

**PENGARUH PERANG TARIF AMERIKA SERIKAT – TIONGKOK
TERHADAP PERDAGANGAN INTERNASIONAL INDONESIA
STUDI KASUS KENDARAAN DARAT KODE HS 87
US-CHINA TRADE WAR IMPACT ON INDONESIA TRADE
CASE STUDY ON LAND VEHICLES HS CODE 87**

Theresia Anindita¹, Dhany Surya Ratana²

, E-mail: theresia.dita@gmail.com

Politeknik APP Jakarta, Jl Timbul no 34 Cipedak, Jakarta Selatan, 12630, Indonesia

ABSTRAK

Amerika Serikat menerapkan tariff impor pada sejumlah barang yang berasal dari Tiongkok sebagai ancaman jika Tiongkok tidak memperbaiki kebijakan tentang kekayaan intelektual Amerika Serikat yang telah lama dilanggar oleh banyak negara, utamanya Tiongkok. Selain itu Trump sebagai presiden Amerika Serikat memiliki keinginan untuk mengembalikan produksi buatan dalam negeri Amerika Serikat. Untuk itu dicanangkan tariff impor pada bulan Maret 2018 yang berlaku mulai Juli 2018. Satu hari setelah Amerika Serikat mengumumkan tariff tersebut, Tiongkok membalasnya dengan tariff untuk barang Amerika Serikat yang berlaku pada waktu yang sama. Dengan menggunakan analisis deskriptif dan uji beda rata-rata, kami membandingkan perdagangan kedua negara sebelum dan sesudah Juli 2018 dan pengaruhnya terhadap perdagangan Indonesia ke dua negara tersebut. Penelitian sebelumnya menemukan impor Amerika Serikat pada HS Code 87 justru menunjukkan peningkatan yang dapat diartikan bahwa tidak ada negara yang dapat menggantikan kemampuan produksi Tiongkok pada kategori tersebut. Namun setelah dianalisis lebih lanjut, peningkatan tersebut terjadi karena nilai investasi yang dilakukan oleh perusahaan otomotif global dalam memasuki manufaktur China telah terlalu besar untuk tidak dimanfaatkan pada peluang ekspor.

Kata kunci: Tarif impor, HS code, pergeseran ekspor impor

ABSTRACT

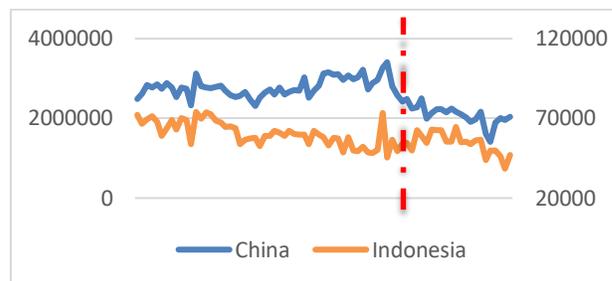
United States threatening to impose import tariff on \$60 Billion Chinese goods if China does not respond to its demand on China policy on US' Intellectual Rights. Trump announced the tariff in March 2018 and will come into force on July 2018. China retaliates with announcing its own list a day after which also come into force on July 2018. This study uses descriptive analysis and unpaired two-samples mean test to compare trade before and after imposed tariff. Precious study found that US import of HS Code 87 which implies China superiority as a supplier in the trade. But it turns out that the reason was that Foreign Investments from global manufacturers in China as a Joint Venture are too enermous to back out of export chances.

Keywords: Import tariff, HS Code, trade relocation

1. PENDAHULUAN

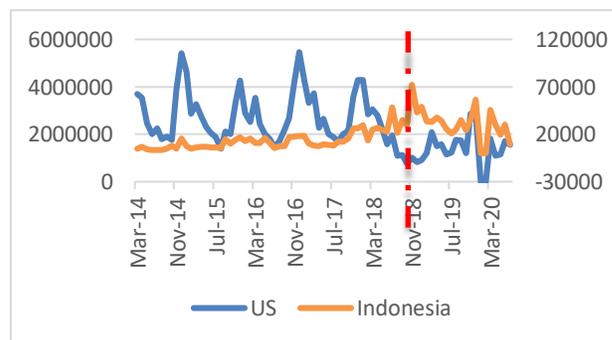
Adanya kompetisi global dan pasar global untuk barang, jasa dan modal merupakan kenyataan ekonomi mendasar yang telah mengubah perilaku perusahaan dan pemerintah di seluruh dunia (Shapiro 2010). Perkembangan ekonomi dan globalisasi membuat suatu negara saling ketergantungan dan membutuhkan satu sama lain dalam memenuhi kebutuhan dan memasarkan produk unggul negaranya, dalam hal ini negara-negara dunia melaksanakan pertukaran barang dan jasa dalam konteks perdagangan internasional. Pada umumnya negara - negara berkembang mengandalkan kelancaran arus pendapatan devisa dan kegiatan ekonominya yang berasal dari ekspor. Globalisasi ini membentuk pemikiran untuk menghilangkan segala jenis hambatan untuk melakukan perdagangan internasional, sehingga pada tahun 1997 terbentuklah World Trade Organization yang berfungsi untuk mengurangi hambatan dalam melakukan transaksi perdagangan internasional. Dari kesamaan visi tersebut terbentuklah perjanjian antar negara seperti Euro, ASEAN Economic Community, atau untuk 3 negara: Kanada, Meksiko dan Amerika Serikat yang membentuk North American Free Trade Agreement (NAFTA) dimulai tahun 1994.

Perjanjian dan zona ekonomi adalah tren ekonomi yang menjadi sebuah norma bahwa dengan menghilangkan hambatan perdagangan maka negara yang terlibat perdagangan tersebut akan diuntungkan. Hal ini masih menjadi suatu pemikiran yang normal di Amerika Serikat pada saat presiden Trump mengeluarkan peraturan tarif masuk untuk panel tenaga surya dan mesin cuci pada 22 Januari 2018 yang kemudian diikuti tarif masuk baja dan aluminium pada 1 Maret 2018. Kedua momen ini memperlihatkan sikap proteksionisme presiden Trump terhadap negaranya, namun belum menyerang Tiongkok secara langsung. Pada 22 Maret 2018 presiden Trump memerintahkan untuk menerapkan tarif pada barang impor dari Tiongkok dengan nilai impor USD 50 miliar. Kebijakan ini dibalas oleh Tiongkok dengan menerapkan tarif pada 128 barang impor dari Amerika Serikat.



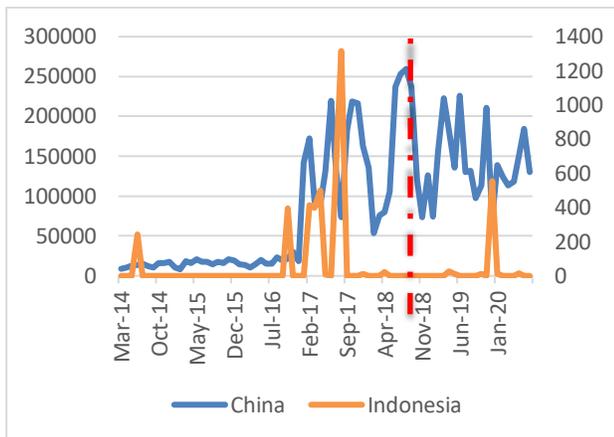
Gambar 1. Trend Impor AS dari negara China dan Indonesia

Dengan menggunakan data penelitian terdahulu terlihat bahwa impor Amerika Serikat dari China menurun pada pos-pos HS Code yang dikenakan tariff sedang dari impor dari Indonesia meningkat, menunjukkan secara keseluruhan terjadi pergeseran sumber impor Amerika Serikat ke negara-negara lain termasuk di dalamnya adalah Indonesia. Begitupun untuk pengenaan tariff pembalasan dari China menyebabkan terjadinya pergeseran dengan trend yang lebih ekstrim dibandingkan dengan pergeseran impor Amerika Serikat. Kedua tren ini ditunjukkan pada Gambar 1 dengan panjang observasi selama 6 tahun dan titik observasi bulanan.



Gambar 2. Trend Impor China dari negara AS dan Indonesia

Kedua tren ini menunjukkan fenomena yang dapat dengan mudah dijelaskan dengan teori ekonomi equilibrium harga. Namun terdapat kategori yang menarik untuk dipelajari lebih lanjut, dimana untuk kode HS 87 (kendaraan darat selain kereta api dan aksesorisnya) justru impor Amerika Serikat dari China meningkat tajam (Ratana 2020). Pada kode HS ini terdapat 93 produk yang dikenakan tarif oleh Amerika Serikat dengan jumlah total impor dari China lebih dari USD 250 Juta pada bulan Juli 2018 dan dapat dilihat pada gambar 3.



Gambar 3. Impor Amerika Serikat pada HS 87

Secara umum ekonom setuju dengan pernyataan bahwa seharusnya perdagangan internasional seharusnya dilakukan secara bebas tanpa hambatan. Hal ini dapat dilihat dari salah satu teori yang paling populer dalam ekonomi *absolute advantage* oleh Adam Smith yang dipublikasikan tahun 1776 dan *comparative advantage* oleh David Ricardo tahun 1817 dimana keduanya memperlihatkan bahwa kedua Negara yang melakukan trading akan mendapatkan keuntungan dibandingkan jika tidak melakukannya (Mankiw 2016). Hal ini akan meningkatkan kekuatan produksi Negara yang melakukan spesialisasi produk dan Negara lain dapat membeli produk tersebut dan mengalihkan sumber dayanya ke produk lain.

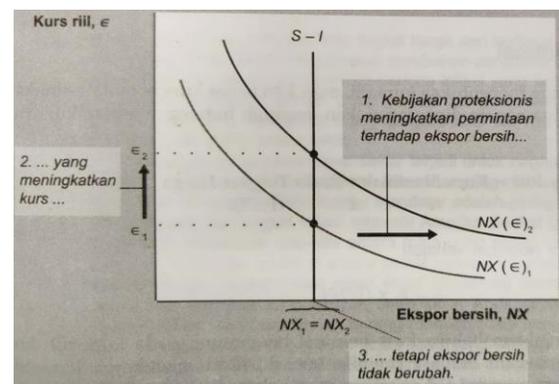
Pandangan atas keuntungan *free-trade* juga tercermin dari terbentuknya WTO dan kawasan *free-trade* area seperti European Union, Mercosur, GAFTA, NAFTA, AANZFTA, ATIGA, dan trade area lainnya. Trade area dan unifikasi ini memastikan Negara-negara yang terlibat dapat melakukan trading dengan relatif lebih sedikit hambatan dibandingkan melakukan trading dengan Negara yang tidak terlibat.

Berkat terbentuknya WTO, hambatan tariff mulai berkurang, namun hambatan non-tariff bermunculan. Hambatan non-tariff dapat berupa standar kesehatan, standar industry ataupun hambatan lain yang menyebabkan suatu barang tidak dapat diperdagangkan secara bebas. Namun hal ini dapat dimengerti karena hambatan ini dapat melindungi konsumen dari kerugian karena barang impor tersebut tidak memenuhi standar tertentu. Keefektifan hambatan non-tariff pun sangat banyak diteliti untuk mencari cara agar hanya barang berkualitas baik yang diperdagangkan dan tidak terjadi kerugian welfare seperti pada hambatan tariff seperti yang

dilakukan oleh Melo (2009), Carrere (2011), Vinokurov et al (2016) dan Ederington (2017).

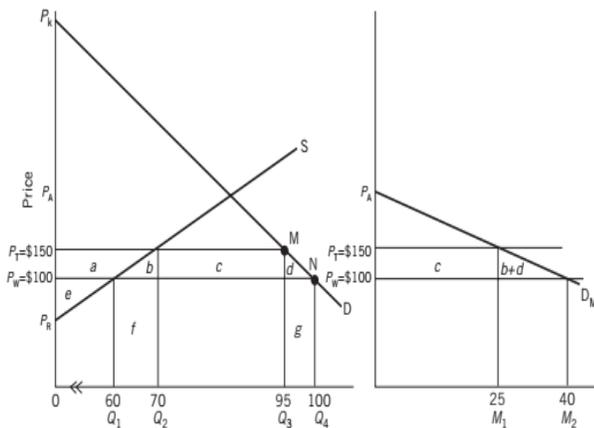
Kebijakan perdagangan adalah kebijakan yang dirancang untuk mempengaruhi secara langsung jumlah barang dan jasa yang diekspor atau diimpor. Dalam pelaksanaan kebijakan perdagangan biasanya bertujuan untuk melindungi industri domestik dari pesaing asing, baik dengan menerapkan pajak impor (tariff) atau membatasi jumlah barang dan jasa yang boleh diimpor (kuota). Mankiw (2000) menyatakan bahwa walaupun bertujuan untuk mempengaruhi ekspor dan impor namun berdasarkan analisis yang dilakukan menunjukkan bahwa kebijakan perdagangan proteksionis tidak mempengaruhi neraca perdagangan.

Dalam gambar 4 ditunjukkan kebijakan proteksionis seperti pelarangan atas mobil impor akan menggeser kurva ekspor bersih ke kanan (memingkat), namun walaupun terjadi pergeseran dalam kurva ekspor bersih pada akhirnya keseimbangan tidak akan berubah karena terjadi juga peningkatan kurs. Kenaikan harga barang-barang domestik relatif terhadap barang-barang luar negeri cenderung mengurangi ekspor bersih dengan mendorong impor dan menekan ekspor. Dari penjelasan berikut, walaupun tidak mengubah neraca perdagangan namun kebijakan proteksionis terbukti mempengaruhi jumlah perdagangan.



Gambar 4. Dampak Kebijakan Proteksionis
Sumber: Teori Makroekonomi, Mankiw. (2000)

Dunn (2004) menyatakan bahwa tariff akan menyebabkan peningkatan harga, yang kemudian akan menurunkan jumlah impor barang yang terkena tariff tersebut. Hal ini menyebabkan hilangnya keuntungan konsumen pada bagian b dan d pada gambar 5. Keuntungan berpindah pada bagian a yaitu pendapatan negara yang menetapkan tarif dan pada bagian c yaitu keuntungan produsen domestik.



Gambar 5. Equilibrium barang yang terkena tarif
 Sumber: International Economics, Robert M. Dunn Jr. (2004)

2. METODE PENELITIAN

Data perdagangan tiap negara didapatkan dari situs trademap.org. Data yang digunakan dalam bentuk data series bulanan dan akan disesuaikan dengan produk-produk yang terkena dampak dari perang tariff Amerika Serikat dan Tiongkok. Data ini kemudian akan ditampilkan dalam bentuk grafik untuk memperlihatkan tren dan mempermudah analisis deskriptif. Analisis ini dilakukan untuk menggambarkan secara sistematis tentang fakta-fakta serta hubungan antar variabel (Sugiyono 2017). Gambaran tersebut kemudian akan dianalisis dengan mencocokkan fakta lain yang dapat menjelaskan kejadian tersebut.

Variabel yang digunakan dalam penelitian ini adalah data ekspor dan impor Amerika Serikat dengan Tiongkok dan data ekspor impor Indonesia ke dan dari Amerika Serikat dan Tiongkok. Data yang digunakan adalah data series bulanan dimulai sebanyak minimal dua tahun sebelum Tariff impor diberlakukan sampai data terkini. Dengan menggunakan analisis deskriptif tidak dapat dipastikan bahwa memang terjadi perubahan antara sebelum dan sesudah perlakuan, sehingga dilakukan pengujian dengan metode uji beda rata-rata untuk dua sampel berpasangan. Uji ini dapat digunakan untuk mengevaluasi perlakuan tertentu pada sampel yang sama pada dua periode pengamatan yang berbeda (Pramana 2012).

Metode uji beda rata-rata untuk dua sampel berpasangan adalah salah satu metode pengujian yang digunakan untuk mengkaji keefektifan perlakuan, ditandai adanya perbedaan rata-rata sebelum dan rata-rata sesudah

diberikan perlakuan (Widiyanto 2013). Dalam hal ini perlakuan dimaksud adalah penerapan tariff impor dari masing-masing negara dan sampel adalah trade kedua negara dan trade bilateral kedua negara dengan Indonesia. Adapun sasaran pengambilan keputusan untuk menerima atau menolak H_0 pada uji ini adalah sebagai berikut:

1. Jika $t \text{ hitung} > t \text{ tabel}$ dan probabilitas (p-value) $< 0,05$, maka H_0 ditolak dan H_a diterima.
2. Jika $t \text{ hitung} < t \text{ tabel}$ dan probabilitas (p-value) $> 0,05$, maka H_0 diterima dan H_a ditolak.

Namun karena jumlah data sebelum penerapan tariff dan sesudah penerapan tariff berbeda maka digunakanlah unpaired two-samples Wilcoxon Test dengan prosedur yang serupa. Data series dari Trademap direkapitulasi dalam spreadsheet untuk kemudian diimpor ke dalam aplikasi R.

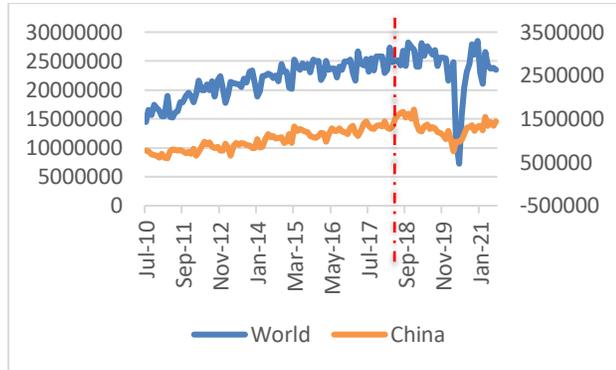
3. HASIL DAN PEMBAHASAN

Sejak dimulai masa kepemimpinan Trump, Amerika Serikat mereview ulang kebijakan perdagangan internasionalnya. Amerika Serikat memiliki neraca perdagangan defisit dengan China dalam 10 tahun terakhir. Pada 6 April 2017 Trump mengunjungi China untuk menyelesaikan masalah perdagangan kedua negara tersebut dengan meminta China untuk membeli lebih banyak lagi produk agrikultur Amerika Serikat. Namun kesepakatan tidak terjadi, sehingga terciptalah perang dagang Amerika Serikat – China.

Seharusnya ketika barang dikenakan tarif impor maka jumlah impor barang tersebut menurun karena biaya yang dikeluarkan oleh importir akan lebih besar karena harus membayar tarif tersebut pada negara. Namun Ratana (2020) menemukan bahwa hal ini tidak terjadi pada barang-barang dalam HS Code 87. Terjadi perubahan rata-rata sebelum diterapkan tariff dan setelah diterapkan tariff, namun dengan nilai yang justru meningkat.

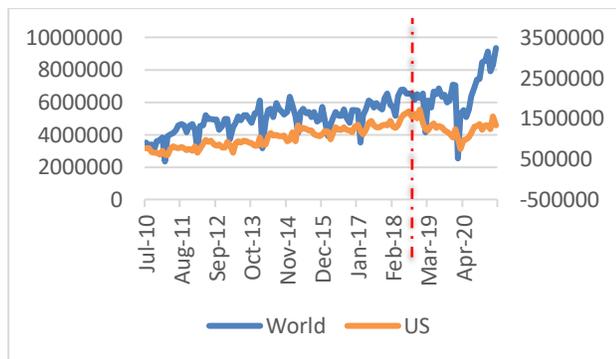
Untuk itu dilakukan penelitian lebih jauh dengan melihat secara spesifik pada HS Code 87 atau kendaraan darat selain kereta. Pada HS Code ini terdapat 41 produk yang dikenakan tarif impor oleh Amerika Serikat jika dilihat sampai HS Code 8 digit. Namun kenyataannya pencatatan dilakukan pada tingkat HS Code 12 Digit dan terdapat perubahan pencatatan pada tahun 2017. Pada pencatatan HS Code 12 digit terdapat 93 produk yang pernah diimpor ke dalam Amerika Serikat. Perubahan pencatatan hanya berlaku sampai dengan level 4 digit, sehingga jika barang impor diakumulasi sampai dengan 4 digit perubahan

pencatatan tersebut tidak mengubah nilai. Tahap pertama yang perlu dilakukan adalah melihat perkembangan impor produk dengan HS Code 87 yang dilakukan oleh Amerika Serikat dan disajikan pada gambar 6



Gambar 6. Impor AS dari China dan Dunia
keterangan: garis vertikal putus-putus adalah waktu diterapkannya tarif

Dari grafik tersebut terlihat jelas bahwa impor HS Code 87 Amerika Serikat dari China terjadi perubahan yang besar setelah diterapkan tarif, sedangkan impor barang yang sama dari dunia cenderung mengikuti tren yang sama. Dari grafik juga dapat dilihat terjadi penurunan yang sangat tajam mulai akhir 2019 sampai dengan pertengahan 2020, hal ini sesuai dengan keadaan dunia yang terkena pandemi Covid 19 pada rentang waktu tersebut.



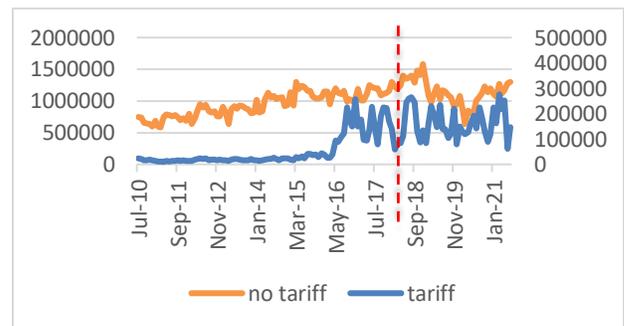
Gambar 7. Ekspor China ke AS dan Dunia

Namun jika kita membandingkan ekspor China ke dunia dan ke Amerika Serikat, secara keseluruhan tidak terlihat perubahan yang berarti dari nilai keseluruhan ekspor China pada HS Code tersebut. Hal ini dapat dijelaskan dari porsi nilai ekspor China ke AS yang sekitar 20% dari nilai total ekspornya ke dunia. Sedangkan nilai ekspor China ke

Indonesia hanya sekitar 1,5% dari total ekspor China pada HS Code 87.

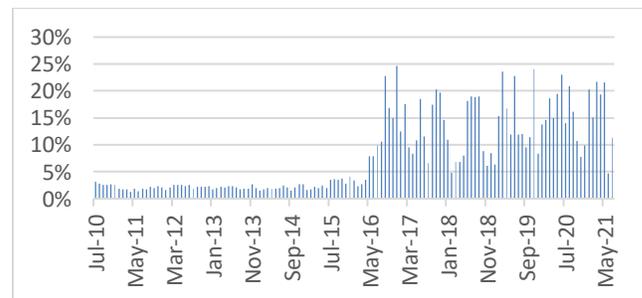
3.1 Pengenaan tariff impor

Pada subbab sebelumnya diperlihatkan nilai seluruh ekspor China pada HS Code 87, sehingga selanjutnya dilakukan observasi antara barang yang terkena tariff dan barang yang tidak dikenakan tariff. Pada gambar 8 diperlihatkan impor Amerika Serikat pada HS87. Pada grafik dapat terlihat dengan jelas bahwa impor barang yang tidak terkena tariff mengalami penurunan setelah tarif berlaku, sedangkan yang dikenakan tariff justru tidak terlihat ada penurunan. Dari hasil penelitian Ratana (2020) uji statistik beda rata-rata memperlihatkan adanya perubahan dari sebelum dikenakan tariff dan sesudah dikenakan tariff.



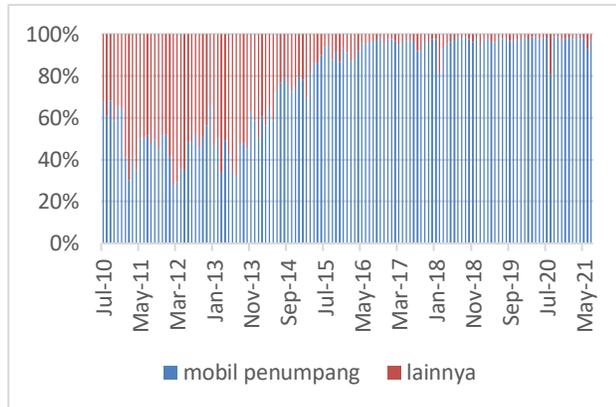
Gambar 8. Impor AS dari China pada HS 87

Untuk produk yang dikenakan tariff, persentase tersebut mengalami peningkatan mulai Juli 2016 menjadi di atas 10% dari yang normalnya hanya 3% sampai 4% seperti terlihat pada gambar 9. Peningkatan ini bukan hanya sebatas nilai ekspor rata-rata, namun juga nilai impor puncak yang mencapai hampir 25% dari seluruh nilai impor pada HS87.



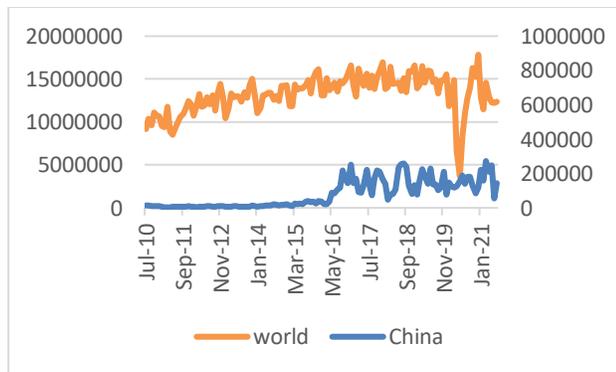
Gambar 9. Persentase Impor AS yang dikenakan tariff dari China pada HS 87

Pada HS Code 87 jika dilihat sejauh 4 Digit terdapat 16 produk. Pada 16 produk ini yang diimpor dan akhirnya dikenakan tariff adalah HS Code 8702, 8703, 8704 dan 8709 sedangkan produk lainnya dikenakan tarif impor, namun AS memang tidak melakukan impor atau jumlahnya yang sangat minimal dan insignifikan. Sejak tahun 2016 HS Code 8703 yang merupakan mobil penumpang memiliki persentase lebih dari 95% dari semua barang yang terkena tariff di HS87 seperti terlihat pada gambar 10.



Gambar 10. Persentase Impor AS yang dikenakan tariff dari China pada HS 87

Sedangkan jika kita membandingkan impor AS dari China dan dunia maka terlihat bahwa impor AS dari China maksimal hanya sekitar 1.8% dari total impor AS pada HS CODE 8703 seperti terlihat pada gambar 11.



Gambar 11. Perbandingan Impor AS dari China dan dunia pada HS 8703

Hal ini menunjukkan bahwa asumsi produksi China pada HSCODE tersebut tidak tergantikan adalah salah, namun ada penyebab lain. Dari segi permintaan, negara AS cenderung konsumtif dalam hal mobil penumpang.

Federal Highway Administration Amerika Serikat mendaftarkan 108 juta kendaraan pribadi yang masuk dalam kategori HS8703. Statistik tersebut menunjukkan terdapat 0.32 kendaraan pribadi per kapita. Sedangkan dari segi penawaran, pertumbuhan produksi mobil meningkat karena perusahaan-perusahaan produsen mobil dunia melakukan joint venture dengan perusahaan produsen China. Marukawa (2013) menyatakan bahwa 70% pertumbuhan produksi merupakan kontribusi dari joint venture dari investasi luar negeri seperti General Motors, Toyota, Volkswagen, Volvo, Honda, dan lainnya. Hasil produksi mobil ini dijual dalam domestik China sendiri dan di ekspor ke pasar Internasional. Hal ini dapat menjelaskan kenapa pada HS8703 tidak terlihat ada penurunan, malah terlihat peningkatan.

3.2 Analisis uji beda

Setelah melakukan analisis deskriptif, dilakukan juga analisis Unpaired Two-Samples Wilcoxon Test pada seluruh data baik keseluruhan impor yang terkena tariff pada kode HS87 yang terkena tarif yaitu 8702, 8703, 8704,8709. Hasil analisis tersebut berupa p-value yang kemudian dikelompokkan dalam hubungan bilateral yang sama dan dituangkan dalam tabel. Untuk analisis, panjang pengamatan sebelum dan sesudah disesuaikan menjadi sama panjang dari Juli 2018. Karena data didapatkan sampai dengan Juli 2021, maka terdapat observasi sepanjang 37 bulan setelah diterapkan tarif sehingga data disesuaikan menjadi dari Juni 2015. Panjang observasi sebanyak 74 bulan.

Tabel 1. Impor HS87 yang terkena tariff pada 4 digit

Produk	p-value	Kesimpulan
HS8702	0.260752	Tidak Terjadi perbedaan setelah Juli 2018
HS8703	0.00199599	Terjadi perbedaan setelah Juli 2018
HS8704	9.0941e-05	Terjadi perbedaan setelah Juli 2018
HS8709	1.0557e-05	Terjadi perbedaan setelah Juli 2018

Dapat terlihat pada tabel bahwa hanya HS8702 yang tidak terjadi perubahan antara sebelum dan sesudah diterapkan tariff. Dalam hal ini karena secara deskriptif bentuknya tidak terlihat terjadi penurunan, maka disimpulkan bahwa terjadi kenaikan jumlah impor. Hal ini mengkonfirmasi impor dalam HS Code yang lebih detail memang tetap meningkatkan nilai impor meskipun dikenai tarif impor.

4. KESIMPULAN DAN REKOMENDASI

4.1 Kesimpulan

Dari data yang telah diolah dan dipelajari dapat diambil kesimpulan bahwa tarif yang diterapkan pada Juli 2018 memang benar tetap terjadi peningkatan padahal dikenai tarif impor. Hal ini menunjukkan bahwa produk tersebut tidak memiliki substitusi sama sekali dan Amerika Serikat tetap membutuhkan produk tersebut, atau produsen tetap melakukan impor dari Tiongkok seperti yang dikemukakan oleh Marukawa (2013), bahwa 70% pertumbuhan produksi mobil meningkat karena perusahaan-perusahaan produsen mobil dunia melakukan joint venture dengan perusahaan produsen China, seperti yang dilakukan General Motors, Toyota, Volkswagen, Volvo, Honda, dan lainnya. Dengan adanya pengenaan tarif yang tidak mempengaruhi nilai impor, dapat disimpulkan bahwa besaran tarif yang dikenakan diserap oleh produsen otomotif dan konsumen yang membeli produk tersebut.

Tarif yang dikenakan untuk impor kendaraan darat dari Tiongkok ke Amerika Serikat juga tidak berpengaruh secara signifikan untuk nilai impor Amerika Serikat dari Indonesia, namun dapat ditunjukkan adanya perbedaan nilai impor kendaraan darat Indonesia dari Tiongkok.

4.2 Rekomendasi

Penelitian ini memiliki kelemahan karena belum memperhitungkan kondisi pandemi *covid-19* yang dapat mempengaruhi perdagangan internasional antar negara sejak akhir 2019.

DAFTAR PUSTAKA

- [1]. Carrere, C. (2011). Notes on Detecting the Effects of Non Tariff Measures. *Journal of Economic Integration*. 26(1):136-168
- [2]. Horstman, I.J., Markusen, J.R., (1992). Endogenous Market Structures in International Trade (Natura Facit Saltum). *Journal of International Economics*, 32(1):109-129
- [3]. Jain, M., Saraswat, S.. (2019). US-China Trade War: Chinese Perspective. *Management and Economics Research Journal*. 5(S4):1-8
- [4]. Mankiw, G.N. (2000). *Teori Makroekonomi*. Jakarta: Erlangga
- [5]. Mankiw, G.N. (2016). *Principles of Economics* 6th Edition. Stamford : Cengage Learning
- [6]. Melo. J.D.. (2011). Non-Tariff Measures: What Do We Know, What Might Be Done?, *Journal of Economic Integration*. 26(1):169-196
- [7]. Pramana, A., (2012). Analisis Perbandingan Trading Volume Activity dan Abnormal Return Saham Sebelum dan Sesudah Pemecahan Saham. *Diponegoro Journal Management*. 1(1): 1-9
- [8]. Ratana, D.S., Anindita, T.. (2020). Pengaruh Perang Tarif Amerika Serikat – Tiongkok Terhadap Ekspor Impor Indonesia. *Prosiding Seminar Nasional Manajemen Industri dan Rantai Pasok Ist*. 102-113, Jakarta: Politeknik APP Jakarta
- [9]. Siregar, S., (2013), *Statistik Parametrik untuk Penelitian Kuantitatif*, Jakarta: Bumi Aksara
- [10]. Steinbock, D., (2018). US-China Trade War and Its Global Impacts. *China Quarterly of International Strategic Studies*. 4(4):515-542
- [11]. Sugiyono, (2017), *Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif, dan R&D*. Bandung: Alfabeta
- [12]. Tintelnot, F.. (2017), Global Production with Export Platforms, *Quarterly Journal of Economics*, 132(1):157-209
- [13]. Widiyanto, A.M., (2013), *Statistika Terapan*, Jakarta: Elex Media Komputindo
- [14]. Trump Slaps Tariffs On Imported Solar Panels And Washing Machines. (2018). (<https://www.npr.org/sections/thetwo-way/2018/01/22/579848409/trump-slaps-tariffs-on-imported-solar-panels-and-washing-machines>), diakses 13 Februari 2020
- [15]. Trump Formally Orders Tariffs on Steel, Aluminum Import. (2018). (<https://www.npr.org/2018/03/08/591744195/trump-expected-to-formally-order-tariffs-on-steel-aluminum-imports>), diakses 13 Februari 2020