

KUALITAS INFRASTRUKTUR TRANSPORTASI DAN DAN FASILITAS PERDAGANGAN: PELUANG DAN TANTANGAN DALAM MENINGKATKAN PERDAGANGAN DAN PRODUKTIVITAS EKONOMI (STUDI EMPIRIS PADA PROVINSI DI INDONESIA)

F. Pambudi Widiatmaka

PIP Semarang
Jl. Singosari Raya No.2A,
Wonodri, Kec. Semarang Sel.,
Kota Semarang, Jawa Tengah
50242

Anugrah Nur Prasetyo

PIP Semarang
Jl. Singosari Raya No.2A,
Wonodri, Kec. Semarang Sel.,
Kota Semarang, Jawa Tengah
50242

Suherman

PIP Semarang
Jl. Singosari Raya No.2A,
Wonodri, Kec. Semarang Sel.,
Kota Semarang, Jawa Tengah
50242

Dian Wahyu Hidayat

PIP Semarang
Jl. Singosari Raya No.2A,
Wonodri, Kec. Semarang Sel.,
Kota Semarang, Jawa Tengah
50242

Muhammad Sapta

PIP Semarang
Jl. Singosari Raya No.2A,
Wonodri, Kec. Semarang Sel.,
Kota Semarang, Jawa Tengah
50242

Pranyoto

PIP Semarang
Jl. Singosari Raya No.2A,
Wonodri, Kec. Semarang Sel.,
Kota Semarang, Jawa Tengah
50242

Abstract

This study seeks to develop a conceptual model for increasing the productivity of a province in Indonesia. Based on trade facilities, it is hoped that it will become a key factor or strategy to increase trade that is oriented towards increasing the productivity of the provinces in Indonesia. Model In this study, in 34 provinces in Indonesia and using secondary time series data and primary cross sectional data. Self-data analysis using Amos 25 And from the results of data analysis all hypotheses proposed in this study are accepted, it shows that trade facilities are a key strategy for increasing trade and its orientation towards productivity growth of gross regional domestic product.

Keywords: quality of transportation infrastructure, trade facilities, trade, productivity

Abstract

Penelitian ini berupaya untuk mengembangkan sebuah model konseptual bagi peningkatan produktivitas suatu provinsi yang ada di Indonesia. Berbasis fasilitas perdagangan diharapkan mampu menjadi sebuah faktor atau strategi kunci untuk meningkatkan perdagangan yang berorientasi pada peningkatan produktivitas provinsi-provinsi yang ada di Indonesia. Model Dalam penelitian ini di tas pada 34 provinsi yang ada di Indonesia dan dan menggunakan data sekunder time series dan data primer cross sectional. Analisa data diri dengan menggunakan Amos 25 Dan dari hasil analisis data semua hipotesa yang diajukan di dalam penelitian ini diterima hal tersebut menunjukkan bahwa fasilitas perdagangan menjadi strategi kunci bagi peningkatan perdagangan dan orientasinya terhadap produktivitas pertumbuhan produk domestik regional bruto.

Kata kunci: kualitas infrastruktur transportasi, fasilitas perdagangan, perdagangan, produktivitas

PENDAHULUAN

Fasilitas perdagangan diperlukan untuk perdagangan yang bersifat domestik maupun internasional (United Nations Conference on Trade and Development, 2016). Keberhasilan di pasar akan ditentukan oleh kemampuan pemerintah dalam memberikan sebuah dukungan lingkungan yang mampu memberikan sebuah eksistensi dorongan terhadap sebuah efisiensi Terhadap Peningkatan layanan dan strategi perdagangan yang ada di suatu negara. Fasilitas perdagangan telah memberikan sebuah peran yang mampu menjadi sebuah faktor esensial bagi perdagangan internasional Tetap Menjadi suatu bentuk pembangunan ekonomi bagi suatu negara (*United Nations Trade Facilitation Implementation Guide*, 2012). Upaya pemerintah ini diharapkan mampu memberikan sebagai gagasan tentang seberapa efektif fasilitas perdagangan yang dibentuk oleh pemerintah ini mampu memberikan kontribusi bagi pertumbuhan ekonomi dan pembangunan. Pada awalnya konsep fasilitas perdagangan ini diimplementasikan dalam sebuah penurunan Tarif dan hal ini telah menjadi fokus di dalam penelitian-penelitian terdahulu serta diikuti oleh adanya non tarif yang akhir-akhir ini terimplementasikan di dalam globalisasi yang merupakan kegiatan lintas batas (Sengupta, 2006). Ketika liberalisasi perdagangan bebas telah memberikan sebuah tekanan yang cukup Memberikan suatu bentuk implementasi dari tindakan kompetitif dan keuntungan antar wilayah pasar hal ini menjadi suatu bentuk tindakan yang harus diantisipasi di dalam sebuah pasar domestik (Helpman & Krugman, 1989). Hal ini diharapkan akan menjadi sebuah strategi untuk memberikan alokasi sumber daya yang cukup efisien dalam mencapai stabilitas (Dornbusch, 1992). Peningkatan globalisasi ini akan menghasilkan sebuah jaringan produksi dan daya tarik bagi negara pengekspor untuk mampu memberikan pemenuhan kebutuhan bagi negara lain (Dornbusch, 1992). Bolehkah Ketika suatu negara mencapai suatu perbaikan menuju perdagangan yang lebih baik maka orang lain akan dapat memiliki manfaat dan hubungan ekonomi tersebut (Wilson et al., 2005). Konseptualisasi dalam perdagangan cukup bervariasi antar waktu dan lintas institusi (Wilson et al., 2007). Dimana sebuah definisi yang cukup umum dapat dianggap sebagai sebuah penerapan prosedur dalam mengurangi biaya (Moisé & Sorescu, 2013; Yadav, 2014). Dapat dipahami bahwa banyak perusahaan akan terlibat di dalam perdagangan internasional dan dia akan dihadapkan pada biaya yang cukup tinggi dari sisi transportasi logistik dan kebijakan pemerintah hal ini akan mencegah perusahaan-perusahaan tersebut dalam memanfaatkan kapasitas mereka (Doing Business, 2018).

Selain itu terdapat juga faktor-faktor yang mempengaruhi keputusan internalisasi dan lokalisasi perusahaan multinasional. Investasi asing (Dunning, 1998).Perdagangan biasanya melibatkan berbagai biaya transaksi yang tidak dapat dihindari hal tersebut terkait dengan transportasi ditambah dengan beban prosedur dokumentasi yang sekali lebih tinggi dari yang diharapkan (UNCTAD, 2016).Usaha kecil dan menengah dapat mengambil manfaat dari penggunaan biaya transaksi yang dapat berakibat pada peningkatan peluang mereka untuk melakukan partisipasi dalam Rantai nilai Global (UNCTAD, 2016).Salah satu pendorong yang paling relevan dalam pertumbuhan ekonomi dan pendapatan tidak hanya bertumpu pada perdagangan Frankel & Romer, 1999; Hausman et al., 2013; Samargandi et al., 2015). Transportasi dan logistik yang cukup signifikan dan fundamental dalam meningkatkan pertumbuhan ekonomi (Hirschinger et al., 2015; Martí et al., 2014b). Hubungan perdagangan dengan pertumbuhan ekonomi masih belum memiliki korelasi

yang jelas akan tetapi suatu pemahaman yang cukup lebih baik telah memberikan sebuah kerangka kebijakan untuk mengatasi kemajuan tersebut. Dan hal tersebut dianggap sebagai bagian dari upaya fasilitas perdagangan (GCR, 2017-2018). Meskipun sulit untuk memberikan sebuah identifikasi sejauh mana transportasi akan mampu membantu sebuah peningkatan daya saing (Rodrigue et al., 2017), akan tetapi komponen inti daya saing selalu menyediakan akses ke pasar dan sumber daya (Hirschinger et al., 2015; OECD/ITF, 2016; Portugal-Perez & Wilson, 2010). Ada ketersediaan infrastruktur transportasi akan mampu memberikan peluang dalam mengurangi biaya keseluruhan Dan Waktu penyelesaian akan tetapi berbagai fokus terhadap pandangan sistemik terkait logistik juga diperlukan dalam upaya untuk mengoptimalkan pengembangan tersebut (Havenga, 2018). Penelitian ini berupaya untuk mengajukan sebuah model konseptual bagi peningkatan produktivitas pertumbuhan ekonomi di Indonesia. Apa saja faktor-faktor yang mempengaruhi pertumbuhan ekonomi di Indonesia dan Bagaimana peran infrastruktur transportasi akan mampu meningkatkan produktivitas pertumbuhan ekonomi di Indonesia studi ini ditujukan untuk menjawab pertanyaan-pertanyaan tersebut melalui peran dari variabel mediasi fasilitas perdagangan dan Perdagangan.

TELAH PUSTAKA DAN PENGEMBANGAN HIPOTESIS

Kualitas Infrastruktur Dan Fasilitas Perdagangan

Kualitas infrastruktur transportasi memegang peran yang cukup esensial dalam meningkatkan daya saing Global (Lakshmanan, 2007; OECD, 2013b). Karena hal tersebut akan mampu memberikan sebuah arah yang taktik Terhadap Peningkatan produktifitas sehingga memungkinkan sebuah realokasi modal dan tenaga kerja. (Bruinsma et al., 1989). Infrastruktur moda transportasi akan mampu mendukung sebuah munculnya organisasi jaringan publik global dan mampu memberikan fasilitas terhadap penyelesaian permasalahan pada pasar internasional (Hummels, 2007). Perdagangan yang cukup meningkat telah mampu memberikan sebuah dorongan pada pertumbuhan pembangunan dan ekonomi benteng transformasi transportasi telah mendukung berbagai praktek yang cukup optimal dengan meningkatkan tata kelola konektivitas elektronik dan mampu menyederhanakan proses dalam menghindari waktu dan biaya tambahan (UNCTAD, 2016). Terdapat pada badan yang tidak memberikan sebuah kepastian terkait kemajuan infrastruktur bagi transportasi di negara-negara yang disebabkan oleh berbagai faktor dari sisi eksogen dan endogen. Namun sebuah konsensus yang cukup umum tentang manfaat bagi perekonomian telah dikaji oleh Button & Yuan (2013). Nilai ekonomi telah diteliti oleh Kodongo & Ojah (2016) dan Lakshmanan (2007).

Selain itu terdapat berbagai indikator dalam memfasilitasi konsep perdagangan antara lain peraturan lingkungan bisnis, efisiensi transportasi teknologi perbatasan dan infrastruktur fisik itik memiliki dampak yang lebih tinggi terhadap perekonomian suatu negara daripada volume perdagangan ekspor. Sementara itu perbaikan di bidang yang terkait diharapkan mampu memberikan sebuah efisiensi perbatasan yang mungkin mampu memberikan Sebuah Tawaran hasil yang menjanjikan terutama bagi negara berkembang namun hasil ini tidak cukup mampu menentukan apakah satu infrastruktur fisik lebih relevan daripada yang lain karena indeks infrastruktur

transportasi individu harus dihitung secara agregat untuk membentuk sebuah indikator yang pasti. Dalam pengertian ini pembangunan yang saling bergantung terhadap sebuah aset dan perlu digarisbawahi bahwa penyediaan infrastruktur dikatakan tidak relevan jika tidak menangkap operator dalam memberikan dukungan dan manfaat dari ketela keterlibatan dari sisi dinamika ekonomi temuan Kodongo et al. (2016). Sehingga dapat dikatakan diperlukan sebuah upaya untuk memberikan sebuah identifikasi terhadap aspek-aspek yang cukup spesifik dan relevan terhadap infrastruktur untuk kebijakan yang jauh lebih baik berdasarkan argumentasi tersebut dapat ditarik hipotesa sebagai berikut H1: infrastruktur transportasi secara positif berpengaruh terhadap fasilitas perdagangan semakin tinggi infrastruktur transportasi maka semakin tinggi pula fasilitas perdagangan.

Infrastruktur Transportasi Dan Perdagangan

Kualitas infrastruktur transportasi memiliki peran yang cukup fundamental dalam mengatur pergerakan barang. Hal ini akan mampu membawa dampak yang cukup buruk dengan rendahnya kualitas infrastruktur. Sedangkan kurangnya kualitas infrastruktur akan mampu memberikan dampak yang cukup signifikan terhadap kemampuan suatu negara dalam berintegrasi ke tataran perekonomian dunia (Button et al., 2013; Hoekman). Infrastruktur yang berkembang dengan cukup baik akan mampu mengurangi dampak terhadap jarak antar wilayah serta mampu memberikan pengambilan keputusan yang lebih baik tentang lokasi kegiatan ekonomi. Segera dapat menciptakan biaya transportasi yang lebih rendah (Cho, 2014; GCR, 2017-2018). Konsep komplementer dalam faktor produksi tenaga kerja dan modal (Bruinsma et al., 1989). Penelitian sebelumnya telah menunjukkan bahwa perbedaan dari keberadaan efisiensi infrastruktur akan berdampak positif terhadap ekspor impor suatu negara. Hal tersebut mampu diimplementasikan melalui variasi waktu yang lebih besar di antara negara-negara dalam tujuan yang sama (Nordås et al., 2006). Efisiensi juga mampu memberikan peningkatan biaya dan hal ini akan berdampak pada konsep pengurangan kegiatan perdagangan (Limão et al., 2001), yang secara langsung akan mempengaruhi kinerja perusahaan domestik seperti UMKM (OECD, 2018).

Tingkat kualitas infrastruktur transportasi yang cukup baik akan mampu memberikan sebuah refleksi bagi sebuah penurunan dan kenaikan biaya transportasi (Celbis et al., 2014). Oleh karena itu kita dapat memberikan sebuah pendekatan secara sistemik ketika logistik dan investasi infrastruktur transportasi dapat dikatakan sebagai sebab faktor yang cukup fundamental dimana mampu memberikan kontribusi pada pengiriman yang tepat waktu dan mampu mengurangi biaya yang ditimbulkan. Peningkatan investasi infrastruktur transportasi akan memiliki kontribusi pada peningkatan kualitasnya. Namun tidak selalu hal tersebut akan mengarah pada biaya transportasi yang lebih rendah (Portugal-Pérez & Wilson, 2008; Portugal-Pérez et al., 2010). Variasi dalam biaya transportasi akan memberikan sebuah peluang untuk bersaing dalam pasar internasional dan mencapai daya saing Global yang cukup kompetitif (Bougheas et al., 1999). Biaya transportasi akan mempengaruhi perdagangan internasional gimana kualitas infrastruktur yang dimiliki agar menjadi sebuah pertimbangan yang cukup menarik (Rodrigue et al., 2017). Pengurangan biaya ini akan berdampak secara signifikan terhadap kenaikan penggabungan logistik perputaran layanan mereka perusahaan yang mencakup moda transportasi utama (Havenga, 2018). Pada prinsipnya nya moda transportasi laut, moda transportasi darat dan moda transportasi udara memiliki berbagai implikasi yang berbeda tentang bagaimana barang

yang diperdagangkan akan dapat dipindahkan dari satu negara ke negara lain hal ini ditentukan berdasarkan komoditas. Asal tujuan keputusan moda transportasi yang dipilih dan kegiatan ekspor impor barangnya (Fink, 2002). Hal tersebut akan menentukan posisi persaingan suatu negara dan kebergantungan pada berbagai persyaratan just Intan yang mempengaruhi jaringan produksi globaltime (Behar & Venables, 2010; OECD, 2019a).

Berdasarkan uraian di atas dapat ditarik hipotesis sebagai berikut:

H2: kualitas infrastruktur transportasi secara positif berpengaruh terhadap kegiatan perdagangan semakin tinggi kualitas infrastruktur transportasi maka semakin tinggi pula kegiatan perdagangan.

Fasilitas Perdagangan Memediasi Pengaruh Antara Kualitas Infrastruktur Transportasi dan Perdagangan

Teleportasi merupakan sebuah pelabuhan yang mampu mempengaruhi kegiatan ekonomi secara vital dan juga dibentuk oleh kegiatan ekonomi tersebut.(Rodrigue et al., 2017; Skorobogatova et al., 2017). Dari sini infrastruktur transportasi lebih mengacu pada sebuah aspek yang cukup penting dalam 736elabu transportasi. Selain itu transportasi juga mampu menjadi sebuah strategi kunci untuk meningkatkan daya saing di negara-negara karena menyediakan akses dari pasar Sumber daya dan tenaga kerja (Rodrigue et al., 2017). Fasilitas perdagangan yang meliputi infrastruktur keras dan lunak seperti contoh infrastruktur keras bank pada pelabuhan transportasi berbasis modal seperti kereta api, pelabuhan, bandara, dan jalan merupakan komponen dari kualitas infrastruktur keras yang cukup memberikan bukti kontribusi Terhadap Peningkatan kegiatan perdagangan (Ismail & Mahyideen, 2015; Portugal-Pérez et al., 2010) transportasi infrastruktur lunak yang mencakup berbagai komponen seperti lingkungan kebijakan dan prosedur perbatasan juga memberikan suatu bentuk dampak yang cukup signifikan dalam perkembangan kegiatan perdagangan transportasi memang memberikan sebuah peluang terhadap kompetisi pasar luar negeri(Fink, 2002). Memang dalam lingkungan yang cukup kompetitif seperti ini peningkatan transportasi dari sisi infrastruktur akan menghasilkan hasil yang cukup optimal (Portugal-Pérez et al., 2008). Sebagai contoh pelabuhan pengukuran kualitas suatu negara dikatakan rendah dari sisi infrastruktur yang dimiliki maka hal tersebut perlu dikomparasikan dengan kondisi para pelabuhan yang termasuk dalam kegiatan perdagangan internasional lainnya.

Berdasarkan asumsi ini dapat ditunjukkan bahwa bisnis-bisnis di negara-negara yang sebelumnya beroperasi pada tingkat yang tidak menguntungkan di pasar (Mann, 2012). Hal tersebut akan berdampak pada konektivitas dan kemampuan operasional perpindahan cargo yang akan berpengaruh terhadap kemajuan akses pasar (Korinek et al., 2011; Hoekman et al., 2010). Pertumbuhan ekonomi di negara-negara maju maupun berkembang tidak hanya ditentukan oleh pelabuhan kualitas ketersediaan transportasi dari sisi pertanggungjawaban terhadap kemajuan negara tersebut. Rodrigue et al., 2017). Sebagai contoh berbagai wilayah di Amerika telah berhasil memberikan sebuah bukti bahwa kualitas infrastruktur transportasi seperti pelabuhan dan prosedur fasilitas perdagangan di negara tersebut telah mampu memberikan bukti secara signifikan terhadap kenaikan pendapatan di negara tersebut Calatayud et al. (2017). Kualitas infrastruktur juga dinilai sebagai sebuah aspek yang mampu memberikan partisipasi terhadap jaringan

produksi dan mampu memberikan dampak pada bidang perdagangan dan biaya transportasinya Limão et al. (2001). Hal ini bermakna pentingnya infrastruktur transportasi yang berkualitas tinggi di negara-negara yang terkurung oleh daratan dapat diandalkan pada infrastruktur negara tetangga mereka. Sehingga efek langsung dari kualitas infrastruktur akan memberikan penekanan pada pengeluaran infrastruktur transportasi dan akses yang berdampak positif terhadap pertumbuhan ekonomi baik secara langsung melalui berbagai peningkatan arus lintas batas peluang ekspor dan dan peningkatan daya saing perdagangan. Oleh karena itu untuk mengakses pasar pedagang efisien negara-negara memerlukan infrastruktur transportasi dengan berbagai kualitas reformasi perdagangan serta kebijakan kelembagaan yang efektif (Arvis et al., 2007; Wilson et al., 2007 selain itu juga menuntut adanya suatu bentuk keputusan manajerial yang mampu memberikan sebuah optimalisasi potensi dan peluang Rodrigue et al., 2017). Berdasarkan argumentasi di atas dapat ditarik hipotesa sebagai berikut

H3: fasilitas transportasi perdagangan memediasi pengaruh antara infrastruktur transportasi dan Perdagangan.

Fasilitas perdagangan, perdagangan dan produktivitas

Perdagangan dapat dianggap sebagai sebuah kegiatan untuk memberikan barter dalam bentuk barang ataupun jasa antarnegara dan hal ini merupakan sebuah komponen penting dari sebuah perekonomian. Selain itu pendapatan negara juga mampu ditingkatkan melalui kegiatan perdagangan internasional ini (Rodrigue & Comtois, 2017). Secara garis besar perdagangan mewakili kondisi ekonomi (Wilson et al., 2003). Kondisi yang makmur akan tetapi secara khusus efek dari revolusi industri terhadap efek penggandaan perdagangan telah menyambut beberapa dampak yang ditimbulkan antara lain seperti peningkatan produksi dan konsumsi. Serta adanya suatu bentuk dorongan saling bergantung dan terbuka di antara negara-negara yang memiliki peluang untuk mengintegrasikan usaha kecil dan menengah ke dalam pasar global dan diharapkan strategi tersebut mampu membawa peningkatan bagi perdagangan UKM (OECD, 2018). Tidak ada definisi yang cukup formal untuk mendefinisikan konsep fasilitas perdagangan akan tetapi Konsep ini tunduk pada setiap perspektif atau kontak dari pemangku kepentingan secara praktis (Grainger, 2011; Wilson et al., 2005; Wilson et al., 2003). Akan tetapi ada beberapa kesamaan dalam definisi yang sebenarnya sebagai contoh kamar dagang internasional mendefinisikan perdagangan sebagai fasilitator perdagangan sebagai sebuah paket tindakan untuk memberikan bantuan terhadap pengurangan birokrasi di wilayah perbatasan. Sementara itu WTO mendefinisikan fasilitas perdagangan sebagai sebuah penyederhanaan modernisasi dan sebuah harmonisasi dalam sebuah proses ekspor dan impor. The United Nations Trade Facilitation Implementation Guide (2012, paragraf 3) penetapan tujuan utama dari sebuah tindakan fasilitas perdagangan adalah untuk membuat perdagangan di luar perbatasan menjadi lebih cepat lebih dapat diprediksi murah biayanya pengurangan hambatan dan masalah prosedur dan yang ditimbulkan lainnya diharapkan dapat memperlancar arus barang dalam perdagangan internasional. Selain itu pengukuran perdagangan sering menggunakan agregat rasio ekspor yang diakumulasikan dengan impor terhadap nilai produk domestik bruto sebagai sebuah indikator dari keterbukaan perdagangan atau globalisasi Frankel et al., 1999; Sachs & Warner, 1995). Dapat digunakan untuk menjelaskan mengapa negara dapat melakukan perdagangan lebih banyak melalui berbagai Identifikasi dan pengukuran tertentu secara khusus ada sedikit pertimbangan secara

infrastruktur logistik dan transportasi dalam studi yang difasilitasi dari sebuah fasilitas perdagangan sebagai sebuah indikator yang terpilih. Berdasarkan argumentasi di atas dapat ditarik hipotesa sebagai berikut

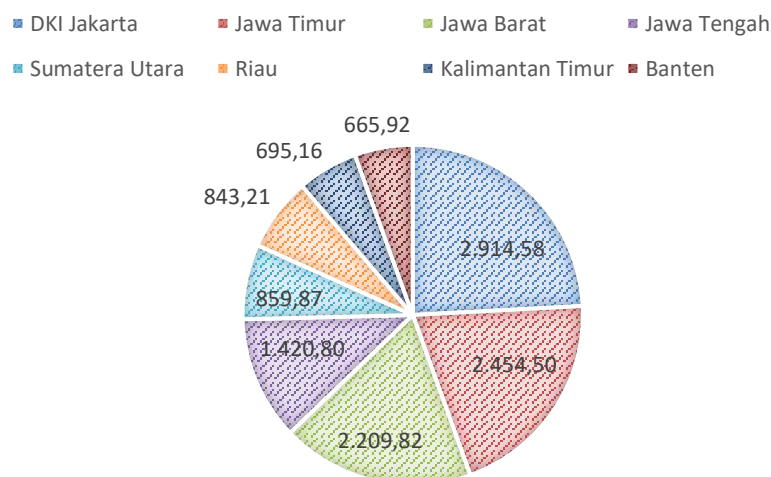
H4: fasilitas perdagangan berpengaruh positif terhadap perdagangan semakin tinggi fasilitas perdagangan semakin tinggi pula perdagangan

H5: perdagangan berpengaruh positif terhadap produktivitas semakin tinggi perdagangan semakin tinggi pula produktivitas

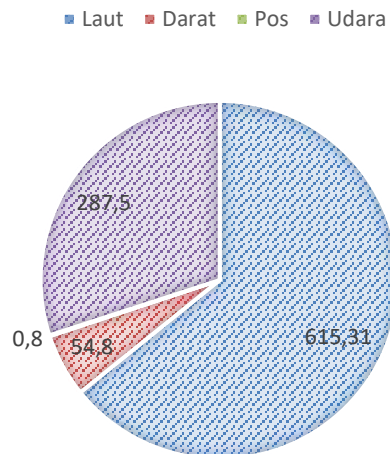
METODE PENELITIAN

Rancangan penelitian ini menggunakan desain penelitian kuantitatif dengan metodologi studi struktural yang diadopsi dengan menggunakan sampel pada 34 provinsi yang ada di Indonesia untuk mengetes model di dalam penelitian ini. Penelitian ini merupakan penelitian ex post facto dan cross-sectional yang menggunakan data sekunder untuk berbagai tingkat provinsi yang ada di Indonesia dari rentang tahun 2017 sampai dengan 2021 data dikumpulkan dari berbagai sumber dari Badan Pusat Statistik. Pengukuran variabel dalam penelitian ini ditunjukkan dalam arah yang sama untuk posisi numerik yang sama pula. Variabel rasio seperti produk domestik regional bruto yang terkait dengan perdagangan akan diubah menjadi logaritma napier untuk membuat sebuah standarisasi hasil. Jumlah sampel ini terakumulasi dari jumlah provinsi yang ada di Indonesia dikalikan 5 tahun dari periode cross-sectional didapatkan sampel sekitar 5 kali 34 sebanyak 170 sampel.

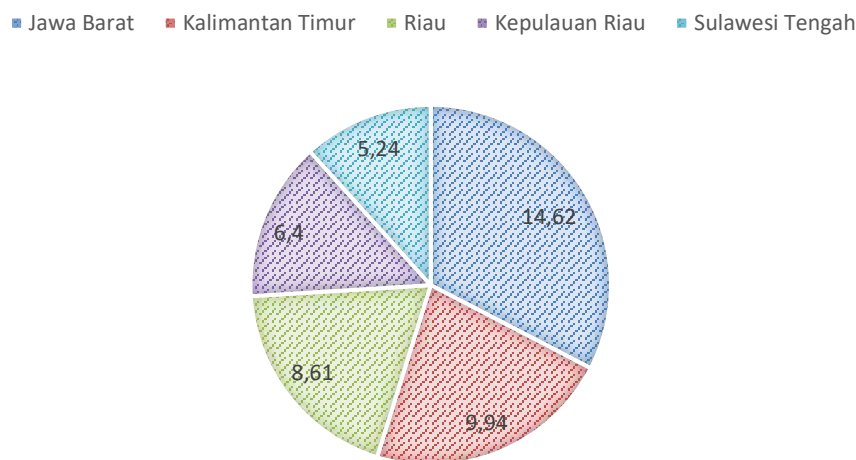
PEMBAHASAN



Gambar 1. Peringkat PDRB Provinsi Terbaik



Gambar 2. Moda Transportasi Tahun 2021



Gambar 3. Peringkat Ekspor Terbaik

Tabel 1. Uji Kecocokan Model

<i>Goodness of fit indices</i>	<i>Cut-off value</i>	<i>Cut-off value of the Results</i>
X ² (Chi-Square)	Expected small	87.29
Significant Probability	≥ 0,05	0,02
CMIN/DF	≤ 2,00	69
RMSEA	≤ 0,08	0,04
GFI	≥ 0,90	0,941
TLI	≥ 0,95	0,973
CFI	≥ 0,95	0,969

Persamaan struktural berdasarkan varians (SEM) adalah model yang digunakan oleh peneliti, yaitu SEM kuadrat terkecil, untuk menganalisis data dalam penelitian ini dengan memasukkan konstruk yang diukur secara formal (Korzynski, Kozminski, et al., 2020) (Korzynski, Mazurek, et al. al., 2020) (Michael Haenlein, 2004); (Leguina, 2015) (Reinartz et al., 2009); (Richter et al., 2016). Dengan angka $0,03 < RMSEA < 0,08$, dan meskipun

angka GFI, TLI, dan CFI menunjukkan angka kurang dari 0,9, tidak ada masalah dengan pembuatan model, seperti yang dijelaskan dalam tabel. Hasil pengujian menunjukkan bahwa kriteria fit telah terpenuhi yang ditunjukkan dengan nilai Chi-Square sebesar 127,89 dan nilai probabilitas sebesar 0,03. Kedua asumsi itu lengkap. Skor TLI= 0,973, GFI=0,902, CFI=0,969, dan RMSEA=0,04 yang menunjukkan bahwa skor tersebut telah memenuhi persyaratan yang ditentukan. Artinya model penelitian diterima dan memenuhi kriteria yang telah ditentukan.

Uji Validitas dan Reliabilitas

Pengujian data penelitian menggunakan Structural Equation Modelling Modeling (Semmer et al., 2008) dengan program AMOS. Pendekatan ini dilakukan dengan menguji parameter-parameter yang dihasilkan dari *good fit* dan langsung menguji hipotesis tentang hubungan kausalitas yang dikembangkan dalam model kriteria pengujian validitas dan reliabilitas jika nilai *loading factor* > 0,6 maka indikator tersebut dikatakan tidak valid dan sebaliknya jika nilai *cronbach alpha* > 0,6 dikatakan valid. Hal ini dapat dilihat pada Tabel 2

Tabel 2. Uji Validitas Dan Reliabilitas

Variable & Indicator	Source	Std. estimate	Convergent Validity-AVE	Construct reliability
1. Kualitas Infrastruktur Transportasi	Munim et al. (2018) Yadav (2014) Korinek et al. (2011) Portuga Pérez et al. (2010) Wilson et al. (2005)			
Kualitas Jalan		0.906	0.874	0.879
Kualitas Pelabuhan		0.887		
Kualitas Bandara		0.911		
Kualitas Jalan Kereta Api		0.884		
2. Fasilitas Perdagangan	Yadav (2014); PortugalPérez et al. (2010); Wilson et al. (2003) Zhang et al. (2019a) Jordaan (2014) Hill (2011) Portugal-Pérez et al. (2010)			
Pembayaran tidak teratur ke suap		0.891	0.848	0.893
Kompleksitas tarif		0.883		
Pembuatan kebijakan pemerintah		0.901		
Prosedur bea cukai		0.806		
Prevalensi hambatan perdagangan		0.894		
Keterbukaan terhadap pasar asing		0.917		
Penyerapan teknologi		0.903		
3. Berdagang	Kang et al. (2012); Munemo et al. (2006) Fernández-Núñez (2017); Herzer (2007) Boopen (2006); Bolaky et al. (2004); Munim et al. (2018)			

Variable & Indicator	Source	Std. estimate	Convergent Validity-AVE	Construct reliability
Ekspor		0.805	0.845	0.829
Impor		0.814		
4. Produktifitas		0.861	0.809	0.814
	Kang et al. (2012); Munemo et al. (2006)			
	Fernández-Núñez (2017); Herzer (2007)			
	Boopen (2006); Bolaky et al. (2004); Munim et al. (2018)			
Produk Domestik Bruto				

Langkah selanjutnya adalah menguji hipotesis untuk hubungan klausa antar variabel menggunakan kriteria *CR-Critical ratio* sama atau lebih besar dari 2.0 (Arbuckle, 2016). Kemudian dilakukan pengujian model analisis empiris (model keluaran). Model luar adalah model yang menentukan hubungan antara konstruk laten dan indikatornya. Dengan kata lain, hipotesis mendefinisikan bagaimana setiap indikator berhubungan dengan konstruksi laten lainnya, seperti yang dijelaskan dalam Tabel 3.

Tabel 3. Hasil Pengujian Hipotesis

Hypotheses	Estimate	Critical Ratio	SE	Pvalue (=0,005)	RESU LTS
1.) Kualitas Infrastruktur Transportasi → Fasilitas Perdagangan	0.46	3.285	0.37	0.00	Diterima
2.) Kualitas Infrastruktur Transportasi → Perdagangan	0.58	2.998	0.41	0.00	Diterima
3.) Kualitas Infrastruktur Transportasi → Fasilitas Perdagangan → Perdagangan		Z=5. 68201		0.00	Diterima
4.) Fasilitas Perdagangan → Perdagangan	0.43	3.128	0.39	0.00	Diterima
5.) Perdagangan → Produktifitas	0.59	2.993	0.45	0.00	Diterima

H1. Kualitas infrastruktur transportasi berpengaruh terhadap fasilitas perdangan. Temuan jalur struktural menunjukkan bahwa terdapat hubungan yang signifikan antara Kualitas infrastruktur transportasi dengan fasilitas perdangan ($t = 3,285 > 2,0$) dengan nilai signifikansi ($0.00 < 0,05$). Oleh karena itu, Hipotesis 1 diterima.

H2. Kualitas infrastruktur transportasi berpengaruh terhadap perdangan. Temuan jalur struktural menunjukkan bahwa terdapat hubungan yang signifikan Kualitas infrastruktur transportasi dan perdagangan ($t = 2,998 > 2,0$) dengan nilai signifikansi ($0.00 < 0,05$). Oleh karena itu, Hipotesis 3 diterima.

H3. Fasilitas perdagangan memediasi pengaruh antara kualitas infrastruktur transportasi terhadap perdagangan hal tersebut dapat ditunjukkan dari nilai z hasil uji sobel senilai $Z = 5,68201$ dan nilai $p - value < 0.05$

H4. Fasilitas perdagangan berpengaruh terhadap perdangan. Temuan jalur struktural menunjukkan bahwa terdapat hubungan yang signifikan fasilitas perdagangan dan perdagangan ($t = 3,128 > 2,0$) dengan nilai signifikansi ($0.00 < 0,05$). Oleh karena itu, Hipotesis 4 diterima.

H5: perdagangan berpengaruh terhadap produktivitas. Temuan jalur struktural menunjukkan bahwa terdapat hubungan yang signifikan perdagangan dan produktivitas ($t = 2,993 > 2,0$) dengan nilai signifikansi ($0,00 < 0,05$). Oleh karena itu, Hipotesis 5 diterima.

Kualitas infrastruktur transportasi dan fasilitas perdagangan Kualitas infrastruktur transportasi cukup memiliki nilai fundamental dan memiliki pengaruh yang besar terhadap aktivitas perdagangan hal ini telah diinvestigasi oleh para peneliti sebelumnya seperti Portugal-Pérez et al., 2010; UNCTAD (2016). Secara khusus kualitas bandara kualitas jalan dan kualitas rendah tapi merupakan aset yang cukup sesuai yang dapat berhubungan dan menjadi persyaratan yang cukup penting untuk melakukan pengiriman tepat waktu kita seperti halnya misalkan Apakah tekadku udara yang menangani berbagai pengiriman barang-barang berharga secara tepat (Lai et al., 2019). Sementara jalan dan rel kereta api akan berfokus pada distribusi bermil-mil (Rodrigue et al., 2017). Namun kualitas Pelabuhan dapat dianggap sebagai suatu sektor yang cukup memiliki nilai terkait dengan kualitas dengan transportasi. Karena Pelabuhan akan mampu memberikan hubungan bahwa 80% perdagangan di dunia ditangani melalui pelabuhan internasional. Permintaan pasar cukup besar telah memberikan pendapat bahwa terjadinya pertukaran perdagangan sangat tergantung pada efisiensi dan kualitas Perhubungan laut sehingga kualitas infrastruktur dari pelabuhan diharapkan menjadi sektor yang sangat penting bagi negara-negara berkembang dari data di atas kualitas infrastruktur transportasi jarak dan mampu memberikan pengaruh yang cukup signifikan terhadap kegiatan perdagangan sebagai komponen dari fasilitas perdagangan (Hummels, 2007; Portugal Pérez et al., 2010). Hal ini sejalan dengan penelitian yang dilakukan oleh Calatayud et al. (2017) yang membuktikan bahwa kualitas infrastruktur pelabuhan dan pengukuran fasilitas perdagangan di asal dan tujuan harus dipertimbangkan secara bersama, kualitas infrastruktur pelabuhan dan pengukuran fasilitas perdagangan dari asal dan tujuan harus memiliki pertimbangan yang cukup akurat secara bersama. Dengan demikian kualitas produk transportasi dan Reformasi fasilitas perdagangan sangat diperlukan bagi perdagangan internasional dimana efek bagi transportasi diarahkan memiliki linieritas.

Transportasi secara positif berpengaruh terhadap fasilitas perdagangan telah diinvestigasi oleh peneliti sebelumnya hal tersebut menunjukkan bahwa bukti empiris dari peneliti sebelumnya menjadi dasar klasifikasi bagi penelitian ini (Portugal-Pérez et al., 2010; UNCTAD (2016). Secara khusus kualitas jalan rel kereta api kualitas bandara dan fasilitas Pelabuhan merupakan aset yang cukup penting dan sangat relevan yang dapat menghubungkan antar wilayah dengan persyaratan tertentu bagi ketepatan pengiriman waktu barang. Hal tersebut dapat dilihat seperti adanya transportasi kargo udara yang mampu menangani barang-barang yang cukup berharga dalam menuntut pengiriman di bersifat cepat (Lai et al., 2019). Sementara rel kereta api memiliki fokus pada jarak mil darat dan memberikan kontribusi yang cukup lancar dari transportasi darat (Rodrigue et al., 2017). Akan tetapi kualitas Pelabuhan dapat dianggap sebagai hal yang cukup berharga terkait kualitas dalam dokumen transportasi. Hal tersebut terkait dengan fakta bahwa 80% perdagangan dunia menggunakan pelabuhan internasional (UNCTAD, 2018). Permintaan yang membuat pertumbuhan perdagangan akan sangat bergantung pada adanya efisiensi tetap kualitas pelabuhan laut pengiriman dari beberapa daerah yang telah ditunjukkan dengan opsi Pelabuhan merupakan sebuah transman yang paling optimal (Rodrigue et al., 2017). Kebutuhan akan dapat memanfaatkan akses dari pelabuhan tetangga. Akan tetapi

kualitas infrastruktur Pelabuhan memiliki sebuah domain yang cukup fundamental bagi negara berkembang. Ada perdagangan internasional telah terbukti mampu menunjukkan produktivitas dari pembangunan suatu negara hal ini telah dikemukakan oleh berbagai peneliti terdahulu seperti (1999) dan Wilson dkk. (2003). Ekspor barang dan impor barang setengah jadi atau barang modal cukup relevan sebagai sebuah contoh produktivitas dari berbagai provinsi yang ada di Indonesia terlepas dari ukuran provinsi tersebut. Perdagangan membawa pengaruh yang cukup signifikan terhadap produktivitas. Hal ini akan mendukung nilai dari produktivitas produk domestik bruto berdasarkan tingkat pendapatan ekstensif hasil ekspor dan impor berpengaruh secara positif dan signifikan terhadap nilai perdagangan yang akan mengacu pada sebuah minat yang cukup kuat dalam berorientasi yang akan mampu mendorong ekspor menuju pertumbuhan yang cukup optimal. Berbagai bukti empiris telah menunjukkan peningkatan impor barang setengah jadi dan barang modal akan mampu menurunkan Nilai perdagangan meskipun ini terjadi adalah hasil yang tidak dapat ditunda dan cukup mengejutkan bahwasannya keterkaitan antara perdagangan dan aktivitas.

Kinerja ekspor akan dianggap memiliki Suatu bentuk Sisi fundamental yang cukup menunjukkan kinerja ekspor terbaik dibandingkan dengan impor. Interpretasi ini tampak hati-hati karena dampak akibat dari impor di dalam penelitian ini pun tidak meyakinkan akan tetapi terlepas impor barang setengah jadi dan barang modal terkait teknologi yang memiliki keterikatan dan limpahan pengetahuan dapat meningkatkan operasi perusahaan dimana urgensi impor dapat digantikan secara local (Lee, 1995; Veeramani, 2008; Xu et al., 2018). ketika impor mungkin terkait dengan peningkatan partisipasi negara dalam suatu proses produksi dan perbedaan terkait kandungan impor pada ekspor barang manufaktur (Wolla, 2018). Oleh karena itu berbagai kemungkinan provinsi-provinsi yang ada di Indonesia diharapkan dapat meningkatkan impor barang setengah jadi dan barang modal sehingga dapat meningkatkan produktivitas mereka seperti yang disarankan oleh data tersebut mengandung berbagai asumsi bahwa alokasi sumberdaya yang akan memiliki ketepatan akan mampu meningkatkan kekuatan permintaan local ITF (2013). Selain itu partisipasi di dalam pasar global dan perubahan struktural dalam Rantai nilai menunjukkan peningkatan dari sisi efisiensi perusahaan akan dicatat diharapkan mampu meningkatkan manfaat yang cukup besar terhadap peningkatan daya beli masyarakat Hausman et al. (2013).

KESIMPULAN

Investigasi ilmiah yang dilakukan dalam penelitian ini berupaya untuk memperluas kajian literatur tentang produktivitas suatu provinsi dalam mengintegrasikan berbagai komponen-komponen perdagangan internasional seperti kualitas infrastruktur transportasi fasilitas perdagangan dan Perdagangan pertukaran perdagangan ini menuntut adanya suatu bentuk sinergisitas antara upaya-upaya yang terpadu untuk mendukung kenaikan tingkat produktivitas suatu negara berbagai pendekatan multidisipliner di dalam penelitian ini telah memberikan sebuah Gema bagi adopsi berbagai perspektif teori yang cukup berbeda akan tetapi memberikan akar bagi literatur modal sosial yang mengakui pentingnya sebuah konsep jejaring. Literatur yang tercakup di dalam penelitian ini memberikan sebuah bukti dan implementasi akademik terkait penguatan teori resource Based Theory dalam memberikan sebuah alokasi sumber daya dan jaringan terhadap teori pemangku

kepentingan untuk memberikan penekanan yang berbeda dan saling bergantung dalam setiap aktor yang berbeda. Selain itu teori ketergantungan sumber daya juga memberikan sebuah relevansi terhadap sebuah akses sumber daya ketika dihadapkan dalam kegiatan perdagangan pengukuran fasilitas perdagangan yang cukup relevan di dalam penelitian ini diharapkan akan mampu memberikan sebuah manfaat secara komprehensif dan memiliki variasi yang sesuai untuk kebutuhan masing-masing provinsi namun pertimbangan ini tidak hanya cukup untuk dipakai dalam pertimbangan antar provinsi tetapi harus melibatkan pemahaman kebutuhan perdagangan di suatu negara terdapat kompresibilitas tarik misalkan antara lain hal tersebut akan memberikan suatu bentuk pengurangan terhadap ekonomi dari sisi penghasilan karena akan memperindah tingkat penghasilan sehingga partisipasi program bantuan perdagangan cukup di ditunjukkan eksistensinya untuk menolong hal ini.

Akan tetapi beberapa provinsi yang tertinggal transparansi pemerintah seperti kualitas infrastruktur transportasi kinerja logistik dan prosedur Bea Cukai. Diharapkan terdapat adanya identifikasi peluang yang dapat di hambat Terutama ketika beberapa dari sisi ekonomi ini mampu mengalami suatu transisi dari ekonomi berbasis agrikultur atau pertanian menuju ke pendekatan yang bersifat industri upaya fasilitas perdagangan berkelanjutan diharapkan akan mampu mereduksi berbagai harga antara barang ekspor dan impor Tengah jadi dan barang modal sehingga akan memberikan sebuah peningkatan peluang yang cukup kompetitif bagi negara-negara berkembang untuk mengarahkan kepada konsep industrialisasi. Secara bersamaan perusahaan dapat memberikan sebuah impor untuk produksi dalam jaringan rantai pasok nilai Global yang diharapkan akan memiliki banyak penelitian ini berhasil membuktikan berbagai kombinasi sumber daya dan alokasi yang dimiliki oleh suatu provinsi secara tepat untuk mendukung produktivitas ekonomi suatu negara Oleh karena itu implementasi secara cepat dan penuh dari pendekatan pemangku kepentingan diharapkan mampu memiliki suatu konsep pemahaman secara multidisipliner karena hal tersebut diharapkan mampu meningkatkan dan melaksanakan efisiensi pertukaran perdagangan berbasis manajemen perencanaan publik dan transportasi.

DAFTAR PUSTAKA

- Arvis, J., Mustra, M., Panzer, J., Ojala, L. dan Naula, T. 2007. Connecting to Compete: Trade Logistics in the Global Economy, World Bank. <https://openknowledge.worldbank.org/handle/10986/24600>
- Behar, A., dan Venables, A. 2010. Transport Costs and International Trade: Edward Elgar. <https://doi.org/10.4337/9780857930873.0001>
- Bolaky, B. dan Freund, C. 2004. Trade, regulations, and growth. Policy Research Working Paper Series 3255, The World Bank. <https://doi.org/10.1596/1813-9450-3255>
- Boopen, S. 2006. Transport Infrastructure and Economic Growth: Evidence from Africa Using Dynamic Panel Estimates. The Empirical Economic Letters, 5(1), 37-52. ISSN: 1681 8997
- Bougheas, S., Demetriades, P. dan Morgenroth, E. 1999. Infrastructure, transport costs and trade. Journal of International Economics, 47, 169-189. [https://doi.org/10.1016/S0022-1996\(98\)00008-7](https://doi.org/10.1016/S0022-1996(98)00008-7)

- Bruinsma, F., Nijkamp, P. dan Rietveld, P. 1989. Employment Impacts of Infrastructure Investments: A Case Study for the Netherlands. In: Infrastructure and Space Economy. Karin Peschel (Ed.). https://doi.org/10.1007/978-3-642-75571-2_13
- Button, K. dan Yuan, J. 2013. Airport Transport and Economic Development: An examination of Causality. Urban Studies, 50(2), 329-340. <https://doi.org/10.1177%2F0042098012446999>
- Celbis, M., Nijkamp, P. dan Poot, J. 2014. Infrastructure and Trade: A Meta-Analysis. Region, 1(1), 25-65. <https://doi.org/10.18335/region.v1i1.25>
- Cho, H. 2014. Determinants and effects of logistics costs in container ports: The transaction cost economics perspective. The Asian Journal of Shipping and Logistics, 30(2), 193-215. <https://doi.org/10.1016/j.ajsl.2014.09.004>
- Doing Business 2018. Reforming to Create Jobs, 15 Edition. A World Bank Group Flagship Report. <https://openknowledge.worldbank.org/handle/10986/28608>
- Dornbusch, R. 1992. The Case for Trade Liberalization in Developing Countries. Journal of Economic Perspectives, 6(1), 69-85. <https://doi.org/10.1257/jep.6.1.69>
- Dunning, J. 1998. Location and the Multinational Enterprise: A Neglected Factor? Journal of International Business Studies, 29(1), 45-66. <https://doi.org/10.1057/palgrave.jibs.8490024>
- Fink, C. 2002. Transport Services: Reducing Barriers to Trade. In: International Bank for Reconstruction and Development/The World Bank (2002). Global Economic Prospects and the Developing Countries, 97-127. ISBN 0-8213-4996-1
- Frankel, J. dan Romer, D. 1999. Does Trade Cause Growth? The American Economic Review, 89(3), 379-399. <https://doi.org/10.1257/aer.89.3.379>
- Grainger, A. 2011. Trade Facilitation: A Conceptual Review. Journal of World Trade, 39-62. <http://eprints.nottingham.ac.uk/id/eprint/1769>
- Hausman, W., Lee, H. dan Subramanian, U. 2013. The Impact of Logistics Performance on Trade. Production and Operations Management, 22(2), 236-252. <https://doi.org/10.1111/j.1937-5956.2011.01312.x>
- Havenga, J. 2018. Logistics and the future: The rise of macro logistics. Journal of Transport and Supply Chain Management, 12(0), a336. <https://doi.org/10.4102/jtscm.v12i0.336>
- Helpman, H. dan Krugman, P. 1989. Trade Policy and Market Structure. The MIT Press Cambridge, ISBN: 0262081822
- Herzer, D. 2007. How does trade composition affect productivity? Evidence for Chile. Applied Economic Letters, 14, 909-9212. <https://doi.org/10.1080/13504850600690012>
- Hirschinger, M., Spickermann, A. dan Hartmann, Gracht, H. & Darkow, I. 2015. The future of logistics in emerging markets-fuzzy clustering scenarios grounded in institutional and factor-market rivalry theory. Journal of Supply Chain Management, 51(4), 73-93. <https://doi.org/10.1111/jscm.12074>
- Hoekman, B. dan Nicita, A. 2010. Assessing the Doha Round: Market access, transactions costs and aid for trade facilitation. The Journal of International Trade & Economic Development, 19(1), 65-79. <https://doi.org/10.1080/09638190903327476>
- Hill, C. 2011. International Business: Competing in the Global Marketplace. McGrawHill Irwin, New York. ISBN: 9780078137198.
- Hummels, D. (2007). Transportation Costs and International Trade in the Second Era of Globalization. Journal of Economic Perspectives, 21(3), 131-154. <https://pubs.aeaweb.org/doi/pdf/10.1257/jep.21.3.131>

- Ismail, N. dan Mahyideen, J. 2015. The Impact of Infrastructure on Trade and Economic Growth in Selected Economies in Asia. ADBI Working Paper 553. Tokyo: Asian Development Bank Institute. Available: <http://www.adb.org/publications/impactinfrastructuretrade-and-economic-growth-selected-economies-asia/>
- Jordaan, A. 2014. The impact of trade facilitation factors on South Africa's exports to a selection of African countries. *Journal Development Southern Africa*, 31(4), 1-15. <https://doi.org/10.1080/0376835X.2014.907535>
- Kodongo, O. dan Ojah, K. 2016. Does infrastructure really explain economic growth in Sub-Saharan Africa? *Review of Development Finance*, 6, 105-125. <https://doi.org/10.1016/j.rdf.2016.12.001>
- Korinek, J. dan Sourdin, P. 2011. To What Extent Are High-Quality Logistics Services Trade Facilitating? OECD Trade Policy Working Papers, No. 108, OECD Publishing. <https://dx.doi.org/10.1787/5kggdthrj1zn-en>
- Lai, K-h, Pang, Y., Wong, C., Venus, Y. dan Epi, Y. 2019. Are trade and transport logistics activities mutually reinforcing? Some empirical evidences from ASEAN countries. *Journal of Shipping Trade*, 4(2). <https://doi.org/10.1186/s41072-019-0041-x>
- Lakshmanan, T. 2007. The Wider Economic Benefits of Transportation: An Overview. International Transport Forum, OECD. <https://doi.org/10.1787/20708270>
- Lee, J-W. (1995). Capital goods imports and long-run growth. *Journal of Development Economics*, 48, 91-110. <https://doi.org/10.1016/j.jpolmod.2013.02.006>
- Limão, N. dan Venables, A. 2001. Infrastructure, Geographical Disadvantage, Transport Costs, and Trade. *The World Bank Economic Review*, 15(3), 451-479. <https://doi.org/10.1596/1813-9450-225>
- Mann, C. 2012. Supply chain logistics, trade facilitation and international trade: a macroeconomic policy view. *Journal of Supply Chain Management*, 48(3), 7-14. <https://doi.org/10.1111/j.1745-493X.2012.03270.x>
- Moisé, E. dan Sorescu, S. 2013. Trade Facilitation Indicators: The Potential Impact of Trade Facilitation on Developing Countries' Trade". OECD Trade Policy Papers, No. 144, OECD Publishing. <https://doi.org/10.1787/18166873>
- Munemo, J., Bandyopadhyay, S. dan Basistha, A. 2006, "Chapter 21 Foreign Aid and Export Performance: A Panel Data Analysis of Developing Countries", Lahiri, S. (Ed.) *Theory and Practice of Foreign Aid (Frontiers of Economics and Globalization, Vol. 1)*, Emerald Group Publishing Limited, Bingley, 421-433. [https://doi.org/10.1016/S1574-8715\(06\)01021-9](https://doi.org/10.1016/S1574-8715(06)01021-9)
- Munim, Z. dan Schramm, H. 2018. The impacts of port infrastructure and logistic performance on economic growth: the mediating role of seaborne trade. *Journal of Shipping Trade*, 3(1). <https://doi.org/10.1186/s41072-018-0027-0>
- Nordås, H., Pinali, E. dan Geloso, M. 2006. Logistics and Time as a Trade Barrier. OECD Trade Policy Working Papers, No. 35, OECD Publishing. <https://doi.org/10.1787/18166873>
- Organisation and Economic Co-operation for Development (OECD). 2018. Fostering greater SME participation in a globally integrated economy. SME Ministerial Conference, México. <https://doi.org/10.1787/9789264275232-en>
- Organisation and Economic Co-operation for Development (OECD). 2019a. Multinational Enterprises in Domestic Value Chains. OECD Science, Technology and Industry Policy Papers, No. 63, OECD Publishing. <https://doi.org/10.1787/23074957>

- Portugal-Pérez, A. dan Wilson, J. 2008. Trade Costs in Africa: Barriers and Opportunities for Reform. The World Bank Development Research, Policy Research Working Paper 4619. <https://doi.org/10.1596/1813-9450-4719>
- Portugal-Pérez, A. dan Wilson, J. 2010. Export Performance and Trade Facilitation Reform: Hard and Soft Infrastructure. The World Bank, Policy Research Working Paper 5261. <https://doi.org/10.1596/1813-9450-5261>
- Rodrigue, J-P dan Comtois, C. 2017. Transportation and commercial geography In Rodrigue, J-P, Comtois, C. & Slack, B. The Geography of Transport Systems (20-28). New York: Routledge. ISBN: 9781315618159
- Sengupta, N. 2006. The Economics of Trade Facilitation. Oxford University Press. <https://doi.org/10.1787/18166873>
- United Nations Trade Facilitation Implementation Guide – Trade facilitation – principles and benefits. 2012. <http://tfig.unece.org/>
- United Nations Conference on Trade and Development. 2016. Trade Facilitation and Development – Driving trade competitiveness, border agency effectiveness and strengthened governance. https://unctad.org/system/files/officialdocument/dtlb2016d1_en.pdf
- United Nations Conference on Trade and Development. 2018. Review of maritime transport. ISSN 0566-7682. https://unctad.org/system/files/officialdocument/rmt2018_en.pdf
- Wilson, J., Mann, C. dan Otsuki, T. 2003. Trade Facilitation and Economic Development: A New Approach to Quantifying Impact. The World Bank Economic Review, 17(3), 367-389. <https://doi.org/10.1093/wber/lhg027>
- Wilson, J., Mann, C. dan Otsuki, T. 2005. Assessing the Potential Benefit of Trade Facilitation: A Global Perspective. The World Economy, 28(6), 841-871. <https://doi.org/10.1111/j.1467-9701.2005.00709.x>
- Wilson, J. dan Otsuki, T. 2007. Regional Integration in South Asia: What Role for Trade Facilitation? The World Bank. Policy Research Working Paper 4423. <https://doi.org/10.1596/1813-9450-4423>
- Yadav, N. 2014. Impact of Trade Facilitation on Parts and Components Trade. The International Trade Journal, 28, 287-310. <https://doi.org/10.1080/08853908.2014.922040>
- Zhang, J., Li, F., Yu, L. dan Cheng, B. 2019a. An Assessment of Trade Facilitation's Impacts on China's Forest Product Exports to Countries Along the "Belt and Road" Based on the Perspective of Ternary Margins. Sustainability, 11(5): 1298. <https://doi.org/10.3390/su11051298>