

DAMPAK IMPLEMENTASI KEBIJAKAN PEMBATAHAN IMPOR SEPEDA PADA POLA PERDAGANGAN INTERNASIONAL

Marsanto Adi Nurcahyo¹⁾, Ario Seno Nugroho²⁾

^{1,2} Politeknik Keuangan Negara STAN, Jalan Bintaro Utama Sektor V,
Tangerang Selatan

E-mail: marsantoadin@gmail.com

INFORMASI ARTIKEL

Tanggal masuk
[13-03-2023]

Revisi
[19-06-2023]

Tanggal terima
[27-06-2023]

ABSTRACT:

In facing the competition for trade liberalization, Indonesia implements tariff and non-tariff policies. This policy creates an economic impact on international trade. This research analyzes impact after the restriction rules are implemented. The research method uses a quantitative research method time series data on Indonesia's bicycle goods import activities for the period 2016 – 2021. The data processing method in this study uses t-test and ARIMA. The results of the study reveal that import restrictions have an impact on international trade activities. The value of imports increased significantly before the restrictions and decreased significantly after the regulations. The results of the t-test showed no difference between before and after restriction. The best model for forecasting the value of imported bicycle goods is the ARIMA model (2,1,5). Forecasting results show that the actual import value is below the forecasted import value. This shows that the restriction rules can reduce the value of bicycle imports.

Keywords: ARIMA, Import, Import Restriction, Nontariff Barrier, Trade Forecas

ABSTRAK

Dalam menghadapi persaingan liberalisasi perdagangan, Indonesia menerapkan kebijakan tarif maupun nontarif. Hal ini menimbulkan efek ekonomi pada kegiatan perdagangan internasional. Penelitian ini membahas dampak perdagangan internasional setelah penerapan aturan pembatasan. Metode penelitian yang digunakan ialah metode penelitian kuantitatif dan penelitian ini menggunakan data *time series* pada kegiatan impor barang sepeda ke Indonesia pada periode 2016 – 2021. Metode pengolahan data dalam penelitian ini menggunakan t-test dan ARIMA. Hasil penelitian mengungkapkan pembatasan impor mempunyai dampak pada kegiatan perdagangan internasional. Nilai impor bertambah signifikan sebelum pembatasan dan berkurang signifikan setelah pembatasan. Hasil t-test menunjukkan tidak ada perbedaan antara sebelum dan sesudah pembatasan. Analisis peramalan model terbaik untuk nilai impor barang sepeda ialah model ARIMA (2,1,5). Hasil peramalan menunjukkan nilai impor aktual berada di bawah nilai impor hasil peramalan. Hal tersebut menunjukkan bahwa aturan pembatasan mampu menurunkan nilai impor sepeda.

Kata Kunci: ARIMA, Impor, Pembatasan Impor, Pembatasan Nontarif, Peramalan Perdagangan

1. PENDAHULUAN

Pembatasan impor mengakibatkan harga menjadi lebih tinggi dan jumlah barang yang terjual menjadi lebih sedikit (Winardi, 2013). Dalam penelitiannya, Winardi juga mengungkapkan bahwa kebijakan pembatasan impor pada barang tertentu dapat menurunkan kesejahteraan masyarakat secara umum dan meningkatkan kesejahteraan masyarakat tertentu. Bahkan, menurut penelitian yang dilakukan di Rusia diketahui bahwa pembatasan impor dapat mengakibatkan menurunnya kesejahteraan akibat dari turunnya volume perdagangan (Boulanger, Dudu, Ferrari, & Philippidis, 2015).

Hal tersebut dikarenakan sebelum pemberlakuan pembatasan impor telah terjadi kegiatan ekonomi yang menjadi pemicu adanya aturan pembatasan. Dalam UU No 7 Tahun 2014 tentang Perdagangan dijelaskan bahwa pemerintah melakukan pembatasan impor bertujuan untuk membangun, mempercepat, dan melindungi industri di dalam negeri. Selain itu, pembatasan impor juga dilakukan untuk melindungi keamanan nasional, kepentingan umum dan juga melindungi kesehatan dan keselamatan manusia, hewan, ikan, tumbuhan dan lingkungan hidup.

Sebagai bentuk perlindungan terhadap masyarakat, pemerintah dapat

mengambil kebijakan perdagangan internasional dalam bentuk kebijakan tarif maupun nontarif atau *non-tariff measures* (NTM). Salah satu kebijakan tersebut ialah Permendag 68 Tahun 2020 tentang Ketentuan Impor Alas Kaki, Elektronik, serta Sepeda Roda Dua dan Roda Tiga. Hal tersebut merupakan salah satu aturan pembatasan impor yang diberlakukan Pemerintah Indonesia. Pembatasan impor merupakan salah satu kebijakan nontarif yang dapat diambil pemerintah. Dengan pembatasan impor, diharapkan impor komoditas dapat dikurangi. Bentuk dari pembatasan impor dapat berupa penambahan izin impor, kuota, maupun pembatasan hanya pihak-pihak tertentu yang dapat melakukan impor.

Penelitian sebelumnya terkait dengan implementasi peraturan pembatasan telah dilakukan oleh beberapa peneliti. Hasil penelitian mengungkapkan bahwa industri yang terlindungi dengan adanya aturan pembatasan, diharapkan mampu bersaing dengan lebih baik lagi. Penelitian yang dilakukan oleh Wahyudin, Maksum, & Yuliando (2015) menunjukkan bahwa kebijakan pembatasan impor bawang merah memberikan proteksi, profit, dan efisiensi terhadap usaha tani bawang merah di Kabupaten Probolinggo. Sementara itu, hasil dari penelitian yang lain menunjukkan bahwa tidak ada perbedaan signifikan pada kenaikan tenaga

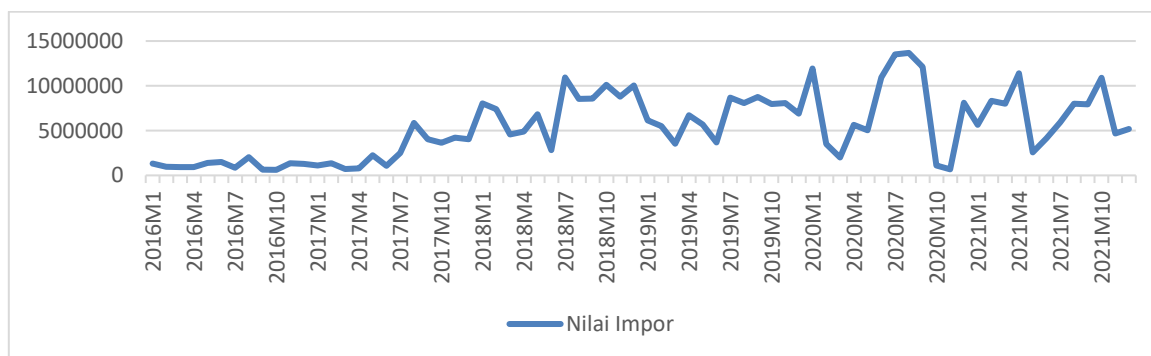
kerja maupun pendapatan pada industri tekstil setelah dikenakannya aturan pembatasan impor di Nigeria (Ifesinachi, Orji, & Azom, 2013).

Penelitian yang lain menunjukkan bahwa komoditas yang mendapatkan pembatasan impor, pada awalnya akan membuat importir tidak bebas lagi melakukan impor. Jumlah barang yang menjadi pasokan dalam negeri, yang awalnya berasal dari impor, akan berkurang. Hal ini akan mengakibatkan kenaikan harga pada pasaran. Di sisi lain, berkurangnya pasokan ini terlihat oleh masyarakat sebagai kelangkaan barang di pasaran. Bahkan, pemberlakuan aturan larangan pembatasan dapat meningkatkan potensi adanya penyelundupan (Ramadhani, Supanto, & Hartiwiningsih, 2019). Pemerintah sebaiknya dapat mengantisipasi dampak dari pemberlakuan pembatasan impor tersebut.

Tindakan pembatasan atau NTM ini merupakan kebijakan nontarif yang berpotensi memiliki efek ekonomi pada barang yang diperdagangkan secara

internasional (Basu, Kuwahara, & Dumesnil, 2012). Efek tersebut dapat berupa perubahan jumlah barang yang diperdagangkan maupun efek pada harga barang. Pada akhirnya, aturan pembatasan impor ini mempunyai sifat yang sama pentingnya dengan kebijakan dalam pengaturan tarif perdagangan.

Berbeda dengan penelitian sebelumnya, hal baru dalam penelitian ini ialah pembahasan apakah nilai impor dari barang yang dikenakan pembatasan menjadi berkurang atau bertambah. Penelitian ini juga menggunakan alat analisis yang berbeda dengan penelitian sebelumnya. Alat analisis yang digunakan adalah uji-t dan ARIMA yang akan membandingkan hasil peramalan dengan kondisi aktual yang terjadi. Selain itu, jenis barang yang digunakan sebagai objek dalam penelitian ini berbeda dengan barang yang menjadi objek penelitian sebelumnya. Dalam penelitian ini objek penelitian berupa sepeda yang masih belum banyak dibahas dalam penelitian sebelumnya.



Gambar 1 Nilai Impor Sepeda Periode 2016-2021

Sumber: Data BPS, diolah penulis

Ruang lingkup objek dalam penelitian ini ialah kegiatan impor barang yang dikenakan aturan pembatasan. Saat ini terdapat lebih dari 10 ribu jenis barang yang terkena aturan pembatasan. Komoditi yang menjadi objek penelitian ialah sepeda. Alasan pemilihan kegiatan impor barang sepeda ialah jenis barang sepeda merupakan jenis barang yang mulai dilakukan pemberlakuan pembatasan impor pada periode penelitian, yaitu pada tahun 2020, sehingga dapat dilihat bagaimana dampak setelah pemberlakuan. Selain itu, sesuai dengan data yang diperoleh pada Gambar 1, nilai impor jenis barang sepeda mengalami fluktuasi yang signifikan.

Dalam penelitian ini, rumusan masalah yang dikembangkan yaitu, pertama, apakah kebijakan pembatasan memengaruhi pola perdagangan internasional barang sepeda? Kedua, apakah terdapat perbedaan rata-rata nilai impor sebelum dan sesudah pemberlakuan aturan pembatasan impor? Ketiga, bagaimana perbandingan antara hasil peramalan impor barang menggunakan model ARIMA dengan pola aktual pada perdagangan normal?

Penelitian ini bertujuan untuk menganalisis dampak kebijakan aturan pembatasan yang mempengaruhi pola perdagangan. Selain itu, penelitian ini juga menganalisis perbedaan rata-rata nilai

impor sebelum dan sesudah pemberlakuan aturan pembatasan impor. Penelitian ini juga bertujuan untuk mengevaluasi perbandingan data impor barang antara pola hasil peramalan perdagangan dan pola perdagangan setelah aturan pembatasan.

Penelitian ini mempunyai kontribusi dalam literatur berupa memberikan pemahaman tentang dampak pembatasan impor terhadap kegiatan perdagangan internasional. Dengan penggunaan metode analisis t-test dan ARIMA, penelitian ini juga memberikan kontribusi dalam memperluas metode pendekatan yang dapat digunakan dalam penelitian serupa di waktu yang akan datang. Sementara itu, bagi pembuat kebijakan, penelitian ini berkontribusi dalam mengevaluasi kebijakan yang telah berjalan. Hasil penelitian dapat memberikan pertimbangan bagi pengambil kebijakan dalam merancang kebijakan yang lebih efektif di masa depan.

2. KAJIAN LITERATUR

Teori Proteksionisme

Transaksi dagang barang dan jasa antara pelaku ekonomi di suatu negara dengan pelaku ekonomi di negara lain dapat didefinisikan sebagai perdagangan internasional (Ibrahim & Halkam, 2021). Perdagangan internasional mempunyai pengaruh terhadap pendapatan nasional

(Fitriani, 2019; Yuni & Hutabarat, 2021). Namun, di sisi lain, perdagangan internasional ternyata juga berpengaruh pada lingkungan (Fibrianto, 2018; Kartiasih & Setiawan, 2020). Pada aspek ekonomi, perdagangan internasional berpengaruh pada tingkat kesejahteraan (Fahreza, 2018), serta berpengaruh pada indeks pembangunan manusia (Azzaki, 2021).

Seiring dengan meningkatnya volume perdagangan dan berbagai hal yang dipengaruhi, perlu adanya mitigasi risiko dengan meningkatkan proteksi dalam perdagangan (Coughlin, Chrystal, & Wood, 2002). Proteksionisme merupakan suatu kebijakan pemerintah dalam perdagangan internasional yang dimaksudkan untuk menghambat perdagangan internasional sebagai instrumen untuk menekan impor (List, 1856). Hal ini berarti teori proteksionisme memberikan perlindungan bagi pelaku domestik dengan menerapkan hambatan perdagangan.

Proteksi yang dapat dilakukan oleh suatu negara dapat berupa pengenaan tarif, kuota impor, subsidi dan juga pengaturan lainnya. Kebijakan proteksi ini biasanya berfokus pada kegiatan impor, walaupun secara umum kebijakan proteksi ini juga berlaku pada semua kegiatan perdagangan internasional.

Kelebihan kebijakan proteksi yang dilakukan oleh suatu negara ialah

melindungi industri dari kompetisi dengan pelaku dari luar negeri (Van Aaken & Kurtz, 2019). Selain itu, dengan adanya proteksi dapat mendorong berkembangnya investasi dalam negeri untuk industri tertentu. Hal tersebut tentu menimbulkan konsekuensi positif seperti penciptaan lapangan kerja (McGee, 1992).

Sementara itu, kebijakan proteksi juga dapat menimbulkan akibat negatif. Proteksionisme perdagangan dapat merugikan bagi kesejahteraan masyarakat (Abboushi, 2010). Dalam jangka panjang, kebijakan proteksionisme juga dapat mengganggu daya saing sehingga terjadi penurunan kualitas hasil produksi (Bagwell & Staiger, 1988).

Kebijakan Pembatasan Barang Impor

Pemerintah akan mengatur perdagangan untuk dapat melindungi warga negara dan perekonomian nasional. Demikian juga Indonesia. Dalam UU No 7 Tahun 2014 dijelaskan bahwa pemerintah akan mengatur pembatasan impor, pembatasan ekspor dan juga larangan dalam kegiatan ekspor impor. Pemerintah dapat membatasi ekspor dan impor barang dengan alasan untuk melindungi keamanan nasional atau kepentingan umum; dan/atau untuk melindungi kesehatan dan keselamatan manusia, hewan, ikan, tumbuhan, dan lingkungan hidup. Pemerintah dapat membatasi impor barang dengan alasan untuk membangun,

mempercepat, dan melindungi industri tertentu di dalam negeri; dan/atau untuk menjaga neraca pembayaran dan/atau neraca perdagangan.

Peran dalam perdagangan internasional juga dilakukan oleh instansi kepabeanan. Hal itu sesuai dengan salah satu fungsinya, yaitu melindungi masyarakat. Walaupun dalam konsep perdagangan bebas, instansi pabean tetap mempunyai kewenangan untuk melakukan pemeriksaan dan memberlakukan aturan batasan dalam kegiatan ekspor maupun impor. Kegiatan pembatasan ini untuk menyeleksi barang-barang yang dapat masuk ke dalam suatu negara, baik dalam hal jumlah, lokasi pemasukan, waktu impor maupun dalam konteks yang lain.

Dalam rangka mengatur perdagangan internasional, suatu negara dapat menerapkan hambatan perdagangan. Hambatan ini bertujuan untuk mengurangi volume impor yang masuk ke negara tersebut. Naiknya volume impor komoditi tertentu dapat mengakibatkan kerugian pada produsen komoditas tersebut di dalam negeri. Oleh karena itu, pemerintah merasa perlu mengatur agar perdagangan tidak berjalan dengan sebebas-bebasnya.

Tindakan pemerintah dalam mengatur perdagangan internasional dapat menggunakan instrumen tarif maupun nontarif. Instrumen tarif yang digunakan dapat berupa pengenaan bea masuk pada

barang tertentu yang berbeda dengan barang yang lain. Namun, penggunaan instrumen tarif ini terhalang dengan kegiatan perdagangan bebas yang cenderung mengurangi tarif yang berlaku.

Selain instrumen tarif, suatu negara dapat menggunakan instrumen nontarif. Kegiatan ini juga dapat dikatakan sebagai tindakan pembatasan impor. Dalam istilah lain sering dikenal juga dengan istilah *non-tariff measures* (NTMs). NTMs ini dapat berupa pengaturan tertentu sebagai persyaratan impor. Persyaratan tersebut misalnya persyaratan kesehatan, keamanan maupun lingkungan. Pada umumnya, pemberlakuan NTMs ini meningkat pada negara-negara di dunia seiring dengan maraknya tren liberalisasi perdagangan (Ing, de Cordoba, & Cadot, 2016)

Di Indonesia, perlakuan pembatasan impor ini diimplementasikan oleh instansi kepabeanan saat barang dikeluarkan dari pelabuhan dalam rangka impor. Pengaturan pembatasannya diatur oleh instansi terkait sesuai dengan tugas dan fungsinya. Misalnya, untuk pembatasan barang yang terkait dengan produk makanan, diatur oleh Badan Pengawasan Obat dan Makanan (BPOM). Untuk barang impor yang terkait dengan pemasukan produk tumbuhan dan turunannya, diatur oleh pihak karantina tumbuhan. Kementerian perdagangan, sesuai dengan tugasnya, akan mengatur

pembatasan impor terkait dengan komoditas perdagangan lainnya. Hingga saat ini telah lebih dari 20 instansi yang mengeluarkan aturan mengenai pembatasan barang impor.

Pihak-pihak yang mengeluarkan peraturan mengenai pembatasan ekspor impor ialah instansi teknis sesuai dengan bidangnya. Untuk dapat diterapkan dalam kegiatan ekspor impor, instansi teknis wajib menyampaikan peraturan tersebut kepada Menteri Keuangan. Selanjutnya Menteri Keuangan c.q Direktur Jenderal Bea Cukai menerbitkan Keputusan Menteri Keuangan. Setelah ditetapkan, instansi pabean akan

melakukan pengawasan terhadap kegiatan ekspor impor barang tersebut.

Secara umum, barang yang diatur instansi teknis terdiri atas barang bebas, barang dibatasi dan barang yang dilarang. Barang bebas adalah barang yang dapat diekspor atau diimpor oleh setiap pihak, tanpa ada persyaratan tertentu. Barang dibatasi adalah barang yang hanya dapat diimpor atau diekspor oleh pihak-pihak tertentu, dengan jumlah tertentu ataupun pada lokasi-lokasi tertentu. Barang dilarang adalah barang yang tidak boleh diimpor atau diekspor.

Tabel 1. Daftar Instansi Teknis Yang Mengatur Pembatasan Ekspor/Impor

No	Instansi Teknis	Contoh Dokumen yang disyaratkan
1	Kementerian Perdagangan	Surat Persetujuan Impor
2	Karantina Ikan	Dokumen Karantina
3	Karantina Tumbuhan	Dokumen Karantina
4	BPOM	Surat Keterangan Impor
5	Kementerian Perindustrian	Surat Rekomendasi
6	Kementerian ESDM	Izin Impor
7	Kementerian Kehutanan	Izin Impor
8	Kementerian Kominfo	Izin Impor
9	Kementerian Pertanian	Izin Impor
10	Kementerian Kesehatan	Izin edar
11	BATAN	Izin Impor
12	POLRI	Izin Impor
13	Kementerian Pertahanan	Izin Impor
14	Kementerian Perhubungan	Izin Impor
15	Bank Indonesia	Persetujuan

Sesuai Tabel 1 di atas, terdapat beberapa instansi yang mengatur pembatasan impor. Importir yang akan melakukan impor pada barang-barang tertentu wajib mempunyai izin yang

dipersyaratkan. Jika tidak mempunyai izin, kegiatan impor tersebut tidak akan mendapatkan persetujuan impor dari instansi kepabeanan. Kementerian perdagangan merupakan instansi yang

paling banyak menerapkan aturan pembatasan, diikuti kementerian perindustrian dan kementerian pertanian (Munadi, 2016).

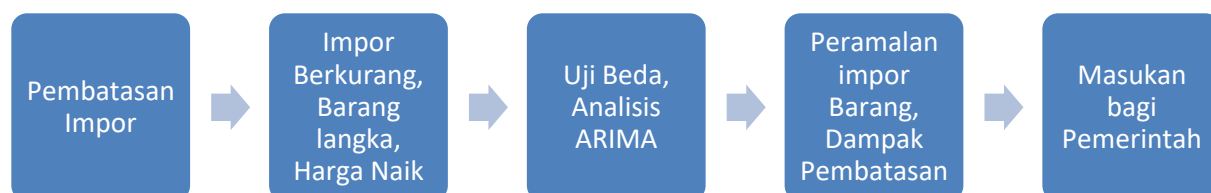
Perlakuan pembatasan impor atau hambatan nontarif ini menambah biaya bagi pelaku usaha (Amanta, 2021). Hingga tahun 2021, terdapat 446 pembatasan pada produk pangan dan pertanian yang diberlakukan oleh instansi teknis. Khusus pada produk pangan dan pertanian, pembatasan impor ini dapat mengganggu ketahanan pangan.

Dampak dari pemberlakuan pembatasan impor telah dilakukan penelitian oleh beberapa pihak. Penelitian yang dilakukan oleh Wahyudin (2015) menunjukkan bahwa kebijakan pembatasan impor bawang merah, memberikan proteksi, profit, dan efisiensi terhadap usaha tani bawang merah di Kabupaten Probolinggo. Menurut penelitian Ifesinachi (2021) tidak terdapat perbedaan signifikan pada kenaikan tenaga kerja maupun pendapatan pada industri tekstil setelah dikenakannya aturan pembatasan impor di Nigeria. Sementara itu, aturan larangan

pembatasan dapat meningkatkan potensi adanya penyelundupan (Ramadhani, Supanto, Hartiwiningsih, 2019).

Kerangka Pemikiran

Kerangka konsep dalam penelitian ini diawali dengan adanya fenomena kegiatan impor barang sepeda yang fluktuatif terjadi selama tahun 2020. Pada tahun tersebut diberlakukan aturan pembatasan impor. Sesuai dengan tinjauan pustaka, pengaturan tersebut dapat berakibat pada perubahan pada perekonomian. Perubahan tersebut bisa berupa perubahan harga maupun perubahan jumlah barang yang diimpor atau jumlah barang yang beredar di pasaran. Peneliti menganalisis menggunakan uji beda dan metode ARIMA yang menghasilkan prediksi pada kegiatan impor barang yang diberlakukan ketentuan pembatasan. Selanjutnya, berdasarkan hasil penelitian akan diolah untuk memberikan masukan kepada pemerintah. Masukan ini sangat bermanfaat saat pemerintah akan memberlakukan aturan baru sehingga dapat memprediksi apa yang akan terjadi pada barang tersebut di pasaran.



Gambar 2 Kerangka Pemikiran Penelitian

3. METODE PENELITIAN

Penelitian ini menggunakan metode kuantitatif. Metode kuantitatif dipilih karena nilai variabel telah tersedia dan mempunyai nilai yang pasti. Dalam penelitian kuantitatif, data dikumpulkan kemudian dilakukan pengolahan dan analisis data. Hasil penelitian kuantitatif diharapkan memiliki tingkat akurasi yang tinggi.

Data Penelitian

Data yang digunakan berasal dari data sekunder. Data sekunder didapatkan dari data nilai impor barang yang dikenakan pembatasan impor. Dalam penelitian ini, data yang digunakan dibatasi pada data impor barang berupa sepeda yang diklasifikasikan pada HS Code 8712. Data impor sepeda diperoleh dari data Lembaga Nasional Single Window (LNSW) yang merupakan lembaga yang menangani pengaturan barang yang dikenakan pembatasan. Data yang digunakan ialah data sekunder nilai impor barang yang diperoleh dari Badan Pusat Statistik (BPS).

Sampel dalam penelitian ini ialah data impor sepeda dari periode Januari 2016 hingga April 2022. Data tersebut merupakan data 56 bulan sebelum diberlakukannya peraturan pembatasan dan 20 bulan setelah diberlakukannya peraturan pembatasan. Total data yang digunakan dalam penelitian ini ialah 76 bulan. Data

tersebut memperhatikan ketersediaan data pada saat dilakukannya penelitian.

Data dalam penelitian ini didapatkan melalui permohonan data kepada pemilik data. Selain itu, data terkait impor dapat diperoleh dari website BPS.

Model Penelitian

Penelitian menggunakan data *time series* pada komoditas yang akan diteliti. Data tersebut diperoleh dari data impor barang pada periode tertentu. Metode pengolahan data dalam penelitian ini menggunakan uji beda dan ARIMA. Analisis data menggunakan software e-views.

Uji beda dalam penelitian ini ialah *independent sample t-test*. T-test atau uji t merupakan salah satu metode dalam uji statistik parametrik. Metode ini membandingkan rata-rata data antara sebelum dan sesudah pemberlakuan aturan. Data dibagi menjadi dua, dengan tanggal pemberlakuan aturan sebagai pemisah antara dua data. Pengujian t-test ini dilakukan dengan tingkat signifikansi 0,05. Jika nilai signifikan $> 0,05$ berarti tidak terdapat perbedaan nilai impor sebelum dan sesudah pemberlakuan aturan (H_0). Namun, jika nilai signifikan $< 0,05$ berarti terdapat perbedaan antara nilai impor sebelum dan sesudah pemberlakuan aturan (H_1).

Model ARIMA sudah banyak digunakan dalam melakukan peramalan data, termasuk kegiatan ekspor impor.

Analisis nilai impor komoditas dilakukan dengan melihat plot grafik *time series* untuk melihat kecenderungan data. Metode ARIMA (*Autoregresif Integrated Moving Average*) dikembangkan oleh George Box dan Gwilym Jenkins sejak tahun 1976. Model ARIMA biasa digunakan untuk melakukan peramalan. ARIMA menggunakan nilai pada masa lalu hingga sekarang untuk mendapatkan peramalan yang akurat. Dalam peramalan, model ARIMA hanya menggunakan data *time series* itu sendiri. Model ARIMA dipilih karena dipandang lebih lengkap dengan adanya gabungan *autoregressive* (AR) dan *moving average* (MA) dan mampu digunakan pada data deret waktu yang stasioner maupun tidak stasioner.

Model ARIMA ini terdiri dari tiga model, yaitu model *autoregressive* (AR), model *moving average* (MA), dan model campuran *autoregressive moving average* (ARMA). Model AR biasa dinyatakan dalam bentuk AR (p) atau model ARIMA (p,0,0), yaitu

$$X_t = \mu' + \phi_1 X_{t-1} + \phi_2 X_{t-2} + \dots + \phi_p X_{t-p}$$

keterangan: μ' = suatu konstanta,

ϕ_p = parameter autoregresif ke-p,

e_t = nilai kesalahan pada saat t.

Sementara untuk model MA, dinyatakan dalam bentuk MA(q), atau ARIMA (0,0,q), yaitu

$$X_t = \mu' + e_t - \theta_1 e_{t-1} - \theta_2 e_{t-2} + \dots + - \theta_q e_{t-k}$$

keterangan: μ' = suatu konstanta

θ_q = parameter moving average

e_{t-k} = nilai kesalahan pada saat $t - k$.

Untuk ARMA digunakan untuk proses AR(p) dan MA(q) yang murni dengan data stasioner pada level, yang dinyatakan:

$$X_t = \mu' + \phi_1 X_{t-1} + e_t - \theta_1 e_{t-1}$$

Model ARIMA digunakan apabila terdapat data yang tidak stasioner pada level. Persamaan sederhana pada model ARIMA (p,d,q) misalnya pada ARIMA (1,1,1) dinyatakan:

$$(1 - B)(1 - \phi_1 B)X_t = \mu' + (1 - \theta_1 B)e_t$$

Tahapan yang akan dilakukan dalam penelitian ini dengan menggunakan metode tersebut ialah:

a. Identifikasi

Dalam kegiatan ini yang akan dilakukan ialah melihat plot data untuk melihat adanya tren. Selanjutnya dilakukan pengujian apakah datanya stasioner atau tidak. Stasioneritas data dapat diperiksa dengan menggunakan uji akar unit (*unit root*). Metode yang dapat digunakan untuk uji akar unit di antaranya ialah *augmented dickey fuller* (ADF).

b. Estimasi

Pada tahap ini dilakukan simulasi beberapa model ragam dengan menggunakan model rata-rata yang didapatkan.

c. Evaluasi

Model dilakukan evaluasi dengan memperhatikan beberapa indikator, di

antaranya distribusi normal dari galat dan autokorelasi.

d. Peramalan

Dilakukan peramalan dengan memasukkan parameter ke dalam persamaan.

4. HASIL DAN PEMBAHASAN

A. Gambaran Objek Penelitian

Dalam penelitian ini, data yang digunakan ialah data impor barang berupa sepeda. Jenis barang sepeda, diklasifikasikan pada HS Code 8712. HS Code merupakan sebuah sistem klasifikasi yang dikembangkan oleh WCO (World Customs Organization) untuk memudahkan penggolongan barang pada kegiatan perdagangan internasional.

Tabel 2 HS Code Barang Sepeda

HS Code	Uraian Barang	BM (MFN)
87.12	Sepeda roda dua dan sepeda lainnya (termasuk sepeda roda tiga untuk pengantar), tidak bermotor.	
8712.00.10	- Sepeda balap roda dua	25
8712.00.20	- Sepeda roda dua dirancang untuk dikendarai oleh anak-anak	25
8712.00.30	- Sepeda roda dua lainnya	25
8712.00.90	- Lain-lain	25

Jenis barang sepeda, seperti pada tabel 2, dijabarkan menjadi 4 pos tarif. Pos Tarif tersebut adalah 8712.00.10, 8712.00.20, 8712.00.30, dan 8712.00.90.

Pos tarif tersebut digunakan oleh pelaku perdagangan saat melaporkan kegiatan impor atau ekspornya kepada instansi kepabeanan.

Tabel 3 Aturan Pembatasan Impor Barang Sepeda

HS Code (Jenis Barang)	Tata Niaga (Pembatasan)	Peraturan	Mulai Berlaku sejak	Keterangan
8712.00.10, 8712.00.20, 8712.00.30, 8712.00.90 (sepeda)	- Persetujuan Impor (PI)	Permendag 68 Tahun 2020	3 hari sejak 25/08/2020	Border
	- Laporan Surveyor (LS)	Permendag 20 Tahun 2021	228 hari sejak 01/04/2021	
	Nomor Pendaftaran Barang Standar Nasional Indonesia (NPB SNI)	Permendag 26 Tahun 2021	1 April 2021	Post Border

Pada kegiatan impor sepeda, terdapat beberapa peraturan pembatasan yang diberlakukan oleh pemerintah.

Pembatasan yang pertama ialah bahwa impor sepeda harus dilengkapi dengan dokumen persetujuan impor (PI) dan

laporan surveyor (LS). Pengaturan tersebut berlaku secara "border", artinya saat impor sepeda, pengawasan atas kelengkapan PI dan LS dilakukan di kawasan pabean atau pelabuhan. Pengaturan tersebut sesuai dengan Peraturan Menteri Perdagangan Nomor 68 Tahun 2020, berlaku sejak 3 hari setelah tanggal Permendag ditetapkan, yaitu 25 Agustus 2020. Permendag Nomor 68 Tahun 2020 tersebut sebenarnya telah diganti dengan Permendag Nomor 20 Tahun 2021, tetapi pengaturan atas impor sepeda masih sama.

Pengaturan pembatasan yang kedua ialah bahwa impor sepeda disyaratkan adanya Nomor Pendaftaran Barang Standar Nasional Indonesia (NPB SNI). Pengaturan ini berlaku secara "post border", artinya syarat tersebut wajib saat dilakukan impor sepeda, tetapi pengawasannya dilakukan setelah barang keluar dari kawasan pabean atau pelabuhan. Pengaturan tersebut, sesuai Peraturan Menteri Perdagangan Nomor 26 Tahun 2021, berlaku sejak tanggal Permendag ditetapkan, yaitu 1 April 2021. Pengaturan standarisasi barang untuk diperdagangkan sudah dilakukan sebelumnya, di antaranya dengan Permendag 81 Tahun 2019, Permendag 24 Tahun 2016 dan Permendag 14 Tahun 2007.

Dalam penelitian ini, yang dimaksud dengan pembatasan impor adalah pemberlakuan persetujuan impor (PI) dan

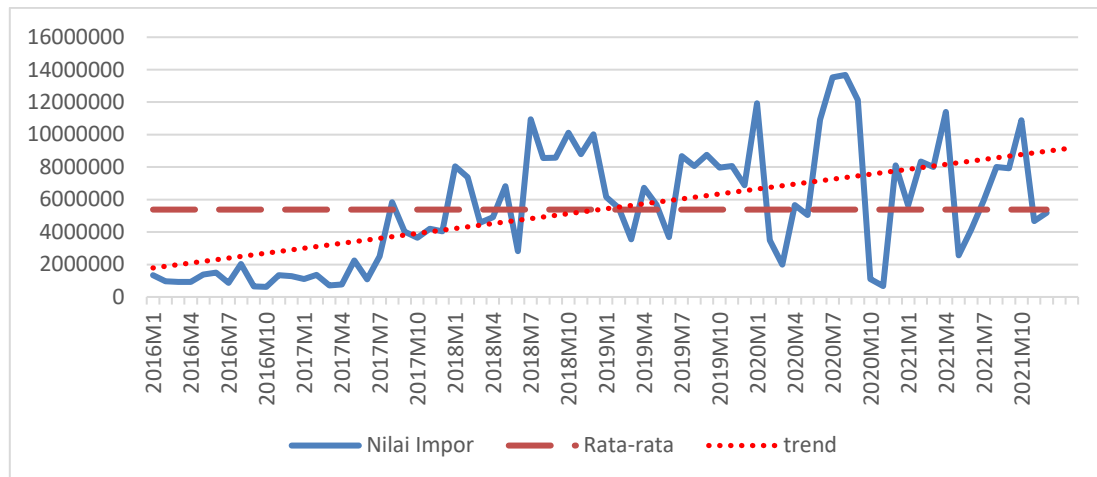
Laporan Surveyor (LS) sesuai dengan Permendag 68 Tahun 2020 yang telah diubah dengan Permendag 20 Tahun 2021. Pemberlakuan tersebut dilakukan sejak tanggal 28 Agustus 2020. Dalam penelitian ini, tanggal pemberlakuan tersebut digunakan sebagai pemisah antara data sebelum dan sesudah pemberlakuan aturan.

Tabel 4 Statistik Deskriptif Data Penelitian

Data	Nilai
Minimum	620.621
Maximum	13.675.896
Medium	5.110.968
Mean	5.353.443

Menurut Tabel 4, diketahui nilai minimum dalam penelitian ini sebesar 620.621 (USD) yang terjadi pada bulan Oktober 2016. Sementara itu, nilai maksimum pada penelitian ini sebesar 13.675.896 (USD) yang terjadi pada bulan Agustus 2020. Nilai rata-rata dalam penelitian ini, yaitu periode Januari 2016 sampai dengan April 2022, sebesar 5.353.443 (USD).

Untuk melihat pola perdagangan, data yang digunakan ialah data sebelum dan sesudah pemberlakuan pembatasan. Hal tersebut berarti data merupakan periode Januari 2017 – April 2022. Hal tersebut dipilih dengan pertimbangan bahwa periode tersebut merupakan data yang terbaru sehingga relevan untuk dilakukan penelitian bagaimana pengaruhnya terhadap nilai impor.



Gambar 3 Nilai Impor Sepeda Periode 2016-2021

Berdasarkan Gambar 3, nilai impor tertinggi terjadi pada bulan Agustus 2020. Nilai impor mencapai USD 13.675.896. Hal ini berarti tepat sebelum peneraan pembatasan diberlakukan. Dapat disimpulkan bahwa rencana adanya pembatasan impor mengakibatkan kenaikan nilai impor. Sementara itu, nilai terendah terjadi pada bulan November 2020 dengan nilai impor USD 661.107. Hal ini berarti tiga bulan sejak diberlakukan pembatasan impor, terjadi penurunan nilai impor secara signifikan. Antara nilai tertinggi dan terendah hanya terpaut tiga bulan. Bulan pada saat nilai impor tertinggi ialah bulan saat diterbitkannya Permendag 68 Tahun 2020 yang mensyaratkan impor wajib dilengkapi PI dan LS. Setelah itu, tiga bulan berikutnya terus menurun hingga angka terendah. Secara umum, pergerakan nilai impor sepeda memiliki tren naik, sebagaimana terlihat pada grafik, yaitu

garis tren bergerak dari kiri bawah ke kanan atas.

Penurunan angka nilai impor tersebut tidak serta merta membuat impor terhenti atau turun begitu Permendag berlaku. Penurunan terjadi secara bertahap hingga titik terendah. Hal tersebut karena pemberlakuan Permendag tersebut didasarkan pada tanggal *bill of lading* dari barang yang diimpor. Jika barang dikirim (tanggal *bill of lading*) sebelum tanggal pemberlakuan Permendag, masih belum diwajibkan PI dan LS. Barang yang dikapalkan sebelum Permendag berlaku (28 Agustus 2020) masih bisa diproses kepabeanan hingga bulan-bulan berikutnya. Hal tersebut ditunjukkan dengan berkurangnya nilai impor pada bulan setelah Permendag berlaku, yaitu September, Oktober, dan November 2020. Pada bulan Desember 2020, nilai impor telah bergerak naik melebihi angka rata-rata, yang artinya kegiatan impor barang

sepeda telah normal kembali. Pada bulan ke-4 setelah pemberlakuan pembatasan impor, nilai impor kembali meningkat, yaitu senilai USD 8.108.531. Pada bulan Desember 2020 tersebut, nilai impor telah menyentuh rata-rata nilai impor bulanan, yaitu USD 5.353.443. Hal ini dapat diartikan bahwa nilai impor telah normal.

Berdasarkan grafik dan penjelasan di atas, dapat disimpulkan bahwa dalam jangka pendek, pola perdagangan internasional berubah saat dikenakan aturan pembatasan. Sebelum diberlakukan aturan, sekitar 1-2 bulan sebelumnya terjadi kenaikan nilai impor yang cukup signifikan, sementara setelah pemberlakuan, sekitar 1-3 bulan, terjadi penurunan nilai impor yang cukup signifikan pula. Namun, pola kenaikan dan penurunan tersebut telah kembali normal pada bulan ke-4 sejak pemberlakuan aturan.

B. Uji Beda Rata-Rata Sebelum dan Sesudah Pemberlakuan Pembatasan

Data kegiatan impor barang sepeda pada penelitian ini ialah data dari seluruh Indonesia selama periode Januari 2016 – April 2022. Sesuai dengan Permendag 68 Tahun 2020, aturan pembatasan impor sepeda adalah pemberlakuan dokumen Persetujuan Impor dan Laporan Surveyor yang mulai berlaku pada tanggal 28 Agustus 2020. Data akan dilakukan uji beda

rata-rata sebelum dan sesudah pemberlakuan pembatasan impor.

Syarat untuk melakukan uji beda ialah data berdistribusi normal. Dilakukan uji normalitas dengan menggunakan *software* *evIEWS*. Sesuai hasil pengujian diketahui bahwa nilai *probability* sebesar 0.14. Dengan *probability* > 0,05 dapat disimpulkan bahwa data berdistribusi normal.

Setelah diketahui bahwa data berdistribusi normal, dilakukan pengujian *independen t-test*. Uji tersebut dilakukan untuk melihat apakah terdapat perbedaan sebelum dan sesudah pemberlakuan aturan.

Tabel 5 Uji Beda rata-rata

Test for Equality of Means of NILAI
Categorized by values of KELOMPOK
Date: 09/21/22 Time: 08:06
Sample: 1 76
Included observations: 76

Method	df	Value	Probability
t-test	74	-1.248048	0.2159
Satterthwaite-Welch t-test*	38.67092	-1.341200	0.1877
Anova F-test	(1, 74)	1.557623	0.2159
Welch F-test*	(1, 38.6709)	1.798819	0.1877

*Test allows for unequal cell variances

Analysis of Variance

Source of Variation	df	Sum of Sq.	Mean Sq.
Between	1	1.95E+13	1.95E+13
Within	74	9.27E+14	1.25E+13
Total	75	9.47E+14	1.26E+13

Category Statistics

KELOMPOK	Count	Mean	Std. Dev.	Std. Err. of Mean
0	56	5050584.	3664659.	489710.7
1	20	6201448.	3151165.	704622.0
All	76	5353443.	3553066.	407564.6

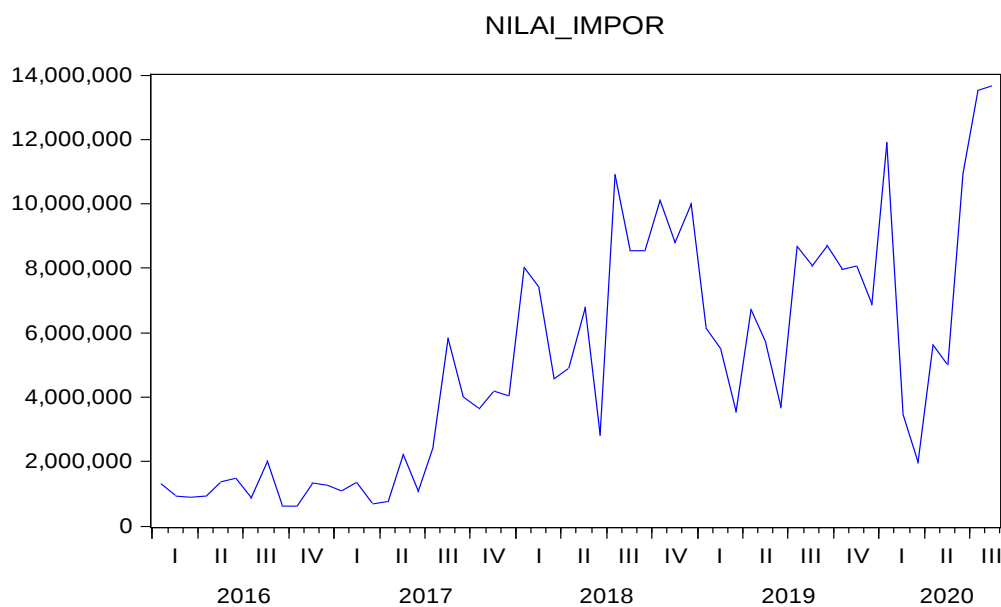
Hasil dari uji t-test menunjukkan bahwa nilai impor rata-rata sebelum diberlakukan aturan pembatasan ialah 5.050.584 dengan standar deviasi 3.664.659 dan standar *error* 489.710,7, sedangkan nilai impor rata-rata setelah pemberlakuan aturan pembatasan ialah

6.201.448, dengan standar deviasi 3.151.165 dan standar error 704.622. Dengan tingkat kepercayaan 95%, mendapatkan *t-value* -1,248 dan *probability* 0.2159. Dengan hasil tersebut menunjukkan bahwa *probability* > 0,05, yang berarti bahwa tidak ada perbedaan rata-rata sebelum dan sesudah pemberlakuan aturan.

C. Peramalan Data Impor Barang

Dalam penelitian ini dilakukan analisis peramalan terhadap data *time series*. Analisis peramalan ini dilakukan untuk memprediksi apa yang terjadi jika tidak diberlakukan aturan pembatasan. Data

yang digunakan ialah nilai impor barang sepeda selama periode Januari 2016 sampai dengan Agustus 2020. Data tersebut digunakan karena bulan Agustus 2020 adalah bulan terakhir sebelum pemberlakuan pembatasan impor. Setelah data periode tersebut, peneliti membandingkan antara data faktual dengan data *forecasting*. Data merupakan nilai impor yang diolah dalam bentuk bulanan. Data diperoleh dari Lembaga National Single Window (LNSW) dan BPS. Data hasil peramalan akan dibandingkan dengan data aktual impor barang.



Gambar 4 Nilai Impor Sepeda Periode Januari 2016 - Agustus 2020

Untuk melakukan analisis terhadap data *time series*, langkah pertama ialah melakukan uji stasioner. Selain menggunakan pengamatan pada plot deret waktu sebagaimana pada grafik, dalam penelitian ini uji stasioner menggunakan uji dickey fuller.

Hasil dari uji ADF menunjukkan bahwa data nilai impor memiliki nilai *p-value* sebesar 0,1644. Hal tersebut, dapat diketahui bahwa nilai impor adalah tidak stasioner pada level karena karena *p-value* > 0,05. Selanjutnya dilakukan *differencing* sebanyak 1 kali.

Hasil uji ADF pada data *first difference* menunjukkan data stasioner. Nilai p-value menunjukkan 0,000, yang berarti kurang dari 0.05, sehingga dapat disimpulkan data stasioner pada *first difference*. Dengan demikian, ARIMA yang sesuai ialah model (p,1,q).

Tahap selanjutnya ialah pengidentifikasi orde AR dan MA dengan menggunakan *correlogram* untuk mendapatkan plof ACF dan PACF. Plot tersebut dapat digunakan untuk memperkirakan model ARIMA yang terbaik.

Tabel 6 Korelogram Data Impor Barang Sepeda pada First Difference

Date: 09/21/22 Time: 08:56
Sample (adjusted): 2016M02 2020M08
Included observations: 55 after adjustments

Autocorrelation	Partial Correlation	AC	PAC	Q-Stat	Prob
		1 -0.357	-0.357	7.3802	0.007
		2 -0.007	-0.154	7.3834	0.025
		3 0.139	0.095	8.5454	0.036
		4 -0.269	-0.214	12.988	0.011
		5 0.054	-0.129	13.169	0.022
		6 0.073	0.013	13.509	0.036
		7 -0.166	-0.116	15.316	0.032
		8 -0.113	-0.332	16.165	0.040
		9 0.323	0.175	23.262	0.006
		10 -0.292	-0.137	29.204	0.001
		11 0.148	-0.049	30.765	0.001
		12 0.148	0.079	32.365	0.001
		13 -0.127	0.150	33.561	0.001
		14 0.095	-0.025	34.252	0.002
		15 0.019	0.028	34.281	0.003
		16 -0.091	0.090	34.941	0.004
		17 -0.170	-0.242	37.334	0.003
		18 0.212	-0.008	41.143	0.001
		19 -0.304	-0.122	49.210	0.000
		20 0.127	-0.070	50.656	0.000
		21 0.086	-0.093	51.346	0.000
		22 -0.257	-0.194	57.624	0.000
		23 0.273	0.009	64.914	0.000
		24 0.069	0.099	65.401	0.000

Dari hasil *correlogram*, dapat ditunjukkan bahwa terjadi autokorelasi dan *partial* autokorelasi. Selanjutnya dilakukan estimasi model ARIMA menggunakan *arima automatic forecasting* dengan menggunakan *software reviews*.

Berdasar hasil *arima automatic forecasting*, telah dilakukan pengujian

terhadap 169 model dan didapatkan hasil bahwa model terbaik ialah ARMA model (2,5) dengan menggunakan data *first difference*. Selain itu, untuk memastikan bahwa model tersebut adalah model terbaik, dilakukan perbandingan dengan model lain untuk mendapatkan model dengan AIC yang terkecil. Nilai AIC merupakan salah satu kriteria model yang dapat menunjukkan seberapa dekat model dengan nilai aktual sehingga dicari nilai yang paling dekat atau paling kecil.

Dari model ARIMA (2,1,5)) didapatkan nilai AIC terendah yaitu 32,114557. Nilai AIC tersebut jika dibandingkan dengan kemungkinan yang lain merupakan nilai terkecil sehingga model ARIMA (2,1,5) pada data *first stationer* merupakan model terbaik yang dapat digunakan untuk memprediksi nilai impor sepeda pada periode penelitian.

Tabel 7 Model ARIMA (2,1,5)

Dependent Variable: D(NILAI)

Method: ARMA Maximum Likelihood (BFGS)

Date: 09/29/22 Time: 15:30

Sample: 2016M02 2020M08

Included observations: 55

Convergence achieved after 112 iterations

Coefficient covariance computed using outer product of gradients

Variable	Coefficient	Std. Error	t-Statistic	Prob.
C	177079.3	30705.40	5.767042	0.0000
AR(1)	-1.066716	0.067678	-15.76160	0.0000
AR(2)	-0.979461	0.070811	-13.83207	0.0000
MA(1)	0.652052	135.1690	0.004824	0.9962
MA(2)	0.634818	249.4943	0.002544	0.9980
MA(3)	-0.996034	137.9691	-0.007002	0.9944
MA(4)	-0.716142	191.0555	-0.003748	0.9970
MA(5)	-0.604693	252.8109	-0.002392	0.9981
SIGMASQ	3.06E+12	4.28E+14	0.007163	0.9943

R-squared	0.532680	Mean dependent var	224455.7
Adjusted R-squared	0.451407	S.D. dependent var	2583617.
S.E. of regression	1913609.	Akaike info criterion	32.11456
Sum squared resid	1.68E+14	Schwarz criterion	32.44303
Log likelihood	-874.1503	Hannan-Quinn criter.	32.24158
F-statistic	6.554215	Durbin-Watson stat	1.930908
Prob(F-statistic)	0.000011		

Inverted AR Roots	-.53+ .83i	-.53- .83i
Inverted MA Roots	1.00	-.41+ .66i
	-.42- .91i	

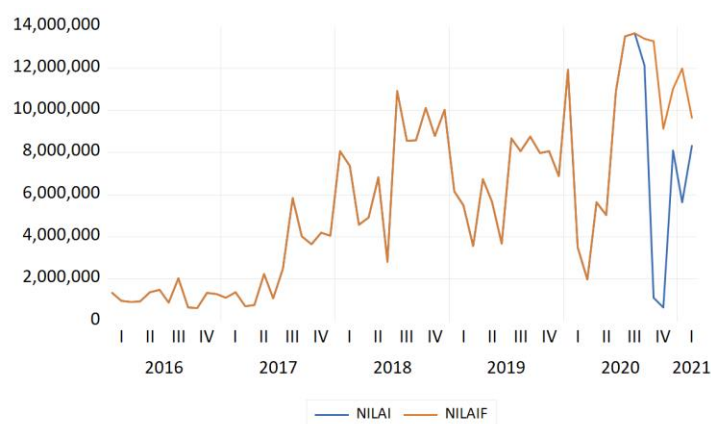
Selanjutnya dilakukan permodelan dengan menggunakan model ARIMA

(2,1,5) dengan hasil sesuai tabel 10. Berdasarkan hasil permodelan, diketahui *Adjusted R-square* sebesar 0,451407, nilai AIC (*Akaike info criterion*) sebesar 32,11456, dan nilai *schwarz criterion* sebesar 32,44303.

Untuk memastikan bahwa model yang digunakan merupakan model terbaik, dapat dilihat dari hasil *Correlogram Q statistic* yang menunjukkan nilai autokorelasi dan *partial* autokorelasi di bawah normal dan memiliki $p\text{-value} > 0,05$. Selanjutnya terhadap hasil tersebut, juga dilakukan uji normalitas untuk data residual. Hasil uji normalitas menunjukkan bahwa $p\text{-value} = 0,115269$. Dari nilai

tersebut dapat diketahui $p\text{-value} > 0,05$ yang berarti data residual normal. Terlihat pada grafik bahwa gambar histogram telah menyerupai lonceng yang mencerminkan data berdistribusi normal.

Langkah selanjutnya, dilakukan peramalan dengan menggunakan model ARIMA (2,1,5) untuk memprediksi nilai impor setelah diberlakukan aturan pembatasan. Periode peramalan ialah 6 bulan sejak aturan berlaku. Model ARIMA dinilai cocok untuk melakukan peramalan dalam jangka pendek, sehingga pemilihan 6 bulan dianggap sesuai dengan karakteristik alat uji.



Gambar 5 Perbandingan Data hasil Forecasting dengan data aktual

Berdasar Gambar 5, diketahui bahwa peramalan untuk periode setelah aturan berlaku menunjukkan adanya penurunan nilai impor. Nilai impor bulan September 2020 hingga November 2020 akan menurun dan naik kembali pada bulan Desember 2020. Hal tersebut mirip dengan kondisi aktualnya yang juga

menurun pada bulan September-November 2020 dan naik pada Desember 2020. Terdapat deviasi nilai impor antara hasil peramalan dengan nilai aktual. Nilai aktual yang lebih rendah dibandingkan dengan nilai peramalan menunjukkan bahwa dalam jangka pendek kebijakan ini

efektif dalam mampu mengendalikan nilai impor.

Hasil dari peramalan menunjukkan angka yang lebih besar daripada angka aktualnya. Hal ini dapat disimpulkan bahwa pemberlakuan aturan pembatasan impor barang sepeda berhasil menurunkan nilai impor. Hasil ini sesuai dengan kondisi tren pada Gambar 5 yang terlihat mengalami kenaikan. Jika tidak ada pemberlakuan pembatasan impor, kondisi impor barang sepeda akan terlihat seperti hasil peramalan. Jika tidak dilakukan pembatasan, tren impor sepeda akan terus naik. Dengan adanya pembatasan, nilai impor aktual berada di bawah data peramalan. Hal tersebut sesuai dengan teori proteksionisme yang bermanfaat untuk melindungi industri dan konsumen dalam negeri.

5. SIMPULAN DAN SARAN

Berdasarkan hasil analisis, diketahui bahwa pemberlakuan pembatasan impor mempunyai dampak pada kegiatan perdagangan internasional di Indonesia. Hal ini sesuai dengan teori proteksionisme, yaitu pembatasan impor dapat menghambat perdagangan internasional dan melindungi produsen dalam negeri dari persaingan.

Pada kegiatan impor sepeda yang menjadi objek penelitian ini, nilai impor mengalami penurunan setelah aturan diberlakukan. Dalam jangka pendek nilai impor sepeda turun dibandingkan dengan saat sebelum aturan diberlakukan.

Hasil uji beda rata-rata nilai impor sebelum dan sesudah pemberlakuan aturan menunjukkan hasil tidak terdapat perbedaan. Hal ini berarti rata-rata nilai impor sebelum dan sesudah ialah sama. Dengan tren nilai impor yang meningkat, sudah sewajarnya jika rata-rata nilai impor pada periode awal lebih kecil daripada periode akhir. Hasil uji beda yang menunjukkan tidak terdapat perbedaan menunjukkan aturan pembatasan mampu mengurangi kenaikan tren impor barang sepeda. Kondisi tersebut menunjukkan bahwa dalam jangka pendek, aturan pembatasan mampu menahan laju tren impor barang sepeda yang bergerak meningkat.

Dari hasil analisis ARIMA disimpulkan model terbaik untuk nilai impor barang sepeda adalah model ARIMA (2,1,5). Hasil peramalan menunjukkan nilai impor aktual berada di bawah nilai impor hasil peramalan. Hal tersebut menunjukkan bahwa aturan pembatasan mampu menurunkan jumlah

nilai impor sepeda setelah berlakunya aturan pembatasan.

Saran untuk pemangku kepentingan yang terkait dengan penelitian ini, yaitu bahwa aturan pembatasan impor dapat digunakan untuk memberikan dampak pada kegiatan perdagangan internasional. Walaupun tidak dapat menghentikan laju kegiatan impor, pembatasan mampu menurunkan nilai impor. Namun perlu juga dipertimbangkan efektifitas aturan pembatasan, karena berdasarkan penelitian ini, diperkirakan pola perdagangan akan kembali normal dalam waktu tiga bulan. Selain itu, peramalan nilai impor ini dapat digunakan untuk memprediksi dampak yang akan terjadi setelah aturan diberlakukan.

Penelitian ini masih memiliki keterbatasan, yaitu objek penelitian hanya impor barang sepeda dan hanya melihat dampak dalam jangka pendek. Penelitian selanjutnya dapat melihat pembatasan impor pada barang dan komoditas lain serta melihat dampak jangka pendek dan jangka panjang. Selain itu, keterbatasan terletak pada tidak didapatkannya data dalam satuan unit. Penelitian selanjutnya dapat menggunakan satuan unit untuk meramalkan kegiatan impor yang dilakukan pembatasan.

DAFTAR PUSTAKA

- Abboushi, S. (2010). Trade protectionism: reasons and outcomes. *Competitiveness Review: An International Business Journal*, 20(5), 384–394.
- Amanta, F. (2021). *Biaya Hambatan Non-Tarif pada Perdagangan Pangan dan Pertanian di Indonesia*.
- Azzaki, M. A. (2021). Pengaruh Perdagangan Internasional, dan Keterbukaan Ekonomi Terhadap Indeks Pembangunan Manusia di Negara-Negara ASEAN. *Jurnal Ekonomi Bisnis Dan Kewirausahaan (JEBIK)*, 10(2), 154–174.
- Bagwell, K., & Staiger, R. W. (1988). *A theory of managed trade*. National Bureau of Economic Research Cambridge, Mass., USA.
- Basu, S. R., Kuwahara, H., & Dumesnil, F. (2012). *Evolution of non-tariff measures: Emerging cases from selected developing countries*. UN.
- Boulanger, P. H., Dudu, H., Ferrari, E., & Philippidis, G. (2015). *The cost of import prohibition for political reason: CGE analysis of the Russian ban on agri-food products*. Melbourne.
- Coughlin, C. C., Chrystal, K. A., & Wood, G. E. (2002). Protectionist trade

- policies: A survey of theory, evidence, and rationale. In *International Political Economy* (pp. 313–327). Routledge.
- Fahreza, M. (2018). PENGARUH LIBERALISASI PERDAGANGAN INTERNASIONAL TERHADAP TINGKAT KESEJAHTERAAN DI INDONESIA. *Jurnal Ilmiah Pena: Sains Dan Ilmu Pendidikan*, 10(2), 77–85.
- Fibrianto, E. P. (2018). STUDI EMPIRIS KETERKAITAN PERDAGANGAN INTERNASIONAL DENGAN KUALITAS LINGKUNGAN MENGGUNAKAN CROSS-COUNTRIES DATA. *Journal of Economics Development Issues*, 1(1), 41–52.
- Fitriani, E. (2019). Pengaruh Perdagangan Internasional Terhadap Pertumbuhan Ekonomi Indonesia. *ISEI Economic Review*, 3(2), 60–65.
- Ibrahim, H. R., & Halkam, H. (2021). *PERDAGANGAN INTERNASIONAL & STRATEGI PENGENDALIAN IMPOR*. Jakarta: Lembaga Penerbitan Universitas Nasional.
- Ifesinachi, K., Orji, R. O., & Azom, S. N. (2013). IMPLEMENTATION OF IMPORT PROHIBITION POLICY AND THE GROWTH OF TEXTILE MANUFACTURING INDUSTRY:: A FOCUS ON LAGOS STATE, SOUTH WESTERN NIGERIA, 1999-200. *University of Nigeria Journal of Political Economy*, 6(1).
- Ing, L. Y., de Cordoba, S. F., & Cadot, O. (2016). *Non-tariff Measures in ASEAN*.
- Kartiasih, F., & Setiawan, A. (2020). Aplikasi error correction mechanism dalam analisis dampak pertumbuhan ekonomi, konsumsi energi dan perdagangan internasional terhadap emisi CO2 di Indonesia. *Media Statistika*, 13(1), 104–115.
- List, F. (1856). *National system of political economy*. JB Lippincott & Company.
- McGee, R. W. (1992). An economic analysis of protectionism in the United states with implications for international trade in Europe. *Geo. Wash. J. Int'l L. & Econ.*, 26, 539.
- Munadi, E. (2016). Indonesia's non-tariff measures: An overview. *Non-Tariff Measures in ASEAN*, Edited by Lili Yan Ing, Santiago Fernandez de Cordoba, and Olivier Cadot. *Economic Research Institute for ASEAN*.
- Ramadhani, D. W., Supanto, S., & Hartiwiningsih, H. (2019). THE

EFFECT OF PROHIBITION
AND/OR RESTRICTION POLICY
ON SMUGGLING RATE IN
INDONESIA. *International Journal
of Business, Economics and Law*,
18(5).

Van Aaken, A., & Kurtz, J. (2019).
Beyond rational choice: international
trade law and the behavioral political
economy of protectionism. *Journal of
International Economic Law*, 22(4),
601–628.

Wahyudin, M., Maksum, M., & Yuliando,
H. (2015). Dampak kebijakan
pembatasan impor bawang merah
terhadap usahatani bawang merah di
Kabupaten Probolinggo. *Agritech*,
35(3), 347–352.

Winardi, W. (2013). Dampak Pembatasan
Impor Hortikultura Terhadap
Aktivitas Perekonomian, Tingkat
Harga dan Kesejahteraan. *Buletin
Ekonomi Moneter Dan Perbankan*,
16(1), 21–41.

Yuni, R., & Hutabarat, D. L. (2021).
*Dampak Perdagangan Internasional
Terhadap Pertumbuhan Ekonomi
Indonesia Pada Tahun 2009-2019*.
Niagawan.