

TRADE AND INDUSTRY BRIEF

Mohamad D. Revindo, Ph.D. (revindo@lpem-feui.org)
Yeremia Natanael, S.E. (yeremia.natanael@lpem-feui.org)

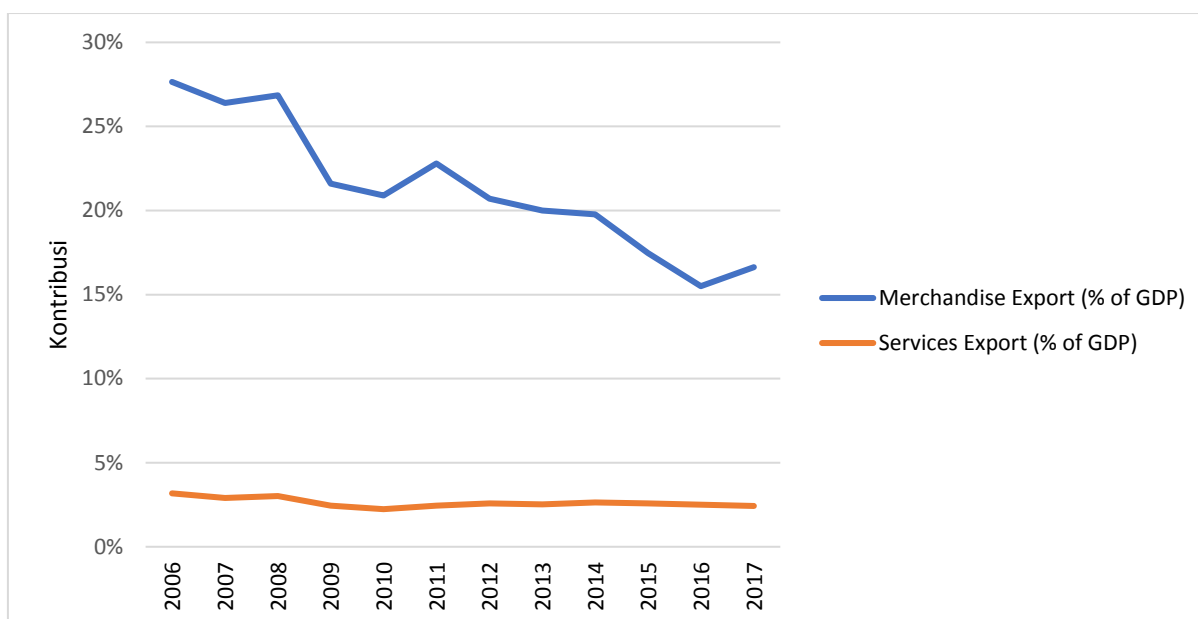
Neraca perdagangan Indonesia pada November 2018 mencatat defisit USD 2,05 miliar, yang sebagian besarnya dipicu oleh defisit neraca migas. Secara kumulatif, neraca perdagangan non-migas Indonesia sepanjang Januari-November 2018 mencatat surplus USD 4,64 miliar tetapi belum mampu menutupi defisit neraca migas sebesar USD 12,15 miliar pada periode yang sama.

Trade and Industry Brief edisi Desember ini memberikan perspektif singkat terhadap perkembangan ekspor dan impor Indonesia per November 2018 dan sepanjang Januari-November 2018. Pada edisi ini juga disajikan kecenderungan perdagangan dalam beberapa tahun terakhir sekaligus *outlook* perdagangan di 2019, meliputi kemungkinan perkembangan peran ekspor dalam perekonomian serta perkembangan nilai, harga, jenis komoditas dan negara mitra ekspor dan impor.

A. Kontribusi Ekspor terhadap PDB

Perekonomian Indonesia tumbuh sebesar 5,46% secara rata-rata dalam kurun sepuluh tahun terakhir. Seiring dengan pertumbuhan ekonomi tersebut, ekspor barang dan jasa Indonesia juga mengalami pertumbuhan baik dalam nilai maupun volume. Meskipun demikian, struktur perekonomian Indonesia cenderung mengalami perubahan dari waktu ke waktu, salah satunya ditunjukkan dengan perubahan kontribusi ekspor terhadap perekonomian pada Gambar 1. Kontribusi ekspor jasa terhadap Produk Domestik

Bruto (PDB) nasional cenderung stabil pada kisaran 2,5% tetapi kontribusi ekspor barang cenderung mengalami penurunan dari sekitar 27% di 2006 menjadi 17% di 2017. Pada 2018, secara umum kontribusi ekspor terhadap PDB juga tidak berubah di sepanjang Januari-November dan kecil kemungkinan mengalami perubahan besar di 2019 dimana penyumbang utama PDB masih akan didominasi oleh pengeluaran konsumsi rumah tangga dan pembentukan modal tetap domestik bruto (investasi).



Gambar 1: Kontribusi Ekspor terhadap PDB Indonesia, 2006-2017

Sumber: ITC Trademap (2018) dan World Bank (2018)

B. Neraca Perdagangan

Pada November 2018 neraca perdagangan Indonesia mencatat defisit sebesar USD 2,05 miliar, yang terdiri dari defisit pada neraca migas sebesar USD 1,46 miliar dan defisit neraca non-migas sebesar USD 0,58 miliar. Kondisi neraca perdagangan migas, non-migas maupun secara total pada November 2018 lalu relatif memburuk dibandingkan Oktober 2018 maupun November 2017.

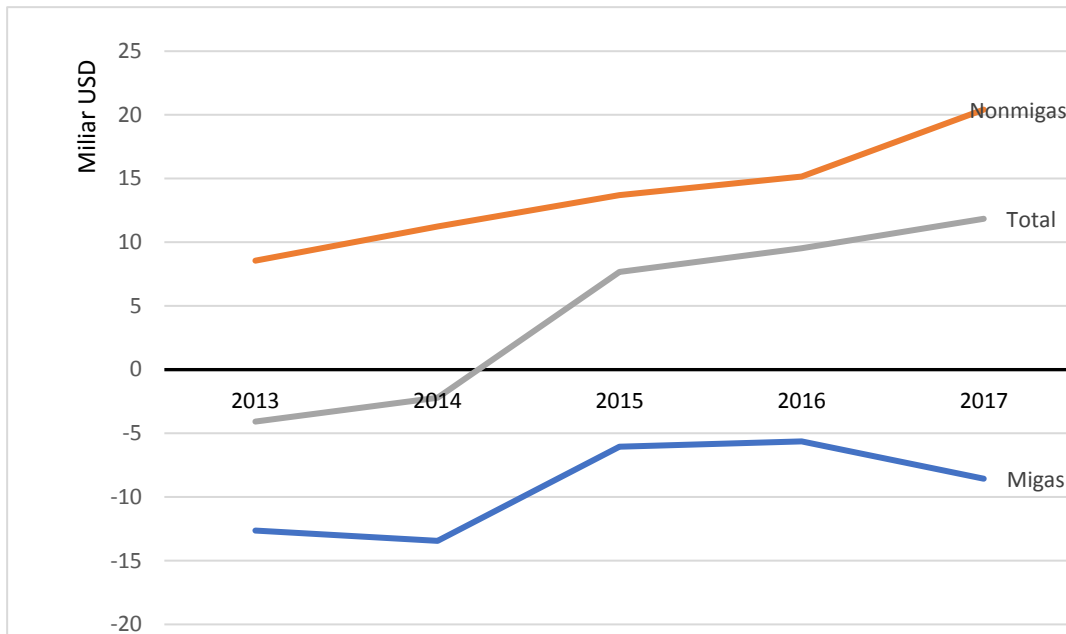
Secara kumulatif, neraca perdagangan non-migas sepanjang periode Januari-November 2018 masih mencatatkan surplus sebesar USD 4,64 miliar. Meski demikian, surplus tersebut tidak dapat mengimbangi defisit neraca migas yang mencapai USD 12,15 miliar, sehingga neraca perdagangan secara total mengalami defisit USD 7,51 miliar. Kondisi ini berlawanan jika dibandingkan dengan neraca perdagangan pada periode yang sama di 2017 yang mencatatkan surplus sebesar USD 12,08 miliar. Akumulasi nilai ekspor migas dan non-migas sepanjang Januari-November 2018 sebenarnya

mengalami pertumbuhan masing-masing sebesar 9,90% dan 7,47% dibandingkan periode yang sama pada 2017, tetapi peningkatan ekspor ini tidak sebanding dengan besarnya peningkatan pada impor migas dan non-migas yang pada periode tersebut juga mencatat kenaikan sebesar masing-masing 27,85% dan 21,13%.

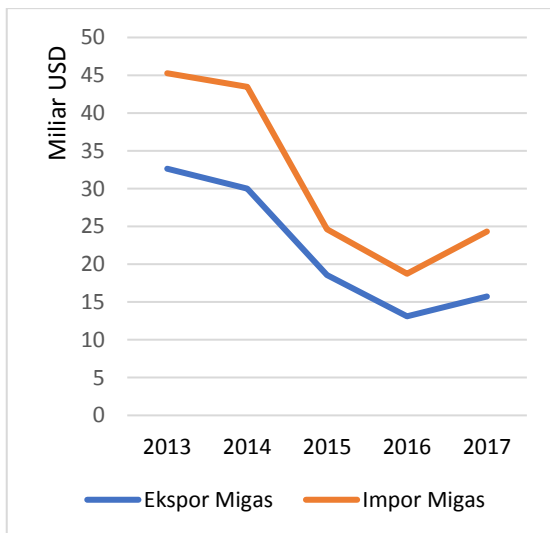
Untuk memberikan perspektif yang lebih baik atas kondisi neraca perdagangan, Gambar 2 dan Gambar 3 menunjukkan perkembangan neraca perdagangan barang selama lima tahun terakhir. Terlihat bahwa neraca perdagangan migas selalu mengalami defisit sedangkan neraca non-migas selalu positif dalam kurun waktu tersebut. Lebih jauh lagi, sejak 2015 surplus neraca non-migas sudah mampu menutupi defisit migas sehingga neraca total selalu positif. Meskipun demikian, mengingat besarnya akumulasi defisit pada Januari-November 2018 yang kecil kemungkinan tertutup di Desember, neraca perdagangan total 2018 diperkirakan akan mengalami defisit

pertama kali sejak 2014. Pada 2019, kondisi neraca perdagangan migas akan sangat dipengaruhi oleh kelanjutan implementasi program *biodiesel* 20% (B20) serta pencapaian target *lifting* minyak

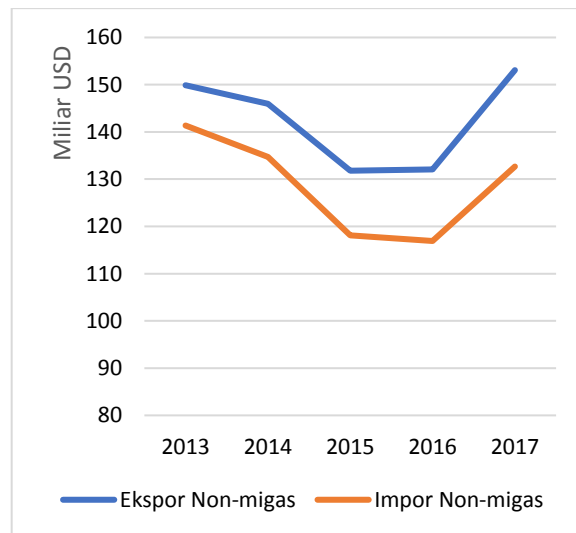
bumi sebesar 775 ribu barel per hari. Selain itu, pada 2019 kemampuan meningkatkan ekspor non-migas dipengaruhi beberapa hal yang akan dibahas pada bagian selanjutnya dalam laporan ini.



Gambar 2: Perkembangan Neraca Perdagangan Barang Indonesia 2013-2017
Sumber: Kementerian Perdagangan (2018)



a) Ekspor & Impor Migas 2013-2017

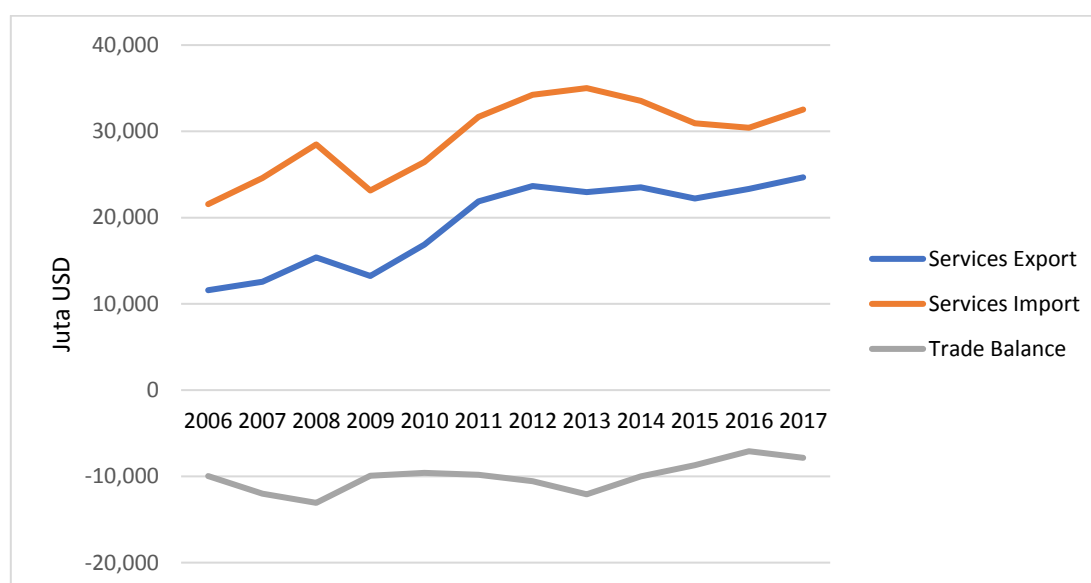


b) Ekspor & Impor Non-migas 2013-2017

Gambar 3: Perkembangan Ekspor & Impor Barang Indonesia 2013-2017
Sumber: Kementerian Perdagangan (2018)

Selain neraca perdagangan barang, perekonomian Indonesia juga dihadapkan pada tantangan defisit neraca perdagangan jasa. Gambar 4 menunjukkan perkembangan neraca perdagangan jasa pada kurun 2006-2017. Terlihat bahwa dalam periode tersebut neraca perdagangan jasa selalu mengalami defisit, dimana meskipun ekspor jasa cenderung

mengalami kenaikan dari tahun ke tahun, tetapi impor jasa juga menunjukkan kecenderungan kenaikan. Pada 2018 defisit neraca jasa diperkirakan mencapai 8,2 miliar USD, yang tentunya memberikan tekanan tambahan pada neraca transaksi berjalan dan neraca pembayaran Indonesia.



Gambar 4: Perkembangan Neraca Perdagangan Jasa Indonesia 2006-2017

Sumber: ITC Trademap (2018)

Dilihat dari jenis jasa yang diperdagangkan, terdapat setidaknya dua perbedaan mencolok antara jasa ekspor dan impor. Pertama, terdapat defisit yang besar pada neraca jasa keuangan, dimana konsumen masih banyak menggunakan jasa perbankan, asuransi, dana pensiun dan konsultasi pengelolaan keuangan

C. Jenis Komoditas

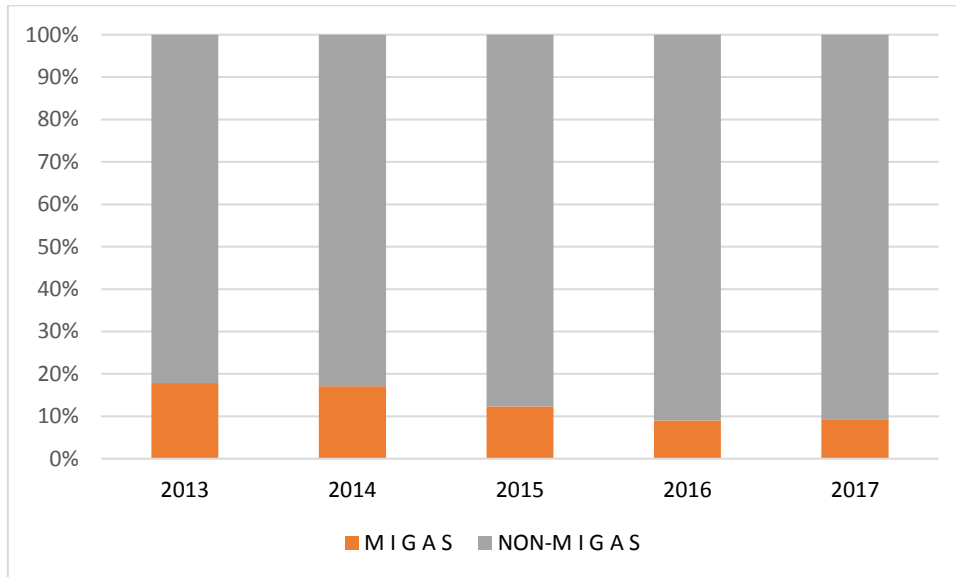
Sebagian besar nilai ekspor selama periode Januari-November 2018 disumbangkan komoditas non-migas (90,56%) dan sebagian kecil komoditas migas (9,44%). Gambar 5a menunjukkan bahwa secara umum peranan komoditas migas terhadap ekspor memang cenderung kecil dan terus menurun dari tahun ke tahun. Secara

asing. Kedua, jasa transportasi merupakan jenis jasa impor kedua terpenting tetapi tidak masuk dalam tiga jenis ekspor jasa terpenting. Dengan kata lain, Indonesia masih lemah dalam penyediaan jasa angkutan barang (pengapalan dan kargo udara) serta angkutan penumpang lintas negara.

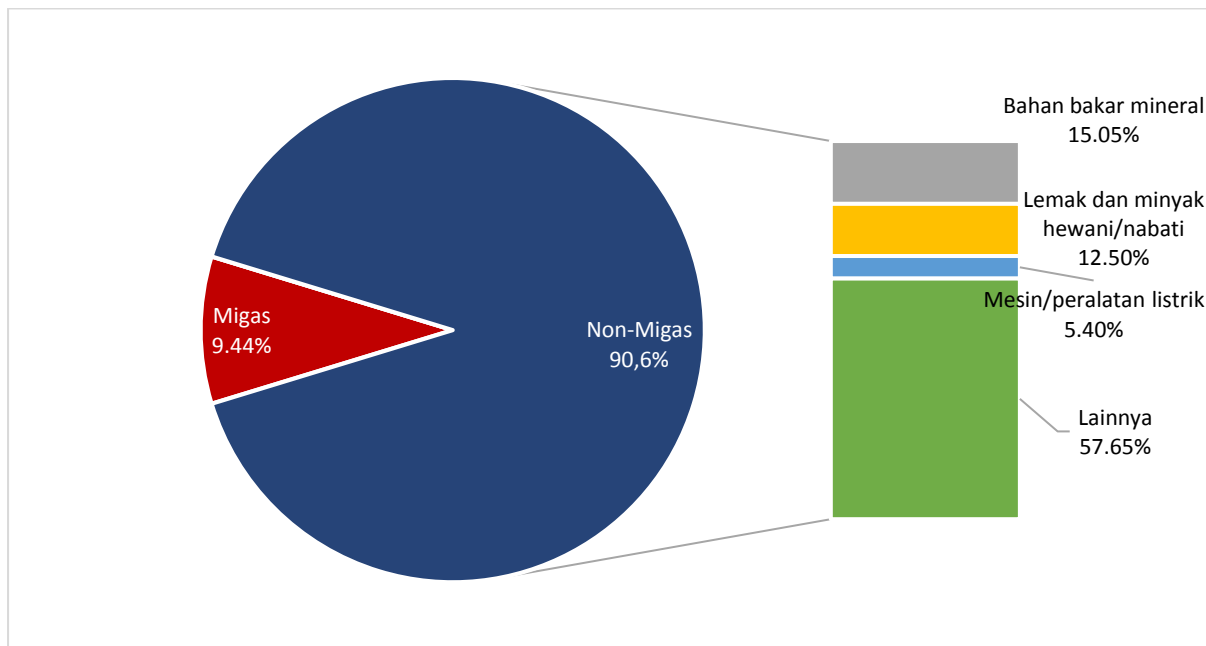
spesifik berdasarkan kelompok barangnya, penyumbang utama ekspor non-migas sepanjang Januari-November adalah HS 27: Bahan bakar mineral (15,05%) yang sebagian besar berupa batubara dan gas alam, disusul HS 15: Lemak dan minyak hewan/nabati (12,50%). Kelompok barang berikutnya adalah HS 85: Mesin/peralatan

listrik (5,40%), dan posisi ke-empat adalah HS 72: Besi dan baja (3,52%), serta posisi ke-lima yaitu HS 71: Perhiasan/permata (3,47%). Untuk kelompok komoditas migas

penyumbang utama ekspornya sepanjang 2018 adalah gas alam dan minyak mentah, adapun ekspor hasil olahan minyak dan gas masih relatif terbatas.



a) Kontribusi Komoditas Migas dan Non-migas terhadap Ekspor, 2013-2017



b) Komposisi Ekspor Indonesia 2018

Gambar 5: Komposisi Ekspor Indonesia berdasarkan Komoditas Migas & Non-migas

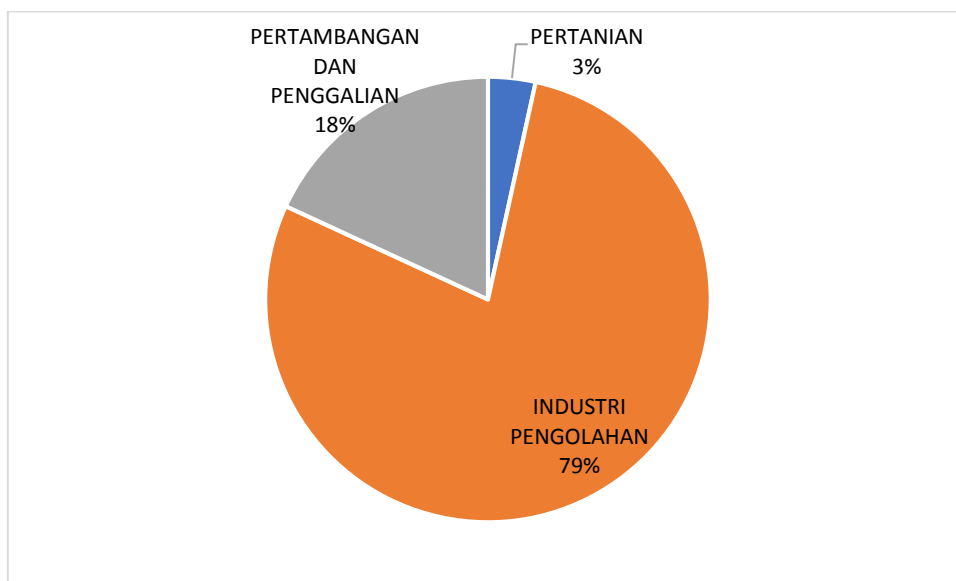
Sumber: ITC Trademap (2018)

Ditinjau berdasarkan sektornya, Gambar 6 menunjukkan kontributor utama ekspor barang Indonesia sepanjang 2018 adalah industri pengolahan (79%), kemudian pertambangan dan penggalian

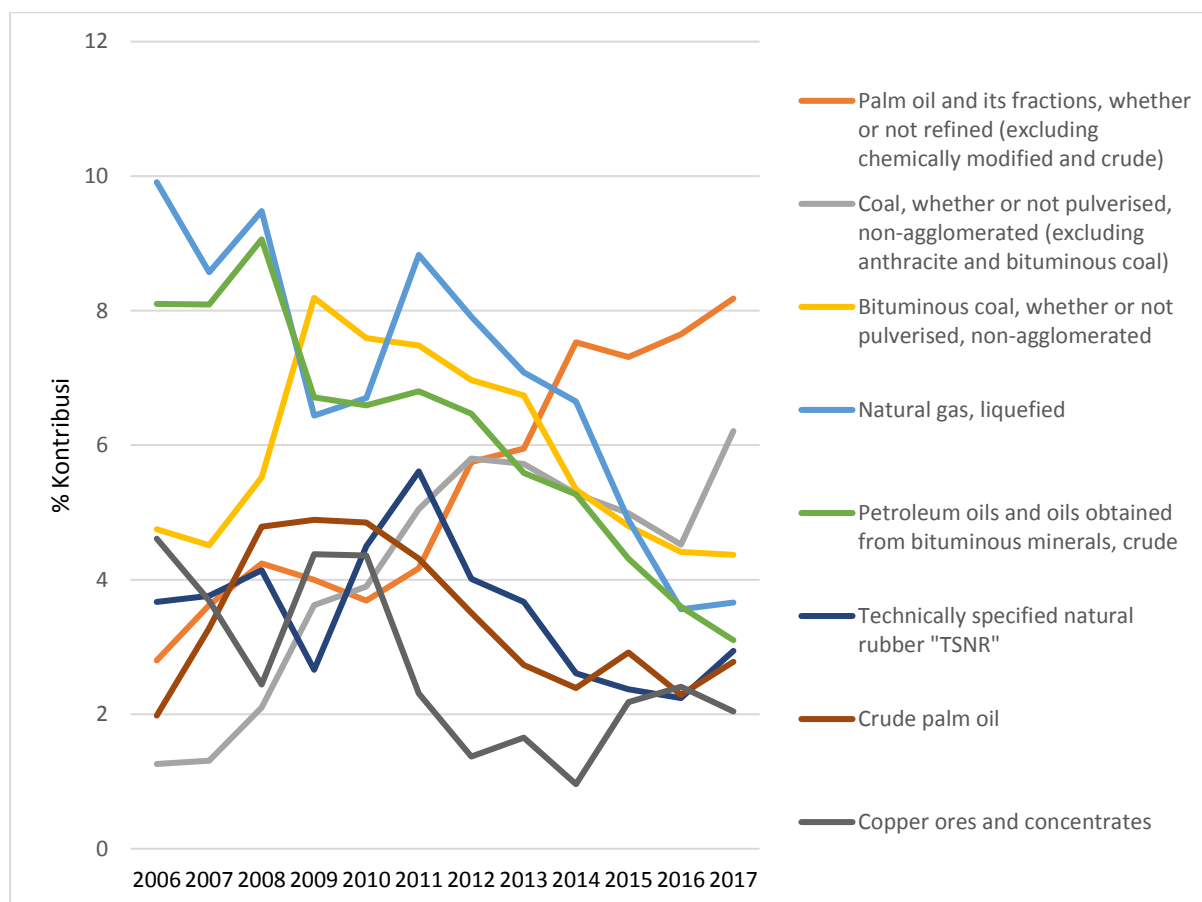
(18%) dan pertanian (3%). Meningkatnya ekspor bahan bakar mineral (batu bara) selama setahun terakhir menaikkan kontribusi sektor pertambangan dan penggalian hampir 3% dibanding 2017.

Pada sektor industri pengolahan, meskipun mencatat peningkatan pada nilai ekspor, namun kontribusinya terhadap total ekspor cenderung mengalami sedikit

penurunan. Adapun sektor pertanian mengalami penurunan baik dalam nilai ekspor maupun kontribusinya terhadap total ekspor.



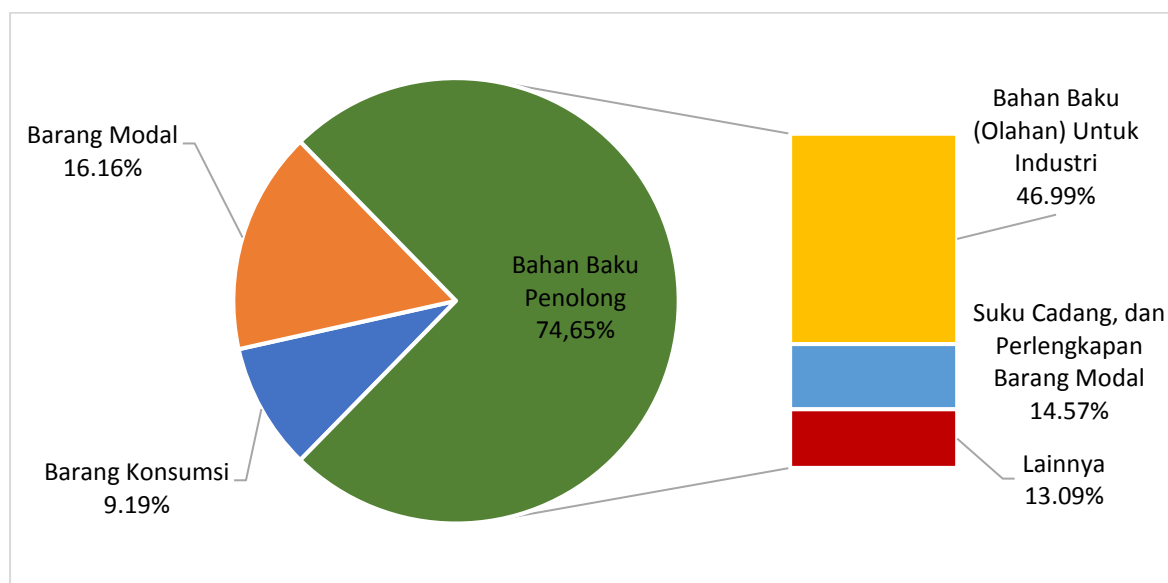
Gambar 6: Komposisi Ekspor Barang Indonesia 2018 berdasarkan Sektor
Sumber: Berita Resmi Statistik BPS (2018)



Gambar 7: Komoditas Ekspor Barang Utama Indonesia 2006-2017 (HS 6 Digit)
Sumber: ITC Trademap (2018)

Gambar 7 menunjukkan secara lebih detail delapan komoditas utama ekspor Indonesia dengan penggolongan yang lebih spesifik (6 digit HS) selama 2006-2017. Terlihat bahwa meskipun Indonesia tidak lagi bergantung pada ekspor migas, tetapi komoditas non-migas yang menjadi andalannya masih berbentuk bahan mentah atau pengolahan sederhana. Komoditas ekspor utama non-migas diantaranya adalah minyak sawit, batu bara, karet mentah dan bijih tembaga. Pada 2019 komposisi produk ekspor non-migas utama kemungkinan belum berubah banyak. Akan tetapi, pada beberapa komoditas ekspor penting berikutnya mungkin terjadi peningkatan nilai tambah ekspor dengan telah beroperasinya beberapa industri pengolahan berorientasi ekspor di berbagai kawasan ekonomi khusus.

Di sisi impor, sektor non-migas juga mendominasi 84% dari total impor sepanjang 2018. Berdasarkan penggunaannya, Gambar 8 menunjukkan sebagian besar dari impor Indonesia digunakan untuk input produksi yaitu bahan baku penolong dan barang modal, sementara hanya sebagian kecil (9,19%) digunakan untuk konsumsi (produk final). Secara lebih spesifik, barang impor untuk bahan baku penolong sebagian besar (60%) berupa bahan baku olahan untuk industri dan suku cadang dan perlengkapan barang modal. Hal ini mengindikasikan bahwa impor yang dilakukan Indonesia lebih banyak dimanfaatkan untuk ekspansi kegiatan produksi industri dalam negeri sekaligus menunjukkan ketergantungan produksi domestik terhadap input impor.

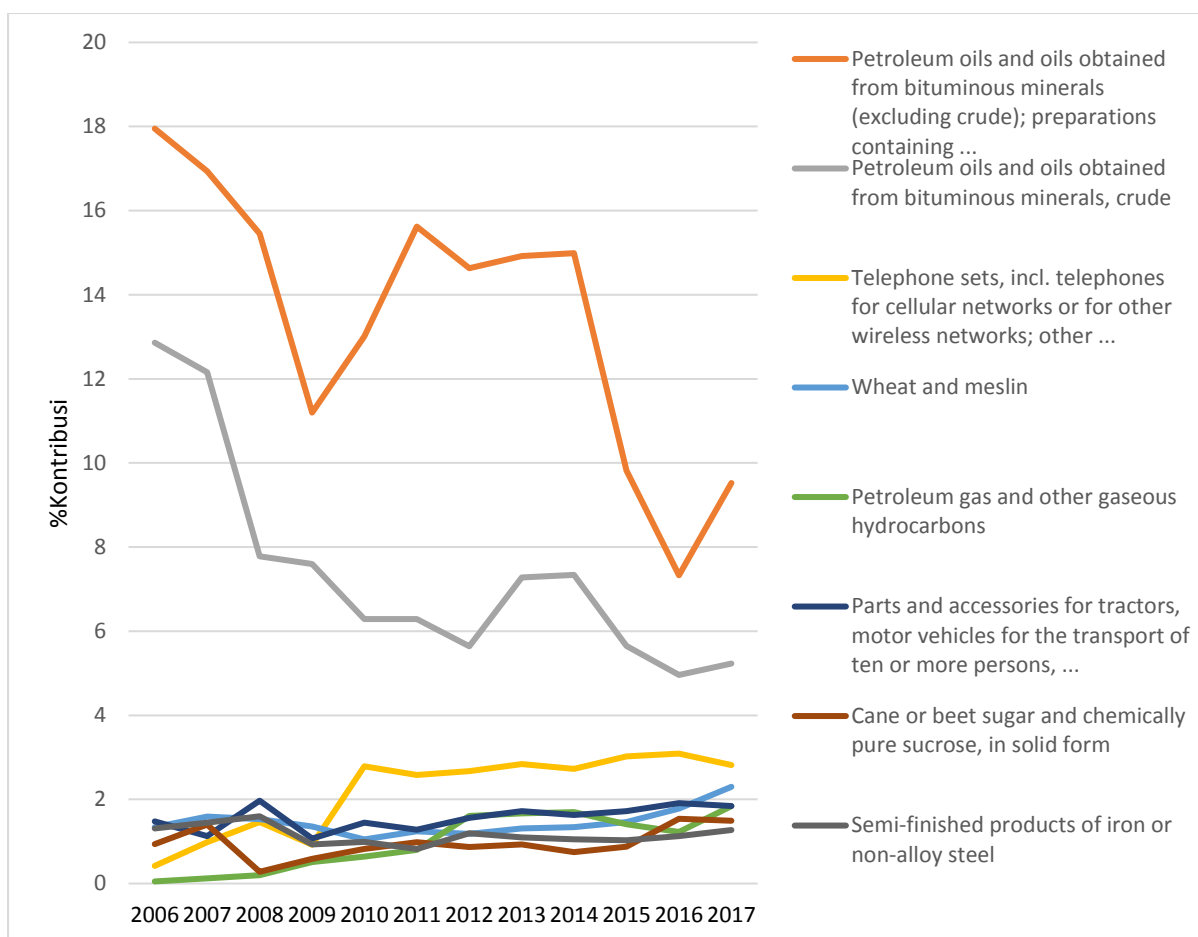


Gambar 8: Komposisi Impor Barang Indonesia berdasarkan Penggunaan, 2018

Sumber: Berita Resmi Statistik BPS (2018)

Gambar 9 menunjukkan secara lebih detail delapan komoditas utama impor Indonesia dengan penggolongan yang lebih spesifik (4 digit HS) selama 2006-2017. Berbeda dengan komoditas ekspor

yang didominasi oleh bahan mentah, komoditas impor didominasi oleh minyak, gas serta komponen elektronika dan permesinan.



Gambar 9: Komoditas Utama Impor Barang Indonesia 2006-2017 (HS 4 Digit)

Sumber: ITC Trademap (2018)

D. Negara Mitra Dagang

Seiring dengan keikutsertaan Indonesia dalam berbagai perjanjian perdagangan bilateral, regional maupun multilateral, perekonomian Indonesia semakin terbuka seiring dengan waktu. Meskipun demikian, hubungan Indonesia dengan para mitra dagangnya menunjukkan pola tertentu yang menarik untuk diamati. Ditinjau dari negara tujuan ekspor komoditas non-migas, Tiongkok adalah negara tujuan utama pada November 2018. Negara tujuan ekspor utama selanjutnya secara berturut-turut adalah Amerika Serikat, Jepang, India dan Singapura. Komposisi lima negara tujuan utama ini tidak mengalami perubahan secara kumulatif sepanjang Januari-November 2018 dimana

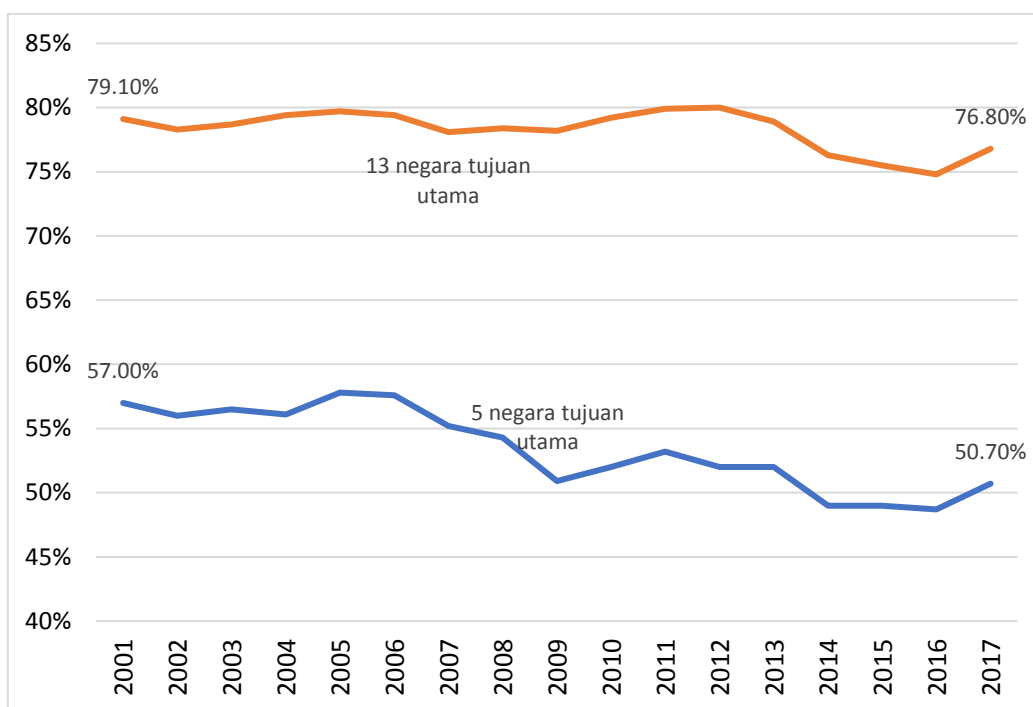
tujuan ekspor utama Indonesia adalah Tiongkok (15,12%), Amerika Serikat (10,78%), Jepang (10,09%), India (8,37%) dan Singapura (5,41%). Porsi nilai ekspor ke lima negara tujuan utama tersebut sepanjang periode Januari-November 2018 mencapai 49,67% dari nilai ekspor keseluruhan.

Di satu sisi hal ini menandakan bahwa sepanjang 2018 ekspor Indonesia masih terkonsentrasi dan belum dapat lepas dari ketergantungan terhadap beberapa negara tujuan tertentu. Meskipun demikian, jika tren tersebut ditarik kebelakang dari tahun 2001 hingga 2017, total proporsi ekspor ke lima negara tujuan utama cenderung mengalami penurunan

dari 57% pada 2001 menjadi sekitar 50% sejak 2014 (lihat Gambar 10). Selain itu, terjadi perubahan dimana sejak 2013 India menggeser Korea Selatan dari lima tujuan ekspor utama. Kesemua hal ini mengindikasikan tren positif adanya diversifikasi negara tujuan utama ekspor Indonesia.

Tren positif diversifikasi tujuan ekspor juga terlihat jika cakupan analisis diperluas

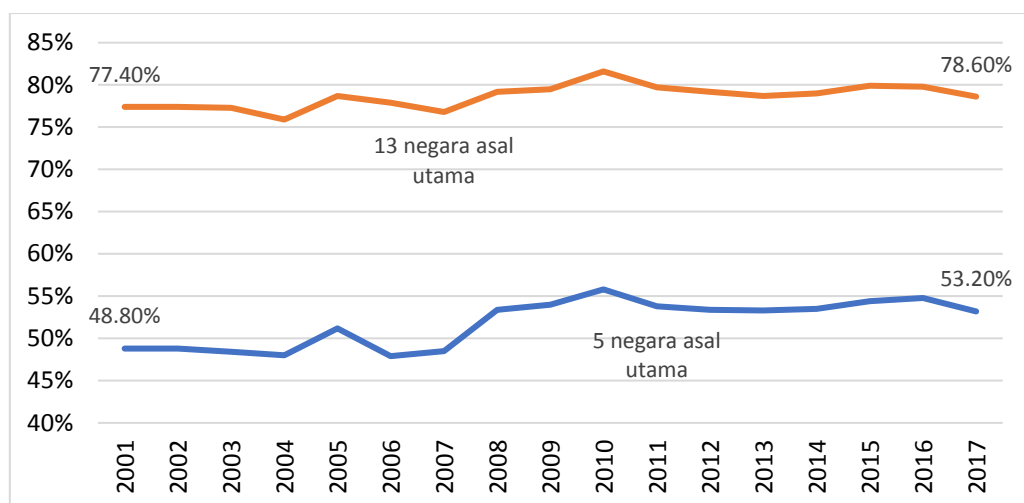
hingga 13 negara tujuan utama. Dalam 13 negara tujuan utama ini terdapat beberapa negara lain dari Asia Tenggara, Asia Timur dan Eropa. Porsi nilai ekspor ke 13 negara tujuan utama juga mengalami penurunan dari 79,1% di 2011 menjadi 76,8% di 2017 dan 71,48% sepanjang Januari-November 2018.



Gambar 10: Total Kontribusi Ekspor ke 5 dan 13 Negara Tujuan Utama 2001- 2017
Sumber: ITC Trademap (2018)

Dari sisi impor, komposisi lima negara asal impor utama Indonesia tidak berbeda jauh dengan negara tujuan utama ekspor, kecuali Thailand yang menggantikan tempat India sebagai salah satu asal impor utama Indonesia. Jika ditarik lebih jauh ke belakang, terdapat kecenderungan peningkatan konsentrasi impor dari lima negara utama, dari 48,8% di 2001 menjadi 53,2% di 2017 (lihat Gambar 11). Pada 2018, sepanjang Januari-November impor Indonesia dari lima negara utama bahkan

mencapai 58,25% dari total impor. Hal ini menunjukkan ketergantungan impor yang tinggi pada beberapa negara tertentu. Kecenderungan konsentrasi yang sama juga masih terlihat jika negara asal impor utama diperluas menjadi 13 negara. Terdapat kecenderungan peningkatan konsentrasi impor dari 13 negara utama, dari 77,4% di 2001 menjadi 78,6% di 2017. Pada 2018, sepanjang Januari-November impor Indonesia dari 13 negara utama bahkan mencapai 80,2% dari total impor.



Gambar 11: Total Kontribusi Impor dari 5 dan 13 Negara Asal Utama 2001-2017

Sumber: ITC Trademap (2018)

E. Harga Komoditas (*Terms-of-Trade*)

Selama lima tahun terakhir, harga rata-rata komoditas ekspor dan impor Indonesia berfluktuasi (lihat Tabel 1). Meskipun demikian, harga rata-rata per-ton komoditas ekspor Indonesia jauh lebih rendah dibandingkan komoditas impornya. Dengan kata lain, Indonesia menghadapi masalah lemahnya *terms-of-trade* karena konsentrasi daya saing ekspor pada produk dengan nilai tambah dan nilai tukar relatif yang rendah.

Pada November 2018 harga rata-rata komoditas ekspor lebih tinggi 4,24% jika dibandingkan Oktober 2018, namun turun 8,70% dibanding November 2017. Adapun

harga rata-rata produk impor turun 2,28% dibandingkan Oktober 2018 tetapi lebih tinggi 4,44% dari November 2017. Dengan kata lain, *terms-of-trade* Indonesia pada November 2018 mengalami peningkatan dibandingkan bulan sebelumnya tetapi menurun jika dibandingkan bulan yang sama tahun sebelumnya. Secara lebih spesifik, *terms-of-trade* produk migas pada November 2018 meningkat dibanding Oktober 2018 maupun November 2017. Adapun *terms-of-trade* produk non-migas pada November 2018 mengalami kenaikan dibanding Oktober 2018 meskipun masih lebih rendah dibanding November 2017.

Tabel 1: Perkembangan Rata-rata Harga Agregat Produk yang Diperdagangkan Indonesia, 2013-2017 (USD/Ton)

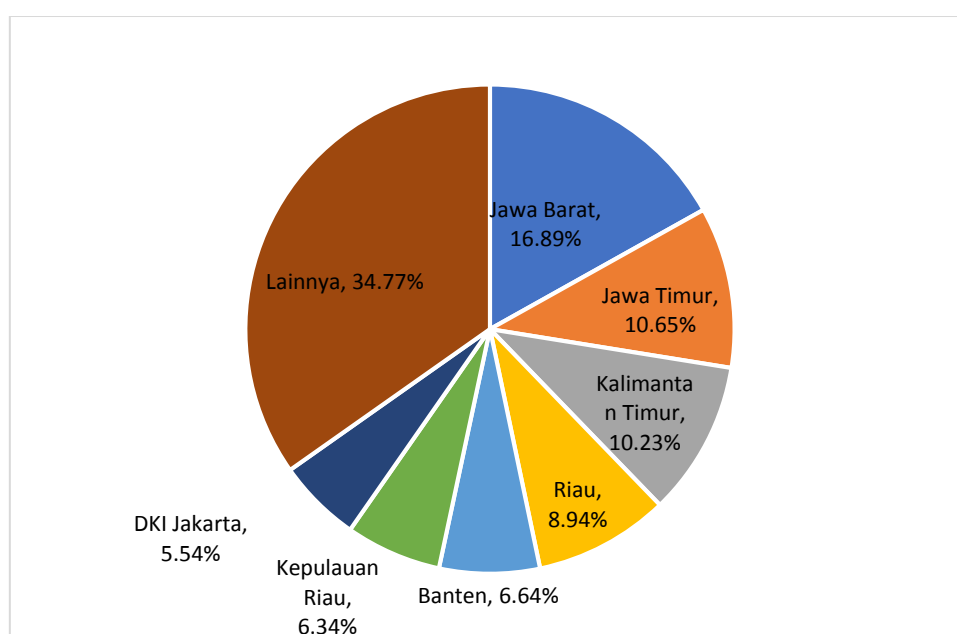
Rata-rata Harga Agregat		2013	2014	2015	2016	2017
Migas	Ekspor	738.40	573.10	352.80	337.70	392.10
	Impor	934.30	714.10	412.20	431.30	541.60
Non-migas	Ekspor	210.00	286.40	270.80	300.70	298.40
	Impor	1,436.40	1,164.60	1,078.80	1,225.50	1,301.10
Total	Ekspor	245.20	309.70	277.90	303.70	305.80
	Impor	1,252.50	1,014.30	869.50	984.10	1,051.10

Sumber: Berita Resmi Statistik BPS (Berbagai Tahun)

F. Wilayah Asal Ekspor

Ekspor barang dapat ditelusuri berdasarkan propinsi asal produksinya dan pelabuhan asal pengirimannya. Gambar 12 menunjukkan tujuh propinsi utama asal produksi barang ekspor sepanjang 2018. Terlihat bahwa kontributor terbesar adalah secara berturut-turut Jawa Barat (16,89%), Jawa Timur (10,65%) dan Kalimantan Timur (10,23%). Kontribusi propinsi lainnya kurang dari 10%. Dilihat

dari konsentrasi produksi ekspor, lima propinsi utama memberikan kontribusi lebih dari 50% dan tujuh propinsi utama menyumbang lebih dari 65% nilai total ekspor barang nasional. Dengan kata lain, dari 34 propinsi di Indonesia, produk barang dengan daya saing ekspor masih terkonsentrasi di beberapa propinsi saja. Situasi ini relatif tidak berubah selama setidaknya lima tahun terakhir.



Gambar 12: Provinsi Asal Ekspor Barang Indonesia 2018

Sumber: Berita Resmi Statistik BPS (2018)

Produk ekspor yang dihasilkan suatu propinsi tidak selalu dikirim dari pelabuhan di propinsi yang sama, mengingat kapasitas, fasilitas dan akses pelabuhan yang belum merata di tiap propinsi. Tabel 2 menunjukkan lima pelabuhan utama asal pengiriman ekspor selama 2012-2017. Terlihat bahwa lebih dari seperempat ekspor nasional dikirim lewat Tanjung Priok dan lebih dari separuh ekspor nasional dikirim hanya dari lima pelabuhan utama tersebut. Selain itu, peran kelima pelabuhan utama tersebut juga cenderung meningkat dari tahun ke tahun. Di satu sisi,

hal ini dapat menunjukkan perbaikan akses menuju pelabuhan-pelabuhan utama tersebut dari wilayah sentra produksi sekitar. Misalnya, perbaikan akses jalan tol maupun non-tol menuju Tanjung Priok dari berbagai daerah bukan hanya di DKI Jakarta, tetapi juga Banten dan Jawa Barat, membuat pelabuhan tersebut semakin penting. Di sisi lain, hal ini mengindikasikan pekerjaan rumah bagi pemerintah untuk meningkatkan akses dan kapasitas pelabuhan di berbagai propinsi, terutama yang menjadi sentra penghasil produk ekspor seperti Jawa Barat dan Banten.

Tabel 2: Pelabuhan Utama Asal Ekspor Barang Nasional 2012-2017 (% dari Total Ekspor)

Pelabuhan	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Tanjung Priok (DKI Jakarta)	22.47%	22.85%	24.21%	27.05%	27.87%	26.84%
Tanjung Perak (Jawa Timur)	6.96%	6.93%	7.93%	8.50%	9.11%	8.84%
Dumai (Riau)	8.17%	7.78%	7.97%	7.59%	7.50%	7.68%
Belawan (Sumatera Utara)	4.67%	4.37%	4.44%	4.40%	4.66%	4.80%
Tanjung Emas (Jawa Tengah)	2.33%	2.57%	2.97%	3.49%	3.61%	3.40%
Total	44.59%	44.50%	47.51%	51.04%	52.76%	51.56%

Sumber: BPS (2018)

G. Kesimpulan dan Rekomendasi

Neraca perdagangan Indonesia cenderung tertekan sepanjang 2018 dan tekanan akan berlanjut ke 2019. Secara umum tekanan terhadap neraca perdagangan lebih banyak disebabkan oleh: 1) defisit yang besar pada neraca jasa keuangan dan lemahnya armada angkutan barang dan angkutan orang nasional yang melayani rute internasional; 2) besarnya impor bahan bakar; 3) ketergantungan industri domestik pada input produksi impor; 4) lemahnya *terms-of-trade* karena nilai tambah produk ekspor yang kecil; 5) tingginya konsentrasi pada beberapa pasar negara tujuan tertentu. Untuk mengurangi defisit neraca perdagangan di 2019 dan dalam jangka panjang, perlu diperhatikan hal-hal berikut: 1) mengawal dan mengevaluasi kelanjutan implementasi program B20; 2) akselerasi prosedur perijinan dan pemberian insentif untuk investasi pada industri berorientasi ekspor di berbagai kawasan ekonomi khusus; 3) memperkuat dan mempercepat pembangunan infrastruktur, khususnya yang terkait dengan konektivitas transportasi dengan pelabuhan laut dan bandar udara di berbagai provinsi yang memiliki potensi pengembangan produk ekspor seperti Jawa Barat dan Banten; 4) mempermudah investasi pada sektor angkutan laut, seperti galangan kapal; dan

5) meningkatkan upaya memperluas pasar ekspor ke negara tujuan di wilayah non-tradisional seperti Asia Tengah, Eropa Timur, Afrika, Amerika Selatan dan Pasifik.