



Determinan Nilai Ekspor Negara Kawasan *Regional Comprehensive Economic Partnership* (RCEP)

Shakira Olivia¹, I Nyoman Mahaendra Yasa²

^{1,2}Universitas Udayana

Abstract

Received: 05 September 2025
Revised: 17 September 2025
Accepted: 28 September 2025

International trade under the Regional Comprehensive Economic Partnership (RCEP) fosters greater maritime logistics connectivity among member countries. Improved sea route efficiency enhances cross-border trade by reducing costs and time. As trade volume continues to rise, RCEP plays a crucial role in boosting maritime logistics competitiveness in the Asia-Pacific. However, from 2009 to 2023, disparities in export value growth emerged among RCEP countries. Key contributing factors include port productivity, trade route connectivity, and exchange rates. This study analyzes the simultaneous and partial effects of these variables on export value and identifies the most dominant factor. Using secondary data from 14 RCEP countries (2009–2023) sourced from UNCTAD and WITS, the study employs panel data regression with the Fixed Effect Model (FEM). Classical assumption tests confirm model validity. Findings reveal that port productivity, trade route connectivity, and exchange rates significantly influence export value, both jointly and individually. Trade route connectivity is identified as the most dominant variable. The study implies that enhancing port productivity through infrastructure upgrades, operational efficiency, and service improvement can strengthen a country's trade performance and position in the global supply chain.

Keywords: *Port Productivity, Trade Route Connectivity, Exchange Rate, Export Value*

(*) Corresponding Author: shakiraolivia71@gmail.com

How to Cite: Xxxxxx. (2018). Xxxx. *Jurnal Ilmiah Wahana Pendidikan*, XX (x): x-xx.

INTRODUCTION

Perdagangan internasional telah menjadi pendorong utama pertumbuhan ekonomi global dengan transportasi laut memegang peran vital dalam mendukung arus barang antarnegara. Menurut UNCTAD (2022), sekitar 80 persen volume perdagangan barang global masih diangkut melalui laut, menjadikannya tulang punggung sistem perdagangan dunia. Moda transportasi laut tidak hanya efisien dari sisi biaya, tetapi juga mampu mengangkut muatan dalam volume besar, sehingga sangat cocok untuk perdagangan lintas benua. Dalam konteks ini, pelabuhan menjadi simpul utama yang menghubungkan aktivitas produksi dan konsumsi antarnegara, menjadikannya salah satu infrastruktur paling strategis dalam logistik global (Heikkilä, 2022).

Peran pelabuhan tidak lagi terbatas sebagai titik bongkar-muat, melainkan telah berevolusi menjadi pusat aktivitas ekonomi dan logistik yang kompleks. Pelabuhan modern berfungsi sebagai pusat konsolidasi barang, distribusi regional, dan bahkan produksi bernilai tambah. Ketika pelabuhan beroperasi secara efisien, maka waktu tunggu kapal, biaya logistik, dan keterlambatan pengiriman dapat diminimalkan sehingga meningkatkan daya saing produk ekspor. Sebaliknya, pelabuhan dengan infrastruktur terbatas dan manajemen yang tidak optimal justru

menjadi hambatan dalam arus perdagangan global (Notteboom & Rodrigue, 2022; Onikosi-Alliyu, 2023).

Signifikansi ekonomi pelabuhan tercermin dalam studi Verschuur et al. (2020) yang menunjukkan bahwa 43,5 persen aktivitas ekonomi global sangat bergantung pada jaringan pelabuhan, dan sepuluh pelabuhan terbesar dunia saja sudah memengaruhi sekitar 9,3 persen PDB global. Hal ini menunjukkan bahwa peningkatan efisiensi dan kapasitas pelabuhan bukan hanya berdampak lokal, melainkan juga berpengaruh terhadap dinamika ekonomi global. Peran ini semakin penting ketika dunia mengalami krisis seperti pandemi COVID-19, di mana gangguan rantai pasok global banyak terjadi akibat kemacetan di pelabuhan-pelabuhan utama. Oleh karena itu, optimalisasi pelabuhan menjadi kunci strategis dalam memperkuat daya saing perdagangan suatu negara.

Pertumbuhan volume kontainer secara global sangat mencolok. Dari hanya sekitar 36 juta TEU pada tahun 1980, volume tersebut melonjak menjadi 870 juta TEU pada tahun 2023 (Drewry, 2024). Lonjakan ini sebagian besar berasal dari Asia, di mana negara-negara seperti China, Korea Selatan, Jepang, dan Singapura menjadi pusat distribusi maritim dunia. Di kawasan ini, pelabuhan tidak hanya memfasilitasi ekspor barang jadi, tetapi juga menjadi simpul penting dalam rantai pasok global untuk komponen manufaktur. Peningkatan arus kontainer menjadi indikator vital produktivitas pelabuhan sekaligus mencerminkan pertumbuhan perdagangan internasional.

Kawasan Regional Comprehensive Economic Partnership (RCEP), yang terdiri dari 14 negara (mengecualikan Laos karena kondisi geografis yang *landlocked*) merupakan blok perdagangan terbesar di dunia dengan populasi sekitar 2,3 miliar dan menyumbang 30% dari PDB global. Kawasan ini didominasi karakteristik maritim, dengan banyak negara kepulauan atau pesisir yang bergantung pada pelabuhan laut sebagai pusat perdagangan. Meski RCEP baru terbentuk secara resmi pada tahun 2020, hubungan dagang dan jaringan logistiknya telah lama terbangun melalui kerja sama seperti ASEAN+1 FTA. Perjanjian ini bertujuan memperkuat integrasi ekonomi melalui pengurangan tarif, fasilitasi perdagangan, dan efisiensi logistik. Diperkirakan RCEP akan meningkatkan pendapatan regional sebesar \$245 miliar pada 2030 (ADB, 2022), namun kesenjangan dalam kinerja logistik maritim di antara negara anggota tetap menjadi tantangan utama dalam memaksimalkan manfaat ekspor.

Menurut Notteboom & Rodrigue (2022), lalu lintas pelabuhan kontainer dapat mencerminkan produktivitas logistik dan kualitas infrastruktur, di mana volume TEU yang tinggi menandakan efisiensi pelabuhan dan aktivitas perdagangan yang kuat (UNCTAD, 2022). Antara 2019–2023, pelabuhan di kawasan RCEP mencatat pertumbuhan TEU rata-rata 2,95 persen, menunjukkan peran signifikan kawasan ini dalam perdagangan global. Negara seperti China, Singapura, dan Korea Selatan konsisten menempati posisi teratas pelabuhan kontainer dunia, dengan Tiongkok menangani lebih dari 277 juta TEUs pada 2023 atau hampir 30 persen dari total global (UNCTAD, 2023). Menurut Porter (1985), keunggulan kompetitif mendorong negara untuk mengeksport produk bernilai tambah tinggi melalui efisiensi logistik dan inovasi. Dalam hal ini, pelabuhan yang memiliki konektivitas tinggi mampu menekan biaya perdagangan, mempercepat

transit, dan memperluas akses pasar, sehingga meningkatkan volume ekspor internasional (Tovar dan Wall, 2022).

Konektivitas jalur perdagangan diukur melalui *Liner Shipping Connectivity Index* (LSCI) mencakup jumlah kapal, kapasitas kontainer (TEU), jumlah perusahaan pelayaran, layanan langsung, dan negara yang terhubung (Tovar dan Wall, 2022). LSCI yang tinggi, seperti di pelabuhan Singapura dan Korea Selatan, mencerminkan efisiensi logistik dan peran strategis dalam jaringan pelayaran global, sementara LSCI rendah di negara seperti Myanmar dan Brunei menandakan keterbatasan dalam mendukung perdagangan internasional. Menurut Fugazza dan Hoffmann (2017), setiap tambahan transshipment dapat menurunkan nilai ekspor bilateral hingga 40 persen. Terdapat ketimpangan yang jelas pada konektivitas pelabuhan antarnegara RCEP, di mana negara maju seperti China dan Singapura memiliki infrastruktur pelabuhan yang unggul, sedangkan negara berkembang menghadapi tantangan logistik dan efisiensi. Ketimpangan ini menyebabkan ketidakseimbangan manfaat dalam integrasi ekonomi kawasan. Negara dengan pelabuhan kurang terkoneksi berisiko tertinggal dalam memanfaatkan peluang perdagangan bebas seperti RCEP (Yap *et al.*, 2023).

Selain pelabuhan dan konektivitas logistik, faktor ekonomi makro seperti nilai tukar juga turut memengaruhi nilai ekspor. Secara teori, depresiasi nilai tukar dapat meningkatkan daya saing harga barang ekspor karena produk menjadi lebih murah di pasar internasional. Namun, dalam praktiknya, efek ini tidak selalu linear karena banyak negara bergantung pada bahan baku impor, sehingga depresiasi juga meningkatkan biaya produksi (Krugman *et al.*, 2023). Studi Athukorala dan Kohpaiboon (2009) menekankan bahwa dalam perdagangan intra-industri dan rantai pasok global, efek nilai tukar sangat bergantung pada struktur ekonomi dan elastisitas permintaan ekspor.

Dengan mempertimbangkan kompleksitas tersebut, penelitian ini bertujuan untuk menganalisis bagaimana performa logistik maritim yang direpresentasikan oleh produktivitas pelabuhan, konektivitas jalur perdagangan, dan kurs memengaruhi nilai ekspor negara-negara anggota RCEP. Hasil penelitian ini diharapkan dapat memberikan kontribusi dalam perumusan kebijakan perdagangan dan logistik maritim yang lebih efektif di kawasan Asia Pasifik.

METHODS

Penelitian ini menggunakan pendekatan kuantitatif dengan desain penelitian kausal untuk menganalisis pengaruh kinerja logistik maritim terhadap nilai ekspor RCEP. Penelitian ini mencakup 14 negara anggota RCEP (kecuali Laos) dan menggunakan data tahunan dari tahun 2009 hingga 2023. Objek penelitian meliputi nilai ekspor sebagai variabel dependen, sedangkan variabel independennya adalah produktivitas pelabuhan (X_1), konektivitas jalur perdagangan (X_2), dan kurs (X_3). Data yang digunakan merupakan data sekunder yang diperoleh dari berbagai sumber, termasuk World Bank dan WITS. Jumlah pengamatan dalam penelitian ini adalah 210 yang dihitung berdasarkan 14 negara dengan periode 15 tahun. Data dikumpulkan melalui studi dokumentasi. Teknik analisis data dalam penelitian ini menggunakan metode regresi data panel, yang mencakup tiga model utama: *Common Effect Model* (CEM), *Fixed Effect Model* (FEM), dan *Random Effect Model* (REM). Untuk menentukan model terbaik, dilakukan uji Chow

(membandingkan CEM dan FEM), uji Hausman (membandingkan FEM dan REM), serta uji Lagrange Multiplier (LM) (membandingkan CEM dan REM). Hasil analisis kemudian diinterpretasikan untuk menilai pengaruh kinerja logistik maritim terhadap nilai ekspor RCEP.

RESULTS & DISCUSSION

Dalam menentukan model terbaik diantara tiga model regresi (*Fixed Effect*, *Common Effect*, dan *Random Effect*) maka terdapat uji yang digunakan untuk menentukan teknik yang paling tepat untuk mengestimasi regresi data panel. Uji Chow adalah pengujian yang dilakukan untuk mengetahui apakah model yang digunakan adalah *common effect* atau *fixed effect*.

Tabel 1.
Hasil Uji Chow

s Test	Statistic	d.f.	Prob.
Section F	233.664723	(13.193)	0.0000
Section Chi-Square	591.726614	13	0.0000

Source: Eviews 12 (Data sekunder diolah), 2024

Berdasarkan hasil Uji Chow di atas, dapat dilihat bahwa nilai *probability cross section chi square* adalah $0,000 < 0,05$, ini berarti H_0 ditolak dan model terbaik adalah *fixed effect model*. Selanjutnya, Uji Hausman dilakukan untuk menguji apakah data dianalisis dengan menggunakan *fixed effect* atau *random effect*.

Tabel 2.
Hasil Uji Hausman

Test Summary	Chi-Sq. Statistic	Chi-Sq. d.f.	Prob.
Cross-section random	9.971368	3	0.0188

Source: Eviews 12 (Data sekunder diolah), 2024

Berdasarkan hasil Uji Hausman di atas, dapat dilihat bahwa nilai *probability cross section* adalah $0,0188 < 0,05$, ini berarti H_0 ditolak dan model terbaik adalah *fixed effect model*. Dari hasil Uji Chow dan Uji Hausman yang telah dilakukan, *Fixed Effect Model* (FEM) terpilih menjadi model yang paling tepat digunakan dalam penelitian ini.

Tabel 3.
Hasil Uji Analisis Regresi Data Panel

riable	efficient	td. Error	-Statistic	Prob.
C	.751050	0.330483	1.35020	.0000
X1	.997828	0.071730	13.91089	.0000
X2	.733941	0.164126	4.471801	.0000
X3	.057264	0.019940	2.871838	.0045

Source: Eviews 12 (Data sekunder diolah), 2024

Pengaruh Produktivitas Pelabuhan (X₁) terhadap Nilai Ekspor negara kawasan RCEP

Koefisien regresi dari variabel X₁ sebesar 0,997 menunjukkan bahwa peningkatan produktivitas pelabuhan sebesar 1 persen berkorelasi dengan peningkatan nilai ekspor sebesar 0,997 persen. Dalam sistem perdagangan

internasional yang sangat kompetitif, waktu dan biaya menjadi dua faktor penentu utama dalam pemilihan mitra dagang dan rute pengiriman. Pelabuhan yang lebih produktif, ditunjukkan oleh jumlah TEUs yang dapat ditangani dalam kurun waktu tertentu, akan mampu melayani arus keluar masuk barang dengan lebih cepat dan murah. Hal ini berdampak langsung pada peningkatan frekuensi pengiriman dan pengurangan biaya inventori. Dengan demikian, pelabuhan yang semakin produktif menjadi katalisator pertumbuhan ekspor karena menciptakan ekosistem perdagangan yang lebih responsif, terintegrasi, dan kompetitif.

Hal ini juga diperkuat dengan melihat skor *Logistics Performance Index* (LPI) pada sebagian besar negara RCEP seperti Singapura, China, Jepang, dan Korea Selatan yang menunjukkan capaian tinggi khususnya pada indikator *Infrastructure* dan *International Shipments* yang mencerminkan kesiapan sistem logistik dan keandalan pelabuhan dalam mendukung ekspor skala besar. Keunggulan ini juga selaras dengan profil komoditas ekspor utama negara-negara tersebut yang didominasi oleh produk-produk bernilai tinggi seperti elektronik, mesin, dan komponen manufaktur yang membutuhkan sistem pengangkutan yang cepat dan terjadwal secara presisi.

Secara teoritis, hubungan antara produktivitas pelabuhan dan nilai ekspor dapat dijelaskan melalui *New Trade Theory* yang dikembangkan oleh Paul Krugman. Teori ini menyatakan bahwa peningkatan efisiensi dan skala ekonomi dalam sistem perdagangan dan logistik dapat memperkuat keunggulan kompetitif suatu negara dalam pasar global. Hal ini juga didukung oleh penelitian Notteboom *et al.* (2021) serta Imad *et al.* (2022) yang menyatakan bahwa pelabuhan dengan produktivitas tinggi memiliki pengaruh positif dan signifikan terhadap pemilihan rute logistik dan peningkatan volume ekspor nasional, karena mampu menyediakan layanan pengangkutan yang cepat, fleksibel, dan kompetitif.

Pengaruh Konektivitas Jalur Perdagangan (X_2) terhadap Nilai Ekspor negara kawasan RCEP

Koefisien regresi variabel X_2 sebesar 0,733 mengindikasikan bahwa peningkatan konektivitas jalur perdagangan sebesar 1 persen akan meningkatkan nilai ekspor sebesar 0,733 persen. Hubungan ini menunjukkan peran vital dari keterhubungan negara dalam jaringan pelayaran global. Semakin tinggi nilai *Liner Shipping Connectivity Index* (LSCI) suatu negara, maka semakin luas pula aksesnya terhadap rute perdagangan utama dunia. Konektivitas jalur perdagangan yang baik memungkinkan eksportir untuk mengakses lebih banyak pasar dengan biaya dan waktu yang lebih efisien.

Peningkatan nilai konektivitas jalur perdagangan berarti bertambahnya jumlah operator kapal yang beroperasi, meningkatnya kapasitas kapal yang tersedia, bertambahnya jumlah layanan pelayaran langsung, serta makin luasnya cakupan pelabuhan tujuan. Semua faktor ini berkontribusi pada pengurangan biaya transshipment dan mempercepat pergerakan barang lintas negara. Negara-negara seperti China, Korea Selatan, dan Singapura yang memiliki skor LSCI tinggi menunjukkan performa ekspor yang kuat karena mampu menjangkau lebih banyak pasar dengan frekuensi pengiriman tinggi dan waktu tempuh yang lebih singkat. Konektivitas jalur perdagangan di kawasan RCEP secara umum telah berjalan secara optimal, yang tercermin dari pola negara tujuan ekspor utama masing-masing negara anggota. Sebagian besar negara kawasan RCEP secara konsisten

mengekspor ke China dan Amerika Serikat, sementara Vietnam, Filipina, dan Myanmar memperluas jangkauan ekspor mereka ke kawasan Uni Eropa. Singapura berperan sebagai hub logistik regional dengan jaringan pelayaran internasional yang sangat terintegrasi. Pola ini menunjukkan bahwa negara-negara RCEP telah memanfaatkan konektivitas logistik untuk menjangkau pasar utama dunia secara efektif.

Hasil ini mendukung teori Model Gravitasi dalam perdagangan internasional yang menyatakan bahwa konektivitas logistik dapat memperpendek jarak ekonomi antarnegara sehingga memperbesar peluang perdagangan. Dengan kata lain, semakin terhubung sebuah negara dalam sistem pelayaran global, semakin besar pula potensi ekspornya. Tren positif ini menunjukkan pentingnya peran infrastruktur maritim dan integrasi logistik dalam mendukung ekspor negara-negara kawasan RCEP. Penelitian oleh Tovar dan Wall (2022) serta Liang dan Liu (2020) juga menunjukkan pengaruh positif dan signifikan dari konektivitas pelabuhan terhadap perdagangan terutama ekspor.

Pengaruh Kurs (X_3) terhadap Nilai Ekspor negara kawasan RCEP

Koefisien regresi variabel X_3 sebesar 0,057 menunjukkan bahwa ketika nilai tukar terhadap Dolar AS meningkat 1 persen, maka nilai ekspor meningkat sebesar 0,057 persen. Dalam teori ekonomi makro terbuka, depresiasi mata uang domestik cenderung membuat harga produk ekspor menjadi relatif lebih murah di pasar internasional, sehingga permintaan terhadap barang-barang ekspor dari negara tersebut akan meningkat. Hal ini dikenal dengan istilah *price effect*. Namun demikian, dampak dari nilai tukar terhadap ekspor tidak selalu linier dan besarnya sangat tergantung pada struktur industri ekspor suatu negara. Negara-negara dengan sektor ekspor yang padat impor bahan baku akan mengalami efek ganda dari depresiasi, di satu sisi ekspornya menjadi lebih kompetitif, namun di sisi lain biaya produksi dalam mata uang lokal akan meningkat karena mahalnya bahan baku impor. Oleh karena itu, koefisien yang lebih kecil pada variabel ini mencerminkan kenyataan bahwa banyak negara dalam kawasan RCEP memiliki keterkaitan produksi global (*global value chains*) yang membuat efek depresiasi tidak terlalu besar terhadap nilai ekspor agregat.

Kestabilan nilai tukar menjadi lebih penting daripada sekadar depresiasi atau apresiasi. Volatilitas nilai tukar yang tinggi justru dapat menciptakan ketidakpastian bagi eksportir dan investor sehingga membatasi pertumbuhan ekspor. Oleh karena itu, negara-negara yang mampu menjaga stabilitas nilai tukar sambil tetap menjaga daya saing harga produknya akan lebih mampu mendorong pertumbuhan ekspor secara berkelanjutan. Untuk itu, kebijakan moneter yang adaptif, kerja sama keuangan regional, serta instrumen mitigasi risiko seperti lindung nilai (*hedging*) menjadi langkah strategis bagi negara-negara RCEP dalam menjaga stabilitas nilai tukar guna mendukung pertumbuhan ekspor yang berkelanjutan. Ybrayev (2020) juga menunjukkan pengaruh positif dan signifikan dalam penelitiannya terhadap pengaruh kurs terhadap performa ekspor di Kazakhstan.

Uji F-statistik digunakan untuk mengetahui apakah variabel-variabel bebas (produktivitas pelabuhan, konektivitas jalur perdagangan, dan kurs) pada penelitian ini berpengaruh secara simultan terhadap nilai ekspor. Hasil Uji F pada penelitian ini dapat dilihat di bawah.

Tabel 4.
Hasil Uji F (Simultan)

stic	355.334
F-statistic)	000000

Source: Eviews 12 (Data sekunder diolah), 2024

Berdasarkan hasil Uji F, dapat dilihat bahwa nilai probabilitas F-statistic lebih kecil dari taraf nyata lima persen ($0,0000 < 0,05$) dan F hitung $1.855,33 > F$ tabel 2,65 sehingga dapat disimpulkan bahwa H_0 ditolak dan H_1 diterima. Hasil pengujian sesuai dengan hipotesis pertama yang telah dibuat penulis yaitu variabel Produktivitas Pelabuhan, Konektivitas Jalur Perdagangan, dan Kurs secara simultan berpengaruh signifikan terhadap Nilai Ekspor negara kawasan RCEP.

Uji Koefisien Determinan (R^2) pada intinya mengukur seberapa jauh kemampuan model dalam menerangkan variasi variabel dependen. Dimana nilai koefisien determinasi adalah antara nol sampai satu ($0 \leq R^2 \leq 1$).

Tabel 5.
Hasil Uji R^2

ared	93540
ted R-squared	93005

Source: Eviews 12 (Data sekunder diolah), 2024

Jika melihat pada Tabel 5, dapat diketahui bahwa nilai Adjusted R-squared pada model estimasi adalah sebesar 0,9935. Nilai ini menunjukkan bahwa variabel Produktivitas Pelabuhan, Konektivitas Jalur Perdagangan, dan Kurs secara keseluruhan mampu menjelaskan variabel dependen Nilai Ekspor sebesar 99,53 persen sedangkan sisanya sebesar 0,47 persen dijelaskan oleh variabel lain yang tidak terdapat dalam model persamaan yang digunakan.

Analisis *standardized coefficient beta* dilakukan untuk mengetahui pengaruh variabel Produktivitas Pelabuhan, Konektivitas Jalur Perdagangan, dan Kurs terhadap variabel Nilai Ekspor. Data pada analisis ini diperoleh dari hasil regresi dengan menggunakan metode regresi data panel. Variabel yang berpengaruh dominan di antara variabel Produktivitas Pelabuhan (X_1), Konektivitas Jalur Perdagangan (X_2), dan Kurs (X_3) dapat dilihat dari nilai *standardized coefficient beta* masing-masing variabelnya sebagai berikut.

- 1) Variabel Produktivitas Pelabuhan = $\beta'_1 = 0,997828 \times \frac{0,071730}{0,330483} = 0,2165$
- 2) Variabel Konektivitas Jalur Perdagangan = $\beta'_2 = 0,733941 \times \frac{0,164126}{0,330483} = 0,3644$
- 3) Variabel Kurs = $\beta'_3 = 0,057264 \times \frac{0,019940}{0,330483} = 0,0034$

Berdasarkan nilai *standardized coefficient beta*, variabel yang berpengaruh dominan dapat dilihat dari nilai koefisien beta paling besar yakni variabel Konektivitas Jalur Perdagangan dengan nilai sebesar 0,3644. Maka, dapat disimpulkan bahwa variabel Konektivitas Jalur Perdagangan memiliki pengaruh paling dominan terhadap Nilai Ekspor negara kawasan RCEP.

CONCLUSION

Berdasarkan hasil penelitian yang peneliti bahas mengenai Determinan Nilai Ekspor Negara Kawasan *Regional Comprehensive Economic Partnership* (RCEP), maka peneliti dapat menarik simpulan sebagai berikut.

- 1) Variabel produktivitas pelabuhan, konektivitas jalur perdagangan, dan kurs berpengaruh signifikan secara simultan terhadap nilai ekspor negara-negara anggota RCEP selama periode 2009 hingga 2023. Hasil ini menunjukkan bahwa variabel-variabel tersebut secara bersama-sama mampu menjelaskan perubahan nilai ekspor RCEP secara substansial. Nilai *R Square* sebesar 0,9935 menggambarkan bahwa variasi nilai ekspor dapat dijelaskan oleh ketiga variabel independen tersebut sebesar 99,35 persen, sedangkan sisanya dijelaskan oleh variabel lain yang tidak termasuk dalam model.
- 2) Variabel produktivitas pelabuhan, konektivitas jalur perdagangan, dan kurs berpengaruh positif dan signifikan secara parsial terhadap nilai ekspor negara kawasan RCEP. Hasil ini mengindikasikan bahwa peningkatan produktivitas pelabuhan, peningkatan konektivitas jalur perdagangan, serta pergerakan nilai tukar yang kompetitif dapat mendorong peningkatan nilai ekspor negara-negara anggota RCEP secara signifikan.
- 3) Variabel konektivitas jalur perdagangan memiliki pengaruh paling dominan terhadap nilai ekspor RCEP, dengan nilai *Standardized Coefficient Beta* sebesar 0,3644. Hal ini menunjukkan bahwa semakin tinggi keterhubungan logistik suatu negara dalam jaringan pelayaran global, semakin besar potensinya dalam mendorong ekspor kawasan RCEP.

REFERENCES

- Asian Development Bank. (2022). Preliminary Assessment of the *Regional Comprehensive Economic Partnership*, Brief No. 206.
- Athukorala, P., dan A. Kohpaiboon. (2009). Intra-Regional Trade in East Asia: The Decoupling Fallacy, Crisis, and Policy Challenges. *ADB Working Paper Series*. No. 177. Tokyo: ADB Institute.
- Drewry (2024). *Global Port Throughput*. <https://www.drewry.co.uk/trackers-and-indices/latest-trackers-and-indices/port-throughput-indices> (Diakses pada 20 November 2024)
- Fugazza, M. & Hoffmann, J. (2017). Liner Shipping Connectivity As Determinant Of Trade. *Journal of Shipping and Trade*, 2017, vol. 2 (1): 1-18
- Heikkilä, M., Saarni, J., & Saurama, A. (2022). Innovation in Smart Ports: Future Directions of Digitalization in Container Ports. *Journal of Marine Science and Engineering*, 10 (12) :19-25.
- Imad, A., Ezekari, M., Belamhitou, M., dan Hachimi, I. (2022). The Effect Of Logistics Performance Determinants On Export Performance. *International Journal of Research in Business and Social Science* (2147- 4478), 11: 57-66.
- Krugman, P., Obstfeld, M., dan Melitz, M. (2023). *International Trade: Theory & Policy, 12th Edition*. United Kingdom: Pearson Education.
- Liang, Rui, & Ziyang Liu. (2020). Port Infrastructure Connectivity, Logistics Performance and Seaborne Trade on Economic Growth: An Empirical Analysis on '21st-Century Maritime Silk Road. *Journal of Coastal Research*, 106 (special issue), pp. 319–324.

- Notteboom, T., dan Rodrigue, J. (2022). *Port Economics, Management and Policy*. New York: Routledge.
- Notteboom, T., Pallis, T., dan Rodrigue, J. (2021). Disruptions And Resilience In Global Container Shipping And Ports: The COVID-19 Pandemic Versus The 2008–2009 Financial Crisis. *Maritime Economics & Logistics, Palgrave Macmillan; International Association of Maritime Economists (IAME)*, vol. 23(2): 179-210.
- Onikosi-Alliyu, S. (2023). Impact of Seaport on Economic Growth in Nigeria. *Kasu Journal of Economic & Department Studies*, Vol. 9(1): 140-156.
- Porter, Michael. (1985). *The Competitive Advantage: Creating and Sustaining Superior Performance*. New York: The Free Press.
- Tovar, B., Wall, A. (2022). The Relationship Between Port-Level Maritime Connectivity and Efficiency. *Journal of Transport Geography*, 98 (1): 103213.
- UNCTAD. 2022. *Review of Maritime Transport*. https://unctad.org/system/files/official-document/rmt2022_en.pdf. Accessed 11 Okt 2024
- Verschuur, J., Koks, E., dan Hall, J. (2020). Ports' Criticality In International Trade And Global Supply-Chains. *Nature Communication*, 13 (1): 4351
- Yap, W., Hsieh, C., dan Lee, Paul. (2023). Shipping Connectivity Data Analytics: Implications For Maritime Policy. *Transport Policy*. Vol. 132 (3): 112-127.
- Ybrayev, Zhandos. (2020). Real Exchange Rate Management And Economic Growth: Export Performance In Kazakhstan, 2009–2019. *International Review of Applied Economics*, 35 (315):1-27