara di benua Eropa dan Amerika menghadapi kesulitan ekonomi yang menyebabkan banyak negara menutup diri untuk melindungi kondisi ekonomi dalam negeri.

Seiring dengan berkembangnya kompleksitas perdagangan global dan munculnya isu-isu baru seperti perdagangan jasa, hak kekayaan intelektual, dan investasi, diperlukan sebuah kerangka kelembagaan yang lebih komprehensif dibandingkan GATT (Munawaroh et al., 2024). Melalui serangkaian negosiasi dalam Putaran Uruguay (1986-1994), negara-negara anggota GATT sepakat untuk membentuk *World Trade Organization* (WTO) yang mulai beroperasi pada tahun 1995. WTO tidak menggantikan GATT, melainkan mengintegrasikan GATT 1947 menjadi GATT 1994 sebagai salah satu perjanjian inti dalam kerangka WTO, khususnya untuk mengatur perdagangan barang (Hoekman & Mavroidis, 2019). WTO bertujuan untuk mendorong arus perdagangan antarnegara, mengurangi hambatan perdagangan, membangun skema perekonomian yang sehat bagi para anggotanya, serta membentuk peraturan yang lebih komprehensif terkait dengan perdagangan internasional. Sampai Oktober 2023, WTO memiliki anggota sebanyak 164 negara, termasuk Indonesia (Stephen & Parízek, 2019). Pembentukan WTO memiliki peran penting dalam mendorong terbentuknya perjanjian perdagangan bebas atau *Free Trade Agreement* (FTA). Hal ini sejalan dengan upaya negara-negara untuk memperkuat

hubungan perdagangan dan memperluas kerja sama ekonomi sebagai respons terhadap liberalisasi yang diprakarsai oleh WTO (Tanaka, 2023).

Dalam beberapa tahun terakhir, banyak negara-negara di dunia yang terlibat dalam *Free Trade Agreement* (FTA), baik dalam bentuk perjanjian dagang bilateral, regional, maupun multilateral. Gambar 1.1. menunjukkan bahwa adanya peningkatan jumlah FTA secara signifikan pada periode 1948-2024.

Gambar 1. Evolusi Jumlah *Free Trade Agreement* (Periode 1948-2024)



Sumber: *World Trade Organization* (2024)

World Trade Organization (2024) melaporkan bahwa terdapat 577 perjanjian perdagangan yang berlaku secara global, dengan Indonesia menjadi salah satu negara aktif dalam perdagangan internasional. Hingga 2024, Indonesia telah berpartisipasi dalam 24 perjanjian perdagangan internasional, termasuk *Preferential Trade Agreements* (PTA), *Free Trade Agreements* (FTA), dan *Comprehensive Economic Partnership Agreements* (CEPA). Salah satu kerja sama penting Indonesia adalah dengan Chile melalui *Indonesia-Chile Comprehensive Economic Partnership Agreement* (IC-CEPA) yang mulai berlaku pada 10 Agustus 2019. Perjanjian ini memperkuat perdagangan bilateral, dengan Chile berperan sebagai penghubung ekspor Indonesia ke Amerika Selatan. Komoditas unggulan Indonesia yang diekspor ke Chile mencakup kendaraan bermotor, pakaian, pupuk, dan mesin listrik, menunjukkan potensi besar kerja sama perdagangan kedua negara.

Industri otomotif menjadi salah satu pilar utama ekspor Indonesia, berkontribusi signifikan terhadap Produk Domestik Bruto (PDB) dan menyerap lebih dari 1,5 juta tenaga kerja (Azam, 2021). Mobil CBU (*Completely Built-Up*) mendominasi ekspor otomotif Indonesia, dengan nilai total mencapai US\$ 21,79 miliar selama 2013–2023. Implementasi IC-CEPA memberikan keuntungan kompetitif bagi ekspor CBU ke Chile, dengan pertumbuhan nilai ekspor dari US\$ 8,47 juta pada 2019 menjadi US\$ 115,09 juta pada 2023 (UN *Comtrade*, 2023).

Berdasarkan riset yang dilakukan oleh *Focus2move* (2024), pasar otomotif Chile didominasi merek Jepang dan Korea, dengan Toyota memimpin meskipun penjualannya turun 14,1%, sementara Suzuki mencatat pertumbuhan positif 12,7%. Model *pickup* seperti Toyota Hilux dan Mitsubishi L200 tetap diminati, mengindikasikan peluang besar bagi mobil *compact*, SUV, dan *pickup* produksi Indonesia yang sesuai dengan preferensi konsumen Chile terhadap kendaraan efisien dan ber-*ground clearance* tinggi. Potensi ini dapat dimaksimalkan melalui analisis faktor-faktor perdagangan bilateral, seperti PDB, nilai tukar, inflasi, dan jarak geografis, menggunakan *Ordinary Least Square* (OLS) model. Analisis ini penting untuk memahami dinamika perdagangan, termasuk pengaruh insentif IC-CEPA yang telah mendukung peningkatan ekspor mobil CBU Indonesia ke Chile.

Berdasarkan latar belakang yang telah dipaparkan, Indonesia-Chile *Comprehensive Partnership Agreement* (IC-CEPA) yang sudah diimplementasikan sejak tahun 2017, memberikan peluang bagi Indonesia untuk meningkatkan ekspor mobil CBU (*Completely Built-Up*) ke Chile. Namun, perlu dilakukan analisis lebih lanjut mengenai dampak dari perjanjian ini terhadap ekspor mobil CBU Indonesia. Penelitian ini bertujuan untuk menganalisis kontribusi perjanjian Indonesia-Chile *Comprehensive Partnership Agreement* (IC-CEPA) terhadap perkembangan kinerja ekspor mobil CBU di Indonesia dan determinan yang mempengaruhi ekspor mobil CBU dari Indonesia ke Chile setelah implementasi IC-CEPA.

METODE PENELITIAN

Penelitian ini menganalisis ekspor mobil CBU (*Completely Built-Up*) yang diproduksi di Indonesia ke Chile selama periode Agustus hingga Desember 2024. Menggunakan metode deskriptif kuantitatif dan verifikatif, penelitian ini mengumpulkan data numerik yang dianalisis dengan teknik statistik untuk menguji hubungan kausal antar variabel. Data sekunder yang digunakan mencakup volume ekspor, PDB, nilai tukar, inflasi, dan kebijakan perdagangan antara 2014-2023, serta hasil penelitian terdahulu. Untuk menjawab tujuan penelitian, analisis regresi dilakukan dengan pendekatan *Ordinary Least Square* (OLS).

Model regresi linear berganda yang digunakan dalam penelitian ini dituliskan dalam persamaan berikut:

$$\ln_EX_{ijt} = \beta_0 + \beta_1 \ln PDB_{it} + \beta_2 \ln PDB_{jt} + \beta_3 \ln RER_{ijt} + \beta_4 \ln INF_{jt} + \beta_5 DUMMY_{IC-CEPA} + \mu_{ijt}$$

- Keterangan:

EX_{ijt}	= Nilai ekspor mobil CBU Indonesia (i) ke Chile (j) (US\$);
PDB_{it}	= Produk Domestik Bruto Indonesia (US\$);
PDB_{jt}	= Produk Domestik Bruto Chile (US\$);
RER_{ijt}	= Nilai tukar ril antara Chile dengan Indonesia (IDR/CLP);
INF_{jt}	= Tingkat inflasi Chile (%);
$DUMMY_{IC-CEPA}$	= Variabel <i>dummy</i> yang menunjukkan pengaruh IC-CEPA
μ_{ijt}	= <i>Error term</i>

Selain itu, penelitian ini menggunakan data *time series* dari tahun 2014 hingga 2023. Dalam analisis ekonometrika, data *time series* sering kali tidak stasioner. Ketidakstasioneran data ini dapat menyebabkan hasil estimasi pada model regresi menjadi tidak valid, atau yang dikenal dengan istilah regresi lancung (*spurious regression*). Untuk mengatasi masalah tersebut, digunakan metode *Error Correction Model* (ECM). Penggunaan ECM dilakukan apabila terdapat hubungan jangka panjang antar variabel, yang dibuktikan melalui uji kointegrasi (Gujarati & Porter, 2012). Suatu variabel dinyatakan ter-kointegrasi jika stasioner pada tingkat atau level yang sama. Dalam penelitian ini, analisis data dilakukan dengan menggunakan *software EViews 12*. Adapun tahapan dalam penelitian ini meliputi:

1. Uji stasioneritas yang umum digunakan adalah uji *Dickey-Fuller* (DF) dan *Augmented Dickey-Fuller* (ADF), di mana ADF mengatasi masalah autokorelasi dengan memasukkan lag variabel dependen. Hipotesis ADF adalah: H0: Data tidak stasioner, H1: Data stasioner.
2. Uji kointegrasi Johansen mengidentifikasi hubungan jangka panjang antar variabel dalam analisis deret waktu, dengan kointegrasi menunjukkan adanya hubungan jangka panjang antara variabel yang tidak stasioner secara individu.
3. *Model Error Correction Model* (ECM) digunakan jika terdapat kointegrasi antar variabel, dengan tujuan menguji keseimbangan jangka panjang dan ketidakseimbangan jangka pendek, serta memastikan pengumpulan data yang tepat.
4. Uji Asumsi Klasik dalam analisis regresi meliputi uji Multikolinearitas (*Tolerance* > 0,1 dan *VIF* < 10 menunjukkan tidak ada masalah), Uji Autokorelasi (Durbin-Watson antara -2 hingga 2 menunjukkan tidak ada autokorelasi), Uji Heteroskedastisitas (signifikansi > 5% menunjukkan tidak ada heteroskedastisitas), Uji F (pengaruh simultan variabel independen terhadap dependen), Uji t (pengaruh parsial), dan Uji Koefisien Determinasi (R^2 mendekati 1 menunjukkan hasil yang baik).

HASIL DAN PEMBAHASAN

Tabel 1. Uji Stasioneritas ADF

Variabel	Uji Root Test			
	Level		1st Difference	
	t-statistik	Prob	t-statistik	Prob
PDB Indonesia	-0,54	0,87	-5,41	0,0001
PDB Chile	-1,34	0,6	-5,44	0,0001
Nilai Tukar Ril	-2,51	0,11	-6,15	0
Tingkat Inflasi Chile	-0,35	0,9	-4,65	0,0007
Dummy	-0,97	0,75	-6,16	0

Sumber: Data sekunder, diolah menggunakan *Eviews 12*

Dari hasil uji stasioneritas menggunakan *Augmented Dickey-Fuller* (ADF), diketahui bahwa seluruh variabel tidak stasioner pada tingkat level, ditunjukkan oleh nilai probabilitas yang lebih besar dari $\alpha = 5\%$. Namun, setelah dilakukan uji pada tingkat *1st difference*, seluruh variabel

menjadi stasioner dengan nilai probabilitas yang lebih kecil dari 5%. Karena seluruh variabel stasioner pada tingkat 1st *difference*, langkah selanjutnya adalah uji kointegrasi untuk mengetahui apakah terdapat hubungan keseimbangan jangka panjang antara variabel-variabel tersebut.

Setelah uji stasioneritas dilakukan, langkah berikutnya adalah menguji kointegrasi untuk menentukan apakah terdapat hubungan jangka panjang antara variabel dependen dan independen. Penelitian ini menggunakan pendekatan uji kointegrasi Johansen, yang dilakukan dengan membandingkan nilai *trace statistic* dengan nilai kritis pada tingkat signifikansi 5%. Jika nilai *trace statistic* lebih besar daripada nilai kritis, maka dapat disimpulkan bahwa persamaan tersebut memiliki kointegrasi.

Tabel 2. Uji Kointegrasi Johansen

Uji Trace Statistik				
Hypothesized No. of CE(s)	Eigenvalue	Trace Statistic	Nilai Kritis (5%)	Prob.
None*	0,803	131,52	95,75	0
At Most 1*	0,583	69,68	47,85	0,0513
At Most 2*	0,465	36,43	47,85	0,375
At Most 3*	0,164	12,64	29,79	0,9073
At Most 4*	0,123	5,8	15,49	0,7185
At Most 5*	0,02	0,77	3,84	0,3789
Uji Maksimum Eigenvalue				
Hypothesized No. of CE(s)	Eigenvalue	Max-eigen Statistic	Nilai Kritis (5%)	Prob.
None*	0,803	61,84	40,07	0,0001
At Most 1*	0,583	33,25	33,87	0,0592
At Most 2*	0,466	23,78	27,58	0,1422
At Most 3*	0,164	6,83	21,13	0,96
At Most 4*	0,123	5,02	14,26	0,7381
At Most 5*	0,02	0,77	3,84	0,3789

Sumber: Data sekunder, diolah menggunakan *Eviews 12*

Berdasarkan hasil Uji *Trace* dan Uji *Max-Eigenvalue*, terlihat bahwa nilai *Trace Statistic* pada hipotesis "None" lebih besar dibandingkan *Critical Value* pada tingkat signifikansi 5%. Dengan demikian, H0 yang menyatakan tidak ada hubungan kointegrasi ditolak, dan H1 yang menyatakan terdapat kointegrasi dalam model diterima.

Selanjutnya Estimasi *Error Correction Model* (ECM) yang harus memenuhi beberapa kriteria, salah satunya adalah nilai *Error Correction Term* (ECT) yang signifikan. Nilai ECT digunakan untuk mengukur kecepatan penyesuaian (*speed of adjustment*) menuju keseimbangan jangka panjang setelah terjadi deviasi dalam jangka pendek. Berikut adalah hasil estimasi model ECM yang digunakan pada penelitian ini:

Tabel 3. *Error Correction Model*

<i>Variable</i>	<i>Coefficient</i>	<i>Std. Error</i>	<i>t-Statistic</i>	<i>Prob.</i>
C	0,00816	0,120744	0,067577	0,9465
ECT (-1)	-0,483795	0,191367	-2,5281	0,0166
PDB Indonesia	2,932786	3,133322	0,935999	0,3563
PDB Chile	4,891553	3,318274	1,474126	0,1502
Nilai Tukar Ril	-0,5944667	2,400664	-0,247709	0,8059
Tingkat Inflasi Chile	3,152613	10,53116	0,29936	0,7666
<i>Dummy IC-CEPA</i>	0,617069	0,861413	0,716346	0,479
<i>R-squared</i>		0,189964		
<i>Adj R-squared</i>		0,038082		
<i>Prob (F-statistic)</i>		0,307435		

Sumber: Data sekunder, diolah menggunakan *Eviews 12*

Berdasarkan tabel di atas, didapatkan probabilitas ECT (-1) sebesar 0,0166, berada di bawah tingkat signifikansi 5% ($\alpha = 0,05$), sehingga dapat disimpulkan bahwa model ECM yang digunakan valid. Koefisien ECT (-1) sebesar -0,483795 memiliki tanda negatif, sesuai dengan teori ECM, dan menunjukkan bahwa sekitar 48,38% dari deviasi dalam jangka pendek akan terkoreksi menuju keseimbangan jangka panjang dalam periode berikutnya. Hal ini mengindikasikan adanya mekanisme penyesuaian yang signifikan dari ketidakseimbangan jangka pendek menuju keseimbangan jangka panjang.

Namun, variabel bebas seperti PDB Indonesia, PDB Chile, Nilai Tukar Riil, Tingkat Inflasi Chile, dan *Dummy IC-CEPA* tidak memiliki pengaruh signifikan dalam jangka pendek terhadap ekspor mobil CBU (*Completely Built-Up*) Indonesia ke Chile. Hal ini ditunjukkan oleh nilai probabilitas masing-masing variabel yang lebih besar dari tingkat signifikansi 5%.

Uji Asumsi Klasik

Tabel 4. Uji Asumsi Klasik

<i>Variabel</i>	<i>Uji Root Test</i>				<i>Durbin-Watson</i>
	<i>Level</i>		<i>1st Difference</i>		
	<i>t-statistik</i>	<i>Prob</i>	<i>t-statistik</i>	<i>Prob</i>	
PDB Indonesia	-0,54	0,87	-5,41	0,0001	1,19
PDB Chile	-1,34	0,6	-5,44	0,0001	
Nilai Tukar Ril	-2,51	0,11	-6,15	0	
Tingkat Inflasi Chile	-0,35	0,9	-4,65	0,0007	
<i>Dummy</i>	-0,97	0,75	-6,16	0	

Berdasarkan tabel di atas, hasil uji multikolinearitas menunjukkan bahwa nilai *Variance Inflation Factor* (VIF) untuk masing-masing variabel adalah sebagai berikut: Produk Domestik Bruto (PDB) Indonesia sebesar 8,59, Produk Domestik Bruto (PDB) Chile sebesar 4,35, Nilai Tukar Ril sebesar 1,88, Inflasi sebesar 1,38, dan variabel *Dummy* sebesar 4,38. Karena seluruh nilai VIF dari variabel independen nilainya lebih kecil dari 10, maka dapat disimpulkan bahwa model regresi ini tidak mengalami masalah multikolinearitas.

Sementara itu, hasil uji autokorelasi pada tabel di atas, nilai *Durbin Watson* (DW) sebesar 1,19. Hal ini sesuai dengan syarat uji autokorelasi, di mana jika nilai DW berada dalam interval -2 sampai +2, model regresi tersebut tidak terdapat masalah autokorelasi.

Uji Statistik

Tabel 5. Uji Statistik

Variabel	t-Statistic	Prob.	F-Statistic	Prob.
C	-5,4	0,0000		
PDB Indonesia	0,482	0,6325		
PDB Chile	2,856	0,0073	21,33109	0,0000
Nilai Tukar Ril	-0,533	0,5973		
Tingkat Inflasi Chile	2,377	0,0232		
<i>Dummy</i> IC-CEPA	1,451	0,1559		

Berdasarkan hasil uji F di atas, diperoleh nilai F-hitung sebesar 21,33109 dengan probabilitas (*Prob F-statistic*) sebesar 0,000000. Karena nilai probabilitas jauh lebih kecil dari tingkat signifikansi yang disyaratkan ($\alpha = 5\%$), maka dapat disimpulkan bahwa secara simultan, variabel independen yang terdiri dari PDB Indonesia, PDB Chile, Nilai Tukar Riil, Tingkat Inflasi, dan *Dummy* IC-CEPA memiliki pengaruh signifikan terhadap variabel dependen, yaitu volume ekspor mobil CBU Indonesia ke Chile.

Sementara itu, hasil uji t yang didapatkan sebagai berikut:

- Variabel Produk Domestik Bruto (PDB) Indonesia menunjukkan nilai probabilitas yang lebih besar dibandingkan tingkat signifikansi yang ditetapkan ($0,6325 > 0,05$). Dengan demikian, H0 diterima dan H1 ditolak, sehingga dapat disimpulkan bahwa PDB Indonesia tidak memberikan pengaruh signifikan terhadap volume ekspor mobil CBU Indonesia ke Chile setelah implementasi IC-CEPA.
- Variabel Produk Domestik Bruto Chile (PDB) Chile menunjukkan nilai probabilitas yang lebih kecil dari tingkat signifikansi yang ditetapkan ($0,0073 < 0,05$). Dengan demikian, H0 ditolak dan H1 diterima, sehingga dapat disimpulkan bahwa PDB Chile tidak memberikan pengaruh signifikan terhadap volume ekspor mobil CBU Indonesia ke Chile setelah implementasi IC-CEPA.
- Variabel Nilai Tukar Ril CLP/IDR menunjukkan nilai probabilitas yang lebih besar dari tingkat signifikansi yang ditetapkan ($0,5973 > 0,05$). Dengan demikian, H0 diterima dan H1 ditolak, sehingga dapat disimpulkan bahwa Nilai Tukar Riil CLP/IDR tidak memiliki pengaruh signifikan terhadap volume ekspor mobil CBU Indonesia ke Chile setelah implementasi IC-CEPA.

- d. Variabel Tingkat Inflasi menunjukkan nilai probabilitas yang lebih kecil dari tingkat signifikansi yang ditetapkan ($0,0232 < 0,05$). Dengan demikian, H_0 ditolak dan H_1 diterima, sehingga dapat disimpulkan bahwa tingkat inflasi Chile memiliki pengaruh signifikan terhadap volume ekspor mobil CBU Indonesia ke Chile setelah implementasi IC-CEPA.
- e. Variabel *Dummy* IC-CEPA menunjukkan nilai probabilitas yang lebih besar dari tingkat signifikansi yang ditetapkan ($0,1559 > 0,05$). Dengan demikian, H_0 diterima dan H_1 ditolak, sehingga dapat disimpulkan bahwa *Dummy* IC-CEPA tidak memiliki pengaruh signifikan terhadap volume ekspor mobil CBU Indonesia ke Chile setelah implementasi IC-CEPA.

Koefisien Determinasi (R^2)

Tabel 6. Uji Koefisien Determinasi (R^2)

<i>R-squared</i>	0,758275
------------------	----------

Berdasarkan hasil di atas, nilai *R-squared* sebesar 0,758275 atau 75,83%. Hal ini berarti bahwa variabel independen, yaitu PDB Indonesia, PDB Chile, Nilai Tukar Riil, Tingkat Inflasi, dan *Dummy* IC-CEPA, mampu menjelaskan 75,83% variasi pada variabel dependen, yaitu volume ekspor mobil CBU Indonesia ke Chile. Sementara itu, sisanya, yaitu 24,17%, dipengaruhi oleh variabel lain yang tidak termasuk dalam model ini.

Hasil Analisis Regresi Determinan Ekspor Mobil CBU

Hasil regresi dalam penelitian ini disajikan sebagai berikut:

Tabel 7. Tabel Hasil Regresi

<i>Variable</i>	<i>Coefficient</i>	<i>Std. Error</i>	<i>t-Statistic</i>	<i>Prob.</i>
C	-224,6504	41,53345	-5,408902	0,0000
PDB Indonesia	1,212733	2,51333	0,48252	0,6325
PDB Chile	9,283176	3,249545	2,856762	0,0073*
Nilai Tukar Riil	-1,226385	2,299653	-0,533291	0,5973
Tingkat Inflasi Chile	11,30296	4,753625	2,377757	0,0232*
<i>Dummy</i> IC-CEPA	0,750631	0,517236	1,451235	0,1559

Persamaan regresi yang digunakan dalam penelitian ini dapat dirumuskan sebagai berikut:

$$\ln_EX_{ijt} = -224,6504 + 1,212733 \ln PDB_{it} + 9,283176 \ln PDB_{jt} - 1,226385 \ln RER_{ijt} + 11,30296 \ln INF_{jt} + 0,750631 DUMMY_{IC-CEPA} + \mu_{ijt}$$

Penjelasan hasil regresi untuk masing-masing variabel adalah sebagai berikut:

1. Konstanta model regresi sebesar -224,6504 menunjukkan bahwa jika semua variabel independen bernilai nol, logaritma ekspor mobil CBU Indonesia ke Chile diprediksi sebesar -224,6504.

2. PDB Indonesia dengan koefisien 1,212733 menunjukkan bahwa peningkatan 1% dalam PDB Indonesia akan meningkatkan ekspor mobil CBU ke Chile sebesar 1,21%, meskipun pengaruhnya tidak signifikan (probabilitas $> 0,05$).
3. PDB Chile dengan koefisien 9,283176 menunjukkan bahwa peningkatan 1% dalam PDB Chile akan meningkatkan ekspor Indonesia ke Chile sebesar 9,28%, dan variabel ini signifikan secara statistik (probabilitas $< 0,05$).
4. Nilai Tukar Riil (RER) dengan koefisien -1,226385 menunjukkan bahwa depresiasi 1% pada RER akan mengurangi ekspor mobil CBU ke Chile sebesar 1,23%, tetapi pengaruhnya tidak signifikan (probabilitas $> 0,05$).
5. Inflasi Chile dengan koefisien 11,30296 menunjukkan bahwa kenaikan 1% inflasi di Chile akan meningkatkan ekspor mobil CBU Indonesia ke Chile sebesar 11,30%, dan variabel ini signifikan secara statistik (probabilitas $< 0,05$).
6. *Dummy* IC-CEPA dengan koefisien 0,750631 menunjukkan bahwa perjanjian IC-CEPA meningkatkan ekspor CBU Indonesia ke Chile sebesar 0,75%, namun pengaruhnya tidak signifikan (probabilitas $> 0,05$).

Pengaruh Determinan Produk Domestik Bruto (PDB) Indonesia terhadap Ekspor Mobil CBU Indonesia ke Chile

Berdasarkan hasil regresi ekonometrika yang telah dilakukan terhadap model, variabel Produk Domestik Bruto (PDB) negara asal, yaitu Indonesia dalam bentuk logaritma natural, terbukti memiliki pengaruh positif sebesar 1,212733 terhadap nilai ekspor mobil CBU (*Completely Built-Up*) Indonesia ke Chile. Hal ini berarti, setiap peningkatan PDB Indonesia sebesar 1% akan meningkatkan nilai ekspor mobil CBU Indonesia sebesar 1,21%, dengan asumsi faktor lain tetap konstan (*ceteris paribus*). Akan tetapi, dari segi probabilitas, nilai yang diperoleh adalah 0,6325, lebih besar dari tingkat signifikansi yang disyaratkan, yaitu 5%. Dengan demikian, PDB Indonesia memiliki pengaruh positif dan tidak signifikan terhadap ekspor mobil CBU Indonesia ke Chile.

Hasil ini sejalan dengan penelitian oleh Pramastya (2023), yang menjadi salah satu referensi dalam penelitian ini. Dalam studi tersebut, ditemukan bahwa PDB negara asal memiliki pengaruh positif namun tidak signifikan terhadap volume ekspor. Temuan serupa juga terlihat dalam penelitian yang dilakukan oleh Ajmi et al., (2015), yang menunjukkan adanya kausalitas satu arah dari PDB ke ekspor di Afrika Selatan. Dalam penelitian tersebut, PDB memiliki efek prediktif positif terhadap ekspor, tetapi hubungan tersebut tidak signifikan secara statistik.

Hubungan positif namun tidak signifikan antara PDB Indonesia dengan nilai ekspor mobil CBU ke Chile dalam penelitian ini dapat dijelaskan melalui beberapa faktor dan perspektif yang telah diuraikan dalam literatur sebelumnya. Sebagaimana dijelaskan oleh Krugman et al., (2022) dalam *International Economics: Theory and Policy*, pertumbuhan PDB biasanya mencerminkan peningkatan kapasitas produksi dan produktivitas, yang dapat mendorong daya saing internasional serta volume ekspor. Dalam hal ini, peningkatan PDB Indonesia seharusnya memberikan potensi bagi peningkatan ekspor melalui peningkatan kapasitas produksi mobil CBU dan inovasi produk. Namun, hubungan yang tidak signifikan dalam penelitian ini menunjukkan bahwa potensi tersebut mungkin belum sepenuhnya terealisasi atau terhambat oleh faktor lain.

Pengaruh Determinan Produk Domestik Bruto (PDB) Chile terhadap Ekspor Mobil CBU Indonesia ke Chile

Berdasarkan hasil regresi ekonometrika yang telah dilakukan terhadap model, variabel Produk Domestik Bruto (PDB) negara tujuan, yaitu Chile dalam bentuk logaritma natural, terbukti memiliki pengaruh positif sebesar 9,283176 terhadap nilai ekspor mobil CBU (*Completely Built-Up*) Indonesia ke Chile. Hal ini berarti, setiap peningkatan PDB Indonesia sebesar 1% akan meningkatkan nilai ekspor mobil CBU Indonesia sebesar 9,28%, dengan asumsi faktor lain tetap konstan (*ceteris paribus*). Dari segi probabilitas, nilai yang diperoleh adalah 0,0073, lebih kecil dari tingkat signifikansi yang disyaratkan, yaitu 5%. Dengan demikian, PDB Indonesia memiliki pengaruh positif dan signifikan terhadap ekspor mobil CBU Indonesia ke Chile.

Hal ini sejalan dengan penelitian sebelumnya oleh Efendi & Munawar (2022) serta Aldi Dwi Putro & Kurniawati Hidayat (2024), yang menjadi acuan dalam penelitian ini. Kedua studi tersebut menjelaskan bahwa PDB negara tujuan memiliki pengaruh positif dan signifikan terhadap ekspor. PDB negara tujuan dapat merepresentasikan ukuran pasar yang menjadi daya tarik utama bagi ekspor komoditas. Semakin besar PDB negara tujuan, semakin tinggi pula potensi permintaan terhadap produk impor, termasuk mobil CBU asal Indonesia.

Hubungan positif dan signifikan antara PDB Chile dengan nilai ekspor mobil CBU ke Chile dalam penelitian ini menunjukkan relevansi pentingnya kapasitas ekonomi negara tujuan dalam mendorong perdagangan internasional. Sebagaimana dijelaskan oleh Krugman et al., (2022) dalam bukunya *International Economics: Theory and Policy*, pertumbuhan PDB suatu negara mencerminkan peningkatan kapasitas produksi, daya beli, dan permintaan domestik, yang pada akhirnya dapat meningkatkan permintaan terhadap produk impor, termasuk mobil CBU dari Indonesia. Dalam penelitian ini, peningkatan PDB menunjukkan adanya pertumbuhan ekonomi yang disertai dengan meningkatnya daya beli masyarakat maupun kebutuhan industri, yang mendorong permintaan terhadap produk-produk otomotif dari Indonesia.

Pengaruh Determinan Nilai Tukar Ril terhadap Ekspor Mobil CBU Indonesia ke Chile

Berdasarkan hasil regresi ekonometrika yang telah dilakukan terhadap model, variabel nilai tukar ril antara CLP ke IDR, dalam bentuk logaritma natural, terbukti memiliki pengaruh negatif sebesar -1,226385 terhadap nilai ekspor mobil CBU (*Completely Built-Up*) Indonesia ke Chile. Hal ini berarti, setiap penurunan nilai tukar sebesar 1% akan menurunkan nilai ekspor mobil CBU Indonesia sebesar -1,22%, dengan asumsi faktor lain tetap konstan (*ceteris paribus*). Dari segi probabilitas, nilai yang diperoleh adalah 0,5973, lebih besar dari tingkat signifikansi yang disyaratkan, yaitu 5%. Dengan demikian, nilai tukar ril memiliki pengaruh negatif dan tidak signifikan terhadap ekspor mobil CBU Indonesia ke Chile.

Hal ini sejalan dengan penelitian sebelumnya oleh Aldi Dwi Putro & Kurniawati Hidayat (2024), yang menjadi acuan dalam penelitian ini. Dalam studi tersebut, variabel nilai tukar memiliki pengaruh negatif dan tidak signifikan pada tingkat 5%. Miskhin (2021) menjelaskan bahwa nilai tukar merupakan salah satu variabel ekonomi makro strategis dalam perdagangan internasional. Namun, penelitian ini memperlihatkan bahwa pengaruh nilai tukar tidak selalu sesuai dengan teori dasar yang menyatakan bahwa depresiasi mata uang domestik cenderung meningkatkan daya saing ekspor, Oskoee & Kaniptong (2021). Salah satu kemungkinan penyebabnya adalah volatilitas nilai tukar, seperti yang diungkapkan oleh Zhang & MacDonald

(2020). Ketidakstabilan nilai tukar dapat menciptakan ketidakpastian bagi eksportir, sehingga mereka lebih berhati-hati dalam mengambil keputusan ekspor, terutama untuk produk dengan nilai tinggi seperti mobil CBU.

Selain itu, karakteristik industri otomotif juga menjadi faktor penting dalam menjelaskan hasil ini. Menurut Jaebin dan Jaebin & Jong-Wha (2022), produk dengan tingkat diferensiasi tinggi, seperti mobil, cenderung kurang sensitif terhadap perubahan nilai tukar karena elastisitas permintaannya yang rendah. Pembeli mobil biasanya mempertimbangkan faktor-faktor lain seperti kualitas, merek, dan fitur produk, sehingga perubahan harga relatif akibat fluktuasi nilai tukar tidak memiliki pengaruh signifikan terhadap permintaan. Struktur pasar yang lebih tersegmentasi juga dapat mengurangi sensitivitas nilai tukar terhadap ekspor.

Pengaruh Determinan Tingkat Inflasi Chile terhadap Ekspor Mobil CBU Indonesia ke Chile

Berdasarkan hasil regresi ekonometrika yang telah dilakukan terhadap model, variabel tingkat inflasi negara tujuan, yaitu Chile, terbukti memiliki pengaruh positif sebesar 11,30296 terhadap nilai ekspor mobil CBU (*Completely Built-Up*) Indonesia ke Chile. Hal ini berarti, setiap peningkatan tingkat inflasi Chile sebesar 1% akan meningkatkan nilai ekspor mobil CBU Indonesia sebesar 11,30%, dengan asumsi faktor lain tetap konstan (*ceteris paribus*). Dari segi probabilitas, nilai yang diperoleh adalah 0,0232, lebih kecil dari tingkat signifikansi yang disyaratkan, yaitu 5%. Dengan demikian, tingkat inflasi Chile memiliki pengaruh positif dan signifikan terhadap ekspor mobil CBU Indonesia ke Chile.

Hal ini sejalan dengan penelitian sebelumnya oleh Pramastya (2023), yang menjadi acuan dalam penelitian ini. Dalam studi tersebut, variabel tingkat inflasi menunjukkan pengaruh yang positif dan signifikan pada taraf nyata 1% terhadap ekspor. Menurut Mankiw (2021) dan Miskhin (2021), inflasi biasanya menurunkan daya beli mata uang dan dapat berdampak negatif pada daya saing harga suatu negara. Namun, dalam penelitian ini, kenaikan tingkat inflasi Chile dapat mencerminkan fenomena tertentu dalam perekonomian Chile yang justru mendukung impor, termasuk mobil CBU dari Indonesia. Misalnya, inflasi yang tinggi di Chile dapat didorong oleh *demand-pull inflation*, yaitu inflasi yang disebabkan oleh peningkatan permintaan agregat, seperti yang dijelaskan oleh Johnson & Lee (2021). Dalam kasus ini, meningkatnya permintaan di Chile, termasuk untuk barang-barang impor seperti mobil, dapat memberikan peluang bagi eksportir Indonesia untuk meningkatkan nilai ekspor.

Chen & Liu (2023) menjelaskan bahwa inflasi umumnya dapat menurunkan daya saing ekspor suatu negara. Namun, dari perspektif negara pengekspor seperti Indonesia, inflasi di negara tujuan dapat membuka peluang jika barang yang diekspor memiliki nilai diferensiasi atau tidak tergantikan di pasar lokal. Dalam hal ini, mobil CBU dari Indonesia mungkin menjadi pilihan yang tetap kompetitif bagi konsumen Chile meskipun inflasi meningkat.

Pengaruh Determinan Dummy IC-CEPA terhadap Ekspor Mobil CBU Indonesia ke Chile

Berdasarkan hasil regresi ekonometrika yang telah dilakukan terhadap model, variabel *Dummy* IC-CEPA (Indonesia-Chile *Comprehensive Partnership Agreement*), terbukti memiliki pengaruh positif sebesar 0,750631 terhadap nilai ekspor mobil CBU (*Completely Built-Up*) Indonesia ke Chile. Hal ini berarti, keberadaan IC-CEPA akan meningkatkan nilai ekspor mobil CBU Indonesia sebesar 0,75%, dengan asumsi faktor lain tetap konstan (*ceteris paribus*). Akan tetapi, dari segi probabilitas, nilai yang diperoleh adalah 0,6325, lebih besar dari tingkat

signifikansi yang disyaratkan, yaitu 5%. Dengan demikian, keberadaan IC-CEPA memiliki pengaruh positif namun tidak signifikan terhadap ekspor mobil CBU Indonesia ke Chile.

Hal ini sejalan dengan penelitian Lateef et al. (2018) dan Khairunissa, (2024) yang menyatakan bahwa keberadaan perjanjian perdagangan, seperti perjanjian dagang bebas (*Free Trade Agreement/FTA*), berpotensi meningkatkan aliran perdagangan antarnegara anggota. Perjanjian perdagangan biasanya bertujuan untuk mengurangi atau menghilangkan hambatan perdagangan, seperti tarif bea masuk, kuota, dan hambatan non-tarif lainnya, yang dapat mendorong peningkatan ekspor dan impor di antara negara-negara yang terlibat.

KESIMPULAN

Kesimpulan dari penelitian ini menunjukkan bahwa faktor-faktor yang memengaruhi ekspor mobil CBU Indonesia ke Chile melibatkan beberapa variabel, yaitu PDB Indonesia, PDB Chile, nilai tukar riil, tingkat inflasi, dan implementasi IC-CEPA. Hasil analisis menunjukkan bahwa PDB Chile dan tingkat inflasi memiliki pengaruh positif dan signifikan terhadap ekspor, sedangkan PDB Indonesia dan nilai tukar riil tidak memiliki pengaruh signifikan. IC-CEPA memberikan dampak positif terhadap ekspor, meskipun pengaruhnya tidak signifikan secara statistik. Selain itu, nilai ekspor cenderung meningkat setelah IC-CEPA diimplementasikan, dengan kontribusi signifikan dari PDB Chile dan inflasi.

Saran yang dapat diberikan adalah agar pemerintah terus mendukung pemanfaatan IC-CEPA melalui sosialisasi dan peningkatan kerjasama bilateral dengan Chile. Pemerintah juga perlu memberikan insentif dan dukungan logistik untuk memperkuat daya saing produk otomotif Indonesia. Bagi pelaku usaha, disarankan untuk meningkatkan diversifikasi produk dan menyesuaikan dengan preferensi konsumen Chile, serta memanfaatkan peluang produk ramah lingkungan. Peneliti dan akademisi disarankan untuk melakukan studi lebih lanjut mengenai faktor lain yang dapat mempengaruhi ekspor dan dampak perjanjian perdagangan lainnya, serta menggunakan pendekatan metodologi yang lebih variatif untuk memperkaya pemahaman tentang dinamika ekspor Indonesia ke Chile.

DAFTAR PUSTAKA

- Ajmi, A. N., Aye, G. C., Balcilar, M., & Gupta, R. (2015). Causality between exports and economic growth in South Africa: Evidence from linear and nonlinear tests. *The Journal of Developing Areas*, 163–181.
- Aldi Dwi Putro, F., & Kurniawati Hidayat, N. (2024). KINERJA EKSPOR PRODUK TEH INDONESIA DI PASAR INTERNASIONAL: ASESMEN PERJANJIAN PERDAGANGAN INDONESIA Export Performance of Indonesian Tea Products in the International Market: An Assessment on Indonesia's Trade Agreements.
- Azam, B. (2021). *1,5 Juta Lapangan Kerja Industri Otomotif Ikut Dongkrak Erekonomi RI*.
- Chen, W., & Liu, H. (2023). Inflation, Exchange Rates, and Export Performance: Evidence from Emerging Market Economies. *World Development*, 161.
- Efendi, R. N., & Munawar. (2022). PENGARUH DETERMINAN PERDAGANGAN BILAT-ERAL INDONESIA-AUSTRALIA TERHADAP TOTAL EKSPOR INDONESIA DENGAN PENDEKATAN GRAVITY MODEL. *Contemporary Studies in Economic, Finance and Banking*, 1(2), 322–332. <https://doi.org/10.21776/csefb.2022.01.2.12>
- Fahrurroji, F. (2021). *Memahami Wacana Demokrasi Pada Model Buku Teks*. ZAHIR PUBLISHING.
- Focus2move. (2024, October 21). Chile 2024. Vehicle Market Sees A Further Dip Up To September (-7.3%).
- Gujarati, D. N., & Porter, D. C. (2012). *Dasar-dasar ekonometrika*. Jakarta: Salemba Empat, 1.
- Hoekman, B., & Mavroidis, P. C. (2019). Burning down the house? The Appellate Body in the centre of the WTO crisis. The Appellate Body in the Centre of the WTO Crisis (July 1, 2019). *Robert Schuman Centre for Advanced Studies Research Paper No. RSCAS*, 56.
- Iqbal, F. M., & Irawati, I. (2023). HUKUM INTERNASIONAL SEBAGAI PERANGKAT POLITIK: PEMBUATAN PERJANJIAN INTERNASIONAL OLEH PEMERINTAH DAERAH DI INDONESIA. *Caraka Prabhu: Jurnal Ilmu Pemerintahan*, 7(2), 61–84.
- Jaebin, K., & Jong-Wha, L. (2022). Exchange Rate and Export Dynamics: New Evidence from Emerging Markets. *Journal of International Money and Finance*, 120.
- Johnson, R., & Lee, S. (2021). Inflation Dynamics and Macroeconomic Stability: New Evidence from Global Analysis. *Journal of International Economics*, 128.
- Khairunissa, S. (2024). Analisis Perjanjian Indonesia- Australia Comprehensive Economic Partnership Agreement (IA-CEPA) Terhadap Ekspor Produk Pertanian Indonesia. *Law, Development & Justice Review*, 7.
- Krugman, P., Obstfeld, M., & Melitz, M. (2022). *International Economics: Theory and Policy* (12th ed.). Pearson.
- Lateef, M., Tong, G.-J., & Riaz, M.-U. (2018). Exploring the gravity of agricultural trade in China–Pakistan free trade agreement. *The Chinese Economy*, 51(6), 522–533.
- Mankiw, N. G. (2021). *Principles of economics*. Cengage Learning.
- Miskhin, F. (2021). *The Economics of Money, Banking, and Financial Markets* (13th ed.). Pearson.
- Munawaroh, A., Ummah, K. K., Wulandari, N., & Ardianto, B. (2024). DINAMIKA HUKUM PERDAGANGAN INTERNASIONAL: STUDI KASUS PADA ORGANISASI PERDAGANGAN DUNIA (WTO). *Holistik Analisis Nexus*, 1(6), 128–137.

- Oskoe, M., & Kanitpong, T. (2021). On the asymmetric effects of exchange rate changes and Thailand's inpayments from and outpayments to its partners. *The Journal of Economic Asymmetries*, 24.
- Pramastya, A. (2023). *Analisis Faktor-Faktor Yang Mempengaruhi Ekspor Uang Indonesia Terhadap Enam Negara Tujuan*. 3.
- Ristiyani, N. K. S., Mangku, D. G. S., & Yuliantini, N. P. R. (2022). Kedudukan Hukum Perdagangan Internasional terhadap Perekonomian Indonesia. *Jurnal Komunikasi Hukum (JKH)*, 8(2), 640–649.
- Stephen, M. D., & Parížek, M. (2019). New powers and the distribution of preferences in global trade governance: From deadlock and drift to fragmentation. *New Political Economy*, 24(6), 735–758.
- Tanaka, A. (2023). Estimating the effects of GATT/WTO membership on trade using staggered difference-in-differences design. *SocArXiv*. November, 18.
- UN Comtrade. (2023). *Trade Data*.
- World Trade Organizaton. (2024). *Evolution of RTAs, 1948 - 2024*.
- Zhang, Z., & MacDonald, R. (2020). Exchange Rates, Trade Performance and Economic Growth. *The World Economy*, 43.