

**FAKTOR-FAKTOR YANG MEMPENGARUHI PRODUKSI  
KENDARAAN BERMOTOR DI INDONESIA TAHUN 2001-2015**

**SKRIPSI**



Oleh :

Nama : Ardianto Eko Wahyu Nugroho

Nomor Mahasiswa : 12313031

Jurusan : Ilmu Ekonomi

**UNIVERSITAS ISLAM INDONESIA  
FAKULTAS EKONOMI YOGYAKARTA**

**2018**

**Faktor-Faktor yang mempengaruhi Produksi Kendaraan Bermotor**

**Di Indonesia Tahun 2001-2015**

**SKRIPSI**

Disusun dan diajukan untuk memenuhi sebagai salah satu syarat ujian akhir guna memperoleh gelar Sarjana jenjang Strata-1 Program Studi Ilmu Ekonomi, Fakultas Ekonomi Universitas Islam Indonesia

diajukan oleh:

Nama : Ardianto Eko Wahyu Nugroho

Nomor Mahasiswa : 12313031

Jurusan : Ilmu Ekonomi

**UNIVERSITAS ISLAM INDONESIA**

**FAKULTAS EKONOMI YOGYAKARTA**

**2018**

**BERITA ACARA UJIAN TUGAS AKHIR /SKRIPSI**

SKRIPSI BERJUDUL  
**FAKTOR-FAKTOR YANG MEMPENGARUHI PRODUKSI KENDARAAN BERMOTOR DI  
INDONESIA TAHUN 2001-2015**

Disusun Oleh : **ARDIANTO EKO WAHYU NUGROH**

Nomor Mahasiswa : **12313031**

Telah dipertahankan di depan Tim Penguji dan dinyatakan **LULUS**

Pada hari Jum'at, tanggal: 16 Maret 2018

Penguji/ Pembimbing Skripsi : Awan Setya Dewanta, Drs.,M.Ec.Dev.

Penguji : Sahabudin Sidiq, Dr., SE., MA.



Mengetahui  
Dekan Fakultas Ekonomi  
Universitas Islam Indonesia



Dr. D. Agus Harjito, M.Si.

**PERNYATAAN BEBAS PLAGIARISME**

“Saya yang bertanda tangan di bawah ini menyatakan bahwa skripsi ini telah di tulis dengan sungguh – sungguh dan tidak ada bagian yang merupakan penjiplakan karya orang lain seperti dimaksud dalam buku pedoman penyusunan skripsi Jurusan Ilmu Ekonomi FE UII. Apabila di kemudian hari terbukti bahwa pernyataan ini tidak benar maka saya sanggup menerima hukuman/sanksi apapun sesuai peraturan yang berlaku.”

Yogyakarta,..... 2017

Penulis



Ardianto Eko Wahyu Nugroho

**PENGESAHAN**

**Faktor-Faktor yang mempengaruhi Produksi Kendaraan Bermotor  
Di Indonesia Tahun 2001-2015**

Oleh :

Nama : Ardianto Eko Wahyu Nugroho

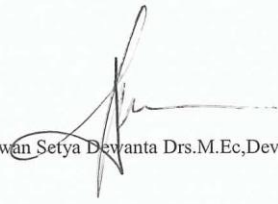
Nomor Mahasiswa : 12313031

Jurusan : Ilmu Ekonomi

Yogyakarta,.....2017

Telah di setujui dan disahkan oleh

Dosen Pembimbing

  
Awin Setya Dewanta Drs.M.Ec,Dev

## MOTTO

**Pahlawan bukanlah orang yang berani menatakan pandangannya ke pundak lawan, pahlawan yang sebenarnya ialah orang yang sanggup menguasai dirinya ketika ia marah  
( Nabi Muhammad SAW )**

## **HALAMAN PERSEMBAHAN**

**Skripsi ini saya persembahkan untuk Ibu, dan Keluarga yang selalu mendukung dan mendoakan saya untuk keberhasilan dan kesuksesan dalam menyusun dan menyelesaikan skripsi ini**

## KATA PENGANTAR

*Assalamualaikum Wr. Wb.*

Puji syukur selalu penulis panjatkan kehadiran Allah SWT yang telah memeberikan rahmat dan hidayat-Nya sehingga penulis dapat menyelesaikan pembuatan skripsi yang berjudul ***“Faktor-Faktor yang Mempengaruhi Produksi Kendaraan Bermotor di Indonesia 2001-2015 ”***.

Penulisan skripsi ini dimaksudkan sebagai salah satu syarat yang harus dipenuhi untuk memperoleh gelar Sarjana pada jurusan Ilmu Ekonomi Fakultas Ekonomi Universitas Islam Indonesia.

Penulis sepenuhnya menyadari bahwa selama proses penyusunan skripsi ini tidak terlepas dari dukungan dan bimbingan dari berbagai pihak, baik secara moril maupun materiil. Oleh karena itu penulis ingin mengucapkan terimakasih yang sebesar-besarnya kepada :

1. Bapak Awan Setya Dewanta Drs.M.Ec,Dev selaku dosen pembimbing dengan kesabarannya telah banyak mengarahkan serta memberikan masukan-masukan sehingga penulis dapat menyelesaikan penulisan skripsi ini.
2. Bapak Dr. D. Agus Hardjito, M.Si. selaku Dekan Fakultas Ekonomi Universitas Islam Indonesia.
3. Bapak Drs. Akhsyim Afandi, MA.Ec., Ph.D. selaku Ketua Jurusan Ilmu Ekonomi Studi Pembangunan Universitas Islam Indonesia.



4. Bapak dan Ibu Dosen Ilmu Ekonomi yang tidak dapat disebutkan satu-persatu. Terima kasih atas ilmu yang sudah di berikan kepada saya,
5. Orangtuaku tercinta, Ibu Siti Nur Maimunah yang tak henti-hentinya selalu mendoakan yang terbaik untuk anaknya.
6. Sahabat seperjuangan ku Cahya Andriawan, M.Fegy Sagita, Samijan Agus P, Munawir Abbas, Rio Naldi, Irham, Sandy serta semua teman Ilmu Ekonomi angkatan 2012.

Penulis menyadari bahwa masih banyak kekurangan dalam penulisan skripsi ini oleh karena itu penulis mengharapkan masukan serta saran yang bersifat membangun dan lebih baik di masa depan.

Penulis juga berharap semoga skripsi ini dapat bermanfaat bagi semua pihak yang membutuhkan terutama bagi almamater Universitas Islam Indonesia Yogyakarta Amin.

*Wassalamu'alaikum Wr. Wb.*

Yogyakarta, .....2018

Penulis,

Ardianto EkoWahyu N.

## DAFTAR ISI

Halaman Sampul .....	i
Halaman Judul.....	ii
Halaman Pernyataan Bebas Plagiarisme .....	iii
Halaman Pengesahan Skripsi .....	iv
Halaman Motto .....	v
Halaman Persembahan .....	vi
Halaman Kata Pengantar .....	vii
Halaman Daftar Isi .....	ix
Halaman Daftar Tabel .....	xii
Halaman Abstrak .....	xiii
<b>BAB 1 PENDAHULUAN .....</b>	<b>1</b>
1.1. Latar Belakang Masalah .....	1
1.2. Rumusan Masalah .....	7
1.3. Tujuan Penelitian .....	7
1.4. Manfaat Penelitian .....	8
1.5. Sistematika Penulisan .....	8
<b>BAB II KAJIAN PUSTAKA DAN LANDASAN TEORI .....</b>	<b>9</b>
2.1 Penelitian Terdahulu .....	9
2.2 Landasan Teori.....	11
2.2.1 Fungsi Produksi .....	11
2.2.2 Fungsi Produksi Cobb-Douglas .....	11
2.2.3 Konsep Dasar Ekonomi Industri .....	12
2.2.4 Industrialisasi Menurut Pandangan Konvensional (Conventional View) .....	13

2.2.5 Import .....	15
2.2.6 Produktivitas Tenaga Kerja .....	17
2.2.7 Penanaman Modal Asing (PMA) .....	18
2.2.8 Upah .....	19
2.3 Kerangka Pemikiran.....	21
2.4 Hipotesis.....	23
<b>BAB III METODE PENELITIAN .....</b>	<b>24</b>
3.1 Jenis dan Cara Pengumpulan Data.....	24
3.1.1 Jenis Data.....	24
3.1.2 Pengumpulan Data.....	24
3.2 Definisi Variabel Penelitian .....	25
3.2.1 Variabel Dependen .....	25
3.2.2 Variabel Independen.....	25
3.3 Teknik Analisis Data .....	26
3.3.1 Pemilihan Model .....	27
3.4 Evaluasi Hasil Regresi .....	28
3.4.1 Koefisien Determinasi (R <sup>2</sup> ) .....	28
3.4.2 Uji F .....	28
3.4.3 Uji T .....	29
3.5 Uji Asumsi Klasik.....	30
3.5.1 Multikolinieritas .....	30
3.5.2 Heteroskedastisitas .....	30
3.5.3 Autokorelasi .....	32
<b>BAB IV HASIL ANALISIS DAN PEMBAHASAN.....</b>	<b>33</b>

4.1 Deskripsi Data Penelitian .....	33
4.2 Hasil dan Analisis .....	33
4.2.1 Hasil Pemilihan Model .....	33
4.2.2 Uji MWD.....	33
4.2.3 Hasil Regresi .....	35
4.3 Evaluasi Hasil Regresi .....	35
4.3.1 Uji Determinasi (R <sup>2</sup> ) .....	35
4.3.2 Uji F.....	35
4.3.3 Uji T.....	36
4.4 Uji Asumsi Klasik.....	37
4.4.1 Multikolinieritas .....	37
4.4.2 Heterokedastisitas .....	38
4.4.3 Autokorelasi .....	39
4.5 Pembahasan dan Analisis .....	39
4.5.1 Analisis Pengaruh Impor terhadap Produksi Kendaraan bermotor .....	39
4.5.2 Analisis Pengaruh Produktivitas tenaga kerja terhadap Produksi Kendaraan bermotor dalam negeri .....	40
4.5.3 Analisis Pengaruh Penanaman Modal Asing terhadap Produksi Kendaraan bermotor dalam negeri .....	41
4.5.4 Analisis Pengaruh Upah Nominal terhadap Produksi Kendaraan bermotor dalam negeri .....	42
<b>BAB V KESIMPULAN DAN IMPLIKASI .....</b>	<b>43</b>
5.1 Kesimpulan .....	43
5.2 Implikasi.....	45
DAFTAR PUSTAKA .....	46

LAMPIRAN .....	49
----------------	----

### **DAFTAR TABEL**

1.1. Realisasi Investasi dalam dan Luar Negeri dari berbagai sektor .....	2
1.2. Produksi Kendaraan Bermotor Dalam Negeri (unit), 2001-2015 .....	4
1.3. Pasar Mobil Asia dan Produksi tahun 2015 .....	5
2.1. Kerangka Pemikiran .....	21
4.1. Uji MWD Untuk Regresi Linier .....	34
4.2. Uji MWD Untuk Regresi Log Linier .....	34
4.3. Hasil Regresi Linier Berganda .....	35
4.4. Uji Multikolinieritas .....	37
4.5. Uji Heterokedastisitas .....	38
4.6. Uji Autokorelasi .....	39

## **ABSTRAKSI**

Industri Otomotif di Indonesia merupakan sektor yang memiliki kontribusi terhadap pertumbuhan ekonomi di Indonesia. Penelitian ini bertujuan untuk menganalisis factor yang mempengaruhi produksi kendaraan bermotor di Indonesia, dengan menggunakan metode regresi berganda untuk membuktikan hipotesis, serta menganalisis variabel Impor kendaraan bermotor, Produktivitas Tenaga Kerja, Penanaman Modal Asing, Upah Nominal terhadap Produksi kendaraan bermotor di indonesia

Penelitian ini menggunakan data sekunder yang terdiri dari 14 tahun, mulai dari tahun 2001 – 2015 yang di peroleh dari media informasi internet Badan Pusat Statistik dan Gabungan Industri Kendaraan Bermotor Indonesia (GAIKINDO), Metode analisis yang digunakan untuk penelitian ini menggunakan Uji T, Uji F, R<sup>2</sup> dan Asumsi Klasik

Hasil analisis dari penelitian menunjukkan bahwa Impor kendaraan bermotor berpengaruh positif, Produktivitas tenaga kerja tidak berpengaruh, Penanaman Modal Asing berpengaruh positif, dan Upah Nominal berpengaruh positif terhadap Produksi kendaraan bermotor di indonesia

Kata Kunci : Produksi, Produktivitas tenaga kerja, Penanaman Modal Asing, Upah Nominal, Industri Otomotif

# **BAB 1**

## **PENDAHULUAN**

### **1.1 Latar Belakang Masalah**

Proses pembangunan seringkali dikaitkan dengan proses industrialisasi. Proses industrialisasi dan pembangunan industri sebenarnya merupakan satu jalur kegiatan untuk meningkatkan kesejahteraan rakyat dalam arti tingkat hidup yang lebih maju maupun taraf hidup yang lebih bermutu. Menurut Arsyad (1997: 68) Pembangunan industri merupakan suatu fungsi dari tujuan pokok kesejahteraan rakyat, bukan merupakan kegiatan yang mandiri untuk hanya sekedar mencapai fisik saja

Sektor industri diyakini sebagai sektor yang dapat memimpin sektor-sektor lain dalam sebuah perekonomian menuju kemajuan. Dumairy (1996: 125) mengatakan bahwa produk-produk industrial selalu memiliki "dasar tukar" (*term of trade*) yang tinggi atau lebih menguntungkan serta menciptakan nilai tambah yang besar dibanding produk-produk sektor lain. Sejalan dengan hal tersebut, maka peran sektor industri pengolahan semakin penting, sehingga sektor industri pengolahan mempunyai peranan sebagai sektor pemimpin (*Leading Sector*) di sektor industri secara umum. Keadaan tersebut juga berlaku di Indonesia, hal ini dapat dilihat dari realisasi kontribusi sektor industri Otomotif e seperti terlihat dalam tabel berikut:

Tabel 1.1

Realisasi Investasi dalam dan Luar Negeri dari berbagai sektor

Investment Realization in January - June 2015 : Based On Sector



Domestic Direct Investment				Foreign Direct Investment			
NO	SECTOR	INVESTMENT (Rp Billion)	PROJECT	NO	SECTOR	INVESTMENT (US\$ Million)	PROJECT
1	Food Industry	14,139.79	432	1	Transportation, Warehouse, and Telecommunication	2,442.70	225
2	Electricity, Gas, and Water Supply	11,616.31	102	2	Mining	2,199.58	441
3	Chemical and Pharmaceutical Industry	11,038.87	147	3	Metal, Machinery and Electronic Industry	1,402.96	870
4	Construction	8,325.02	101	4	Transport Equipment and Other Transport Industry	1,118.93	354
5	Non Metallic Mineral Industry	6,650.47	91	5	Chemical and Pharmaceutical Industry	899.23	378
6	Transportation, Warehouse, and Telecommunication	6,642.66	103	6	Food Crops and Plantation	862.99	259
7	Food Crops and Plantation	5,685.22	183	7	Construction	829.54	167
8	Real Estates, Industrial Estates and Office Building	4,722.89	186	8	Food Industry	740.46	579
9	Metal, Machinery and Electronic Industry	4,520.49	159	9	Real Estates, Industrial Estates and Office Building	661.17	326
10	Textile Industry	2,143.80	96	10	Non Metallic Mineral Industry	587.00	115
11	Rubber and Plastic Industry	1,912.17	128	11	Electricity, Gas, and Water Supply	570.88	147
12	Hotel dan Restaurant	1,902.03	189	12	Rubber and Plastic Industry	321.86	262
13	Paper and Printing Industry	1,590.91	59	13	Hotel dan Restaurant	317.68	472
14	Mining	1,180.75	59	14	Trade and Reparation	245.05	1,537
15	Trade and Reparation	988.26	438	15	Paper and Printing Industry	238.90	88
16	Transport Equipment and Other Transport Industry	934.18	48	16	Others Services	156.57	702
17	Others Services	572.70	101	17	Textile Industry	139.00	289
18	Livestock	290.96	49	18	Leather Goods and Footwear Industry	67.30	93
19	Fishery	271.71	8	19	Fishery	49.98	43
20	Forestry	245.92	11	20	Others Industry	36.18	149
21	Wood Industry	56.13	30	21	Wood Industry	31.32	46
22	Others Industry	22.65	20	22	Forestry	10.27	38
23	Leather Goods and Footwear Industry	5.40	7	23	Livestock	6.33	23
24	Medical Instrument, Precision, Optic and Watch Industry	0.00	3	24	Medical Instrument, Precision, Optic and Watch Industry	0,23	4
TOTAL		85,459.29	2,750	TOTAL		13,936,09	7,607

The Investment Coordinating Board of the Republic of Indonesia

(Sumber : Gaikindo, 2017)

Dapat dilihat dari tabel 1.1 sektor industri transportasi dan otomotif mempunyai kontribusi yang sangat krusial dalam penanaman modal asing dengan investasi ke empat terbesar dengan nilai 1.118.93 US dolar dengan realisasi proyek 354. Sedangkan dalam penanaman modal dalam negeri investasi dari pemerintah hanya menempati peringkat ke 16 dengan nilai investasi 934.18 triliun rupiah dengan realisasi 48 proyek. Salah satu industri yang tumbuh pesat sampai saat ini adalah industri otomotif, perkembangannya ditunjang dengan bertambah



luasnya sarana jalan, peningkatan pendapatan masyarakat yang meningkat menempatkan sepeda motor bukan lagi untuk golongan menengah keatas. Kenyataan ini merupakan peluang yang dimanfaatkan oleh produsen sepeda motor dengan mengeluarkan berbagai jenis dan merek yang dikeluarkan di Indonesia, dengan sendirinya kendaraan yang dipasarkan mampu menarik minat konsumen. Produk industri otomotif sangat kompetitif dalam bentuk, warna, kecanggihan teknologi dan merek. Merek-merek sepeda motor yang ada dipasaran otomotif di Indonesia sekarang ini kebanyakan berasal dari Asia khususnya Jepang seperti Honda, Yamaha, Kawasaki, Suzuki, dan produsen sepeda motor lainnya yang banyak diminati oleh masyarakat Indonesia. Setiap merek produk menawarkan pelayanan tersendiri untuk pelanggannya, berupa layanan purna jual, servis, suku cadang, sampai penetapan harga yang cukup bersaing sesuai dengan jenis dan segmen pasarnya.

Sejalan dengan tujuan pemerintah untuk mewujudkan Indonesia sebagai Negara industri yang tangguh pada tahun 2025, dan mengacu pada tiga misi utama industri nasional yaitu 1) pertumbuhan ekonomi di atas 7%, 2) peningkatan daya tarik investasi dan daya saing bangsa, dan 3) penciptaan lapangan kerja dan penurunan angka kemiskinan maka terdapat 10 klaster industri yang akan dikembangkan sesuai dengan perannya. Industri otomotif dan komponen otomotif (Kamar Dagang dan Industri Indonesia 2010) merupakan salah satu klaster industri unggulan yang berperan mendongkrak pertumbuhan ekonomi di atas 7%.

**Tabel 1.2**

**Produksi Kendaraan Bermotor Dalam Negeri (unit), 2001-2015**

<b>Tahun</b>	<b>Sedan</b>	<b>Jeep 4x2</b>	<b>Jeep 4x4</b>	<b>Bis</b>	<b>Pick Up dan Truck</b>	<b>Sepeda Motor</b>	<b>Total</b>
2001	32209	1931		40458	204220	1645133	1923951
2002	23880	1011		45769	225899	2318238	2614797
2003	33496	894		45629	224933	2814054	3119006
2004	257316	145		1231	163407	3897250	4319349
2005	6228	326334	28	2429	165691	5113487	5614197
2006	2008	203676	637	1254	88433	4458886	4754894
2007	1570	302334	5304	1676	100754	4722421	5134059
2008	5923	415997	9503	2956	166249	6264265	6864893
2009	2367	346245	3560	2328	110316	5884021	6348837
2010	4081	477,252	15,191	4106	201878	7366646	8069154
2011	3231	530,762	27870	4142	271943	8006293	8844241
2012	4869	693421	45211	5299	316757	7079721	8145278
2013	58 047	842 234	24 830	4 713	278 387	7 780 295	8 988 506
2014	39658	761928	26528	4105	281246	7926104	9039569
2015	61499	556078	29766	3873	260850	6703384	7615450

(Sumber : badan pusat statistik)

Berdasar tabel 1.2 dapat dilihat produksi kendaraan bermotor dalam negeri dari berbagai tipe, penyumbang produksi terbesar yaitu sepeda motor kemudian Jeep 4X2. Untuk total produksi dari tahun ke tahun terus mengalami peningkatan dari tahun ke tahun, terjadi penurunan pada tahun terbaru tahun 2015

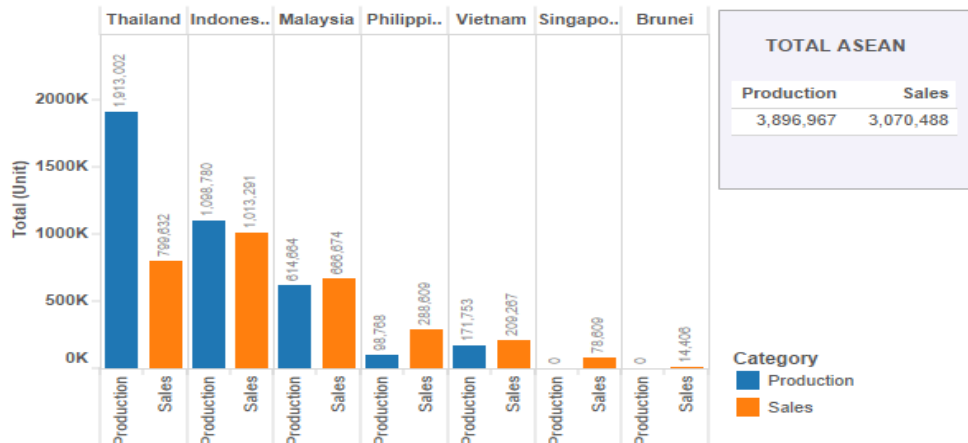
Pengembangan industri otomotif sangat strategis (Kemenprin 2010), karena beberapa hal diantaranya yaitu memiliki keterkaitan yang luas dengan sektor ekonomi lainnya, menyerap tenaga kerja dalam jumlah yang cukup banyak, dapat menjadi penggerak pengembangan industri kecil menengah, dan

menggunakan teknologi sederhana sampai teknologi tinggi. Basis pengembangan industri otomotif di Indonesia ke depan cukup baik (Departemen Perindustrian 2010), dikarenakan beberapa hal yaitu potensi pasar dalam negeri yang cukup besar, sudah memiliki basis ekspor ke beberapa negara di dunia, dan pengalaman dalam proses produksi yang cukup lama yaitu selama lebih dari 30 tahun.

Dengan dikeluarkannya liberalisasi kebijakan otomotif tahun 1999 menjadikan pasar otomotif dalam negeri menjadi lebih kompetitif. Melalui kebijakan tersebut, pemerintah membebaskan impor mobil utuh sehingga menjadikan komposisi pasar berubah. Kompetisi industri mobil dalam negeri terjadi secara terbuka dengan masuknya merek-merek asing ke Indonesia. Hal tersebut akan berdampak baik dan buruk bagi perkembangan industri otomotif dalam negeri. Ketika industri mobil dalam negeri tidak mampu meningkatkan produktivitasnya, industri otomotif tersebut akan dikuasai pemain-pemain asing.

### **Tabel 1.3 Pasar Mobil Asia dan Produksi tahun 2015**

**ASEAN  
AUTO MARKET & PRODUCTION 2015**  
(Jan-Dec 2015)



(Sumber : Gaikindo, 2017)

Berdasar tabel 1.3 dapat dilihat bahwa produksi industri Mobil Indonesia masih tertinggal dibandingkan dengan Thailand dengan selisih kurang lebih 900, namun untuk penjualan Indonesia lebih efektif dengan nilai 1.013.291, sedangkan Thailand 799.632. Dalam era globalisasi ini, keunggulan kompetitif merupakan syarat sukses bagi suatu perusahaan. Konsumen saat ini begitu dimanjakan dengan begitu banyak pilihan produk untuk memutuskan mana yang akan dibeli. Sementara perusahaan dihadapkan pada persoalan yang sulit yaitu persaingan. Pilihan perusahaan untuk tetap eksis, yaitu hanya dengan meningkatkan kualitas produk atau pelayanan.

Industri otomotif merupakan sub sektor industri yang menarik untuk dikaji dinegara-negara berkembang terutama indonesia. Sektor otomotif dapat meningkatkan pendapatan negara dan dianggap penting serta strategis karena memiliki kelebihan-kelebihan. *Pertama*, pengembangan industri otomotif akan

meningkatkan integrasi nasional sekaligus kedaulatan nasional. Kemampuan produksi sendiri dengan komponen dan pekerja lokal merupakan lambang kemandirian ekonomi

*Kedua*, industri otomotif mendorong pertumbuhan dan perkembangan industri-industri pendukungnya untuk bergerak secara cepat ke arah teknologi tinggi dan modernisasi. Industri otomotif memerlukan teknologi canggih dalam setiap rantai proses perakitannya. Dengan kata lain industri otomotif mendorong pertumbuhan dan perkembangan industri-industri pendukungnya untuk bergerak secara cepat ke arah teknologi tinggi dan modernisasi.

Dengan latar belakang diatas maka penulis mengambil judul **“Faktor-Faktor yang mempengaruhi Produksi Kendaraan di Indonesia tahun 2001-2015”**.

## **1.2. Rumusan Masalah**

1. Apakah Impor Kendaraan Bermotor berpengaruh terhadap Produksi Kendaraan Bermotor di Indonesia tahun 2001-2015?
2. Apakah Produktivitas Tenaga Kerja berpengaruh terhadap Produksi Kendaraan Bermotor dalam di Indonesia tahun 2001-2015?
3. Apakah Penanaman Modal Asing berpengaruh terhadap Produksi Kendaraan Bermotor di Indonesia tahun 2001-2015?
4. Apakah Upah Nominal Sektor Industri berpengaruh terhadap Produksi Kendaraan Bermotor di Indonesia tahun 2001-2015?

### **1.3. Tujuan Penelitian**

1. Menganalisis pengaruh Impor Kendaraan bermotor terhadap Produksi Kendaraan Bermotor dalam negeri di Indonesia tahun 2001-2015
2. Menganalisis pengaruh Produktivitas Tenaga Kerja terhadap Produksi Kendaraan Bermotor dalam negeri di Indonesia tahun 2001-2015
3. Menganalisis pengaruh Penanaman Modal Asing terhadap Produksi Kendaraan Bermotor dalam negeri di Indonesia tahun 2001-2015
4. Menganalisis pengaruh Upah Nominal Sektor Industri berpengaruh terhadap Produksi Kendaraan Bermotor dalam negeri di Indonesia tahun 2001-2015

### **1.4. Manfaat Penelitian**

Adapun penelitian ini diharapkan dapat bermanfaat bagi ;

1. Bagi Penulis Hasil penelitian ini dapat menambah khasanah ilmu ekonomi khususnya ekonomi pembangunan dan ekonomi regional. Manfaat khusus bagi ilmu pengetahuan yakni dapat melengkapi kajian tentang sektor perindustrian khususnya otomotif
2. Bagi Pemerintah Hasil penelitian nantinya diharapkan mampu memberikan informasi mengenai perkembangan Industri Otomotif di Indonesia

## **1.5. Sistematika Penulisan**

### **BAB I : PENDAHULUAN**

Pada bab ini diuraikan tentang latar belakang masalah, rumusan masalah dan pembatasannya, tujuan dan manfaat kegiatan, dan sistematika penulisan.

### **BAB II : KAJIAN PUSTAKA DAN LANDASAN TEORI.**

Pada bab ini berisikan teori-teori yang berhubungan dalam penulisan ini, tinjauan pustaka yang berisi landasan teori, penelitian terdahulu, kerangka pemikiran teoritis, serta hipotesis.

### **BAB III : METODE PENELITIAN.**

Bab ini berisi tentang variable penelitian dan deskripsi operasional variabel, jenis dan sumber data, metode mengumpulkan data, serta metode analisis.

### **BAB IV : SISTEMATIKA PENULISAN**

Pada bab ini dijabarkan alur secara terstruktur dalam penelitian

### **BAB V : DAFTAR PUSTAKA**

## **BAB II**

### **KAJIAN PUSTAKA DAN LANDASAN TEORI**

#### **2.1 Kajian Pustaka**

##### **2.1.1 Penelitian Terdahulu**

Penelitian Kang dan Lee (2014) yang berjudul Faktor-faktor yang mempengaruhi permintaan mobil di China, menyatakan bahwa ada hubungan positif antara Permintaan Mobil di China dan barang Durable Goods dan Pendapatan Disposable, dan hubungan negatif antara Permintaan Mobil di China dan Harga BBM dan Suku Bunga Pinjaman. Dengan demikian, berlawanan dengan yang diharapkan, hasil tersebut menunjukkan bahwa faktor utama yang mempengaruhi jumlah mobil yang diminati adalah Harga barang tahan lama (durable goods), suku bunga pinjaman dan pendapatan disposable dalam konteks periode waktu pengamatan

Penelitian Gaspareniene dan Remeikiene (2014) yang berjudul Evaluasi Faktor - faktor yang Mempengaruhi Industri Mobil Uni Eropa selama Periode Krisis Keuangan, menyatakan bahwa Pendaftaran mobil baru signifikan dengan menunjukkan probabilitas statistik F dengan nilai 0.0159. Meskipun probabilitas statistik untuk GDP sedikit lebih tinggi dari 0,05, dengan angka 0.0573, jadi itu dianggap signifikan. Peneliti menganalisis pengaruh faktor makroekonomi, telah ditetapkan bahwa pendaftaran mobil baru dan PDB memiliki dampak positif yang signifikan terhadap produksi mobil UE. Utang publik memiliki korelasi kekuatan-kekuatan positif. Dengan itu faktor-faktor PDB dan pendaftaran mobil baru bisa menjelaskan 60 persen perubahan mobil Produksi di Uni Eropa.



Penelitian Atikah (2008) yang berjudul Analisis Faktor-Faktor Yang Mempengaruhi Tingkat Integrasi Vertikal Industri Mobil di Indonesia, menyatakan bahwa dalam jangka panjang, hanya variabel rasio konsentrasi empat perusahaan mobil terbesar dan efisiensi internal yang berpengaruh nyata terhadap integrasi vertikal. Sedangkan ukuran rata-rata perusahaan, pertumbuhan permintaan dan biaya bahan baku utama tidak mempengaruhi integrasi vertikal secara signifikan. Ukuran rata-rata perusahaan tidak mempengaruhi tingkat integrasi vertikal secara signifikan dikarenakan industri mobil di Indonesia terdiri dari perusahaan-perusahaan besar yang memiliki aktivitas-aktivitas produksi yang semakin terspesialisasi.

Chaerannisah (2014) menyimpulkan bahwa Variabel Harga Mobil berpengaruh secara signifikan terhadap permintaan mobil di Kota Makassar. Variabel Pendapatan berpengaruh secara signifikan terhadap permintaan mobil di Kota Makassar. Variabel Harga barang substitusi berpengaruh secara tidak signifikan terhadap permintaan mobil di Kota Makassar. Variabel Jumlah anggota keluarga berpengaruh secara tidak signifikan terhadap permintaan mobil di Kota Makassar. Variabel Pendidikan berpengaruh secara tidak signifikan terhadap permintaan mobil di Kota Makassar. Variabel Jarak berpengaruh secara tidak signifikan terhadap permintaan mobil di Kota Makassar. Variabel Pekerjaan berpengaruh secara tidak signifikan terhadap permintaan mobil di Kota Makassar

## **2.2. Landasan Teori**

### **2.2.1 Fungsi Produksi**

Fungsi Produksi adalah hubungan diantara faktor-faktor produksi dan tingkat produksi yang diciptakannya. Tujuan dari kegiatan produksi adalah memaksimalkan jumlah output dengan sejumlah input tertentu. Lebih lanjut fungsi produksi juga dijelaskan oleh Setiyawan (2008: 19), fungsi produksi adalah suatu fungsi yang menunjukkan hubungan matematik antara input yang digunakan untuk menghasilkan suatu tingkat output tertentu. Fungsi produksi dapat dinyatakan dalam persamaan berikut ini :

$$Q = F ( K, L, M, \dots )$$

Dimana, q adalah output barang – barang tertentu selama satu periode, K adalah input modal yang digunakan selama periode tersebut, L adalah input tenaga kerja dalam satuan jam, M adalah input bahan mentah yang digunakan.

Dari persamaan diatas dapat dijelaskan bahwa jumlah output tergantung dari kombinasi penggunaan modal, tenaga kerja, dan bahan mentah. Semakin tepat kombinasi input, semakin besar kemungkinan output dapat diproduksi secara maksimal.

### **2.2.2 Fungsi Produksi Cobb-Douglas**

Fungsi produksi ini menjadi terkenal setelah diperkenalkan oleh Cobb Douglas pada tahun 1928 melalui artikelnya yang berjudul “A Theory of Production”. Secara matematis fungsi produksi Cobb Douglas dapat ditulis dengan persamaan:

$$Q = AK^\alpha L^\beta$$

Keterangan:

Q = output

K = input modal

L = input tenaga kerja

A = parameter efisiensi/ koefisien teknologi

$\alpha$  = elastisitas input modal

$\beta$  = elastisitas input tenaga kerja

Fungsi Cobb Douglas dapat diperoleh dengan membuat linier persamaan sehingga menjadi:

$$\ln Q = \ln A + \alpha \ln K + \beta \ln L + \varepsilon$$

Dengan meregres persamaan diatas maka secara mudah akan diperoleh parameter efisiensi (A) dan elastisitas inputnya. Jadi, salah satu kemudahan fungsi produksi Cobb Douglas adalah secara mudah dapat dibuat linier sehingga memudahkan untuk mendapatkannya (Joesron, 2003: 104).

### 2.2.3 Konsep Dasar Ekonomi Industri

Secara mikro, industri adalah kumpulan dari perusahaan-perusahaan yang menghasilkan barang-barang yang homogen, atau barang-barang yang mempunyai sifat saling mengganti yang sangat erat. Secara makro, industri adalah kegiatan ekonomi yang menciptakan nilai tambah (Hasibuan, 1994). Ekonomi Industri merupakan suatu keahlian khusus dalam ilmu ekonomi. Ekonomi Industri menelaah struktur pasar dan perusahaan yang secara relatif lebih menekankan pada studi empiris dari faktor-faktor yang mempengaruhi struktur pasar, perilaku

pasar dan kinerja pasar. Dalam ekonomi industri terdapat dua sisi yang menarik, di satu sisi ekonomi industri merupakan seperangkat konsep dan analisa mengenai persaingan dan monopolo dwngan berbagai macam pasar yang berada di antara keduanya. Di sisi lain, ekonomi industri juga berkaitan dengan pasar riil yyang sangat diramaikan oleh adanya persaingan antar perusahaan (Jaya, 2001).

Beberapa alasan Ekonomi Industri menjadi semakin penting untuk dipelajari, baik di negara-negara maju maupun di negara yang sedang berkembang. Pertama, praktek-praktek struktur pasar yang semakin terkonsentrasi dalam kegiatan bisnis dan praktek-praktek perilakunya menimbulkan kerugian bagi konsumen. Kedua, semakin tinggi konsentrasi industri cenderung mengurangi persaingan antar perusahaan sehingga menciptakan perilaku yang kurang efisien. Ketiga, konsentrasi industri yang tinggi membawa konsentrasi kekayaan yang melemahkan usaha-usaha pemerataan, baik dilihat dari pemerataan pendapatan, kesempatan kerja, maupun kesempatan berusaha. Keempat, kaitan struktur industri dengan penyelesaian masalah-masalah ekonomi membawa lebih jauh intervensi pemerintah. Kelima, kajian-kajian tentang struktur-perilaku dan kinerja industri tidak terlepas dari masalah-masalah produksi dan distribusi (Hasibuan, 1994).

#### **2.2.4 Industrialisasi Menurut Pandangan Konvensional (*Conventional View*)**

Tujuan dari bagian ini adalah untuk menggambarkan bagaimana konsep industrialisasi bisa berkembang, dan diterapkan oleh sebagian besar negara di dunia. Dimulai dari pengalaman negaranegara '*Barat*' dan kemudian diterapkan pada perekonomian Asia. Bagian ini dimulai dengan menjelaskan apa yang

disebut dengan '*universalist trajectory*' atau cara-cara industrialisasi bisa tersebar ke seluruh dunia, dan dua mitos yang mendukung pandangan ini, yaitu Konsep Spesialisasi dan Konvergensi; Penggabungan. Mengapa industrialisasi ditempuh? Menurut Mountjoy dalam Latief (2002), sektor industri mempunyai beberapa keuntungan di banding produksi primer, antara lain :

1. Memiliki metode, persaingan, dan output yang lebih fleksibel dari pada sektor pertanian
2. *Decreasing return*, yaitu situasi di mana setiap penambahan faktor-faktor produksi dan biaya akan diikuti dengan peningkatan produksi semakin menurun yang tidak menguntungkan lagi sehingga harus mengembangkan unit produksi yang baru. Sektor industri manufaktur lebih lambat dari sektor pertanian sebab dalam industri terus-menerus diadakan perbaikan teknologi sehingga efisiensi dan produktivitas semakin tinggi
3. Kontrol produksi dapat lebih tepat sehingga lebih mudah menyesuaikan antara permintaan dan penawaran. Demikian juga supply atau produksinya lebih elastis atau lebih mudah disesuaikan bila terjadi perubahan permintaan atau perubahan harga ;
4. Proporsi antara biaya operasi dan biaya tetap lebih baik. Artinya, dalam bidang pertanian, biaya tetap relatif lebih tinggi dari pada biaya operasional sehingga perkembangannya lambat. Dalam industri manufaktur, biaya yang besar diperlukan untuk bahan baku, tenaga, dan jasa-jasa lain. Kesemuanya termasuk biaya operasional.

5. Perekonomian yang bersifat industri lebih mampu menyerap banyak tenaga kerja. Karena itu, sasaran umum kebijakan industri antara lain: (a) Untuk menyediakan lapangan kerja bagi penduduk, terutama dari sektor pertanian yang jumlahnya semakin banyak, sedangkan kesempatan kerja sangat terbatas; (b) Meningkatkan taraf hidup, dan seringkali juga; (c) Untuk memperbaiki situasi neraca pembayaran; (d) Untuk meningkatkan gengsi suatu bangsa sehingga kerap kali terdapat proyek yang bersifat mercusuar (dari segi ekonomis mungkin tidak menguntungkan, tetapi dapat membawa kebanggaan suatu negara)..

### **2.2.5 Import**

Menurut Susilo (2008: 101) impor bisa diartikan sebagai kegiatan memasukkan barang dari suatu negara (luar negeri) ke dalam wilayah pabean negara lain. Pengertian ini memiliki arti bahwa kegiatan impor berarti melibatkan dua negara. Dalam hal ini bisa diwakili oleh kepentingan dua perusahaan antar dua negara tersebut, yang berbeda dan pastinya juga peraturan serta bertindak sebagai supplier dan satunya bertindak sebagai negara penerima. Impor adalah membeli barang-barang dari luar negeri sesuai dengan ketentuan pemerintah yang dibayar dengan menggunakan valuta asing (Purnamawati, 2013: 13).

Dasar hukum peraturan mengenai Tatalaksana Impor diatur dalam Keputusan Direktur Jendral Bea dan Cukai Nomor KEP-07/BC/2003. Tentang petunjuk pelaksanaan Tatalaksana Kepabeanan di bidang impor dan Keputusan Menteri Keuangan Nomor 453/KMK.04/2002 tentang Tatalaksana Kepabeanan di bidang impor. Komoditi yang dimasukkan ke dalam peredaran bebas di dalam

wilayah pabean (dalam negeri), yang dibawa dari luar wilayah pabean (luar negeri) dikenakan bea masuk kecuali dibebaskan atau diberikan pembebasan. Dengan kata lain seseorang atau badan usaha yang ditetapkan sebagai importir wajib membayar bea masuk dan pajak sebagaimana yang telah ditetapkan pemerintah sehingga dapat disimpulkan bahwa impor yaitu kegiatan perdagangan internasional dengan cara memasukkan barang ke wilayah pabean Indonesia yang dilakukan oleh perorangan atau perusahaan yang bergerak dibidang ekspor impor dengan mematuhi ketentuan peraturan perundang-undangan yang berlaku yang dikenakan bea masuk.

#### **2.2.5.1 Hubungan Import terhadap produksi kendaraan bermotor dalam negeri**

Dalam rangka menggairahkan pertumbuhan industri perlengkapan dan komponen kendaraan bermotor di dalam negeri, pemerintah memberikan insentif berupa keringanan hingga pembebasan Bea Masuk Impor untuk bahan dan barang yang digunakan untuk produksi komponen kendaraan bermotor yang diformalkan dalam bentuk peraturan menteri keuangan yang terus dievaluasi maupun diperpanjang hampir setiap tahun, karena di negara tetangga pun bea impornya sudah sangat rendah, yaitu berkisar antara 0 – 5%. Dan peluang yang juga harus dimanfaatkan oleh industri ini adalah adanya peraturan pemerintah yang mengharuskan menggunakan komponen buatan lokal dengan persentase tertentu dalam usaha perakitan kendaraan bermotor komersil. Kedua bentuk kebijakan ini adalah bentuk keberpihakan pemerintah untuk menggairahkan industri kendaraan bermotor di tanah air.

### **2.2.6 Produktivitas Tenaga Kerja**

Produktivitas merupakan perbandingan-perbandingan antara pelaksanaan sekarang dengan pelaksanaan secara historis yang tidak menunjukkan apakah pelaksanaan sekarang ini memuaskan, namun hanya mengetengahkan apakah meningkat atau berkurang serta tingkatannya. Jenis tingkat perbandingan produktivitas yang biasa digunakan adalah produktivitas total, (Yuli, 2005).

Menurut Sinungan (2000), pengukuran produktivitas tenaga kerja sistem pemasukan fisik perorangan ataupun setiap jam kerja orang diterima secara luas. Dalam pengukuran produktivitas dikenal dua cara pendekatan :

1. Pendekatan produktivitas total atau faktor ganda yaitu output dihadapkan dengan seluruh input yang digunakan.
2. Pendekatan parsial atau faktor tunggal output dihadapkan dengan satu input saja (seperti produktivitas tenaga kerja atau produktivitas modal).

Menurut Simanjuntak (1998), faktor yang mempengaruhi produktivitas tenaga kerja antara lain kualitas dan kemampuan pekerja, motivasi kerja, pengalaman kerja, jumlah anggota keluarga, tingkat pendidikan, jenis kelamin, lingkungan kerja dan modal. Pemupukan motivasi dan sikap kerja yang berorientasi pada produktivitas membutuhkan waktu lama dan memerlukan teknik tertentu antara lain dengan menciptakan iklim dan lingkungan kerja yang menyenangkan.



### **2.2.6.1 Hubungan Produktivitas Tenaga Kerja dengan Produksi Kendaraan dalam negeri**

Dalam konteks Mulyadi dalam penelitian Oktaviana (2011), tingkat produktivitas tenaga kerja digambarkan dari rasio PDRB terhadap jumlah tenaga kerja yang digunakan. Jadi, produktivitas itu sendiri merupakan gambaran kemampuan pekerja dalam menghasilkan output. Semakin tinggi output yang dihasilkan oleh seorang pekerja, menunjukkan semakin tinggi tingkat produktivitas pekerja tersebut.

### **2.2.7 Penanaman Modal Dalam Negeri (PMA)**

Didalam neraca nasional atau struktur Produk Domestik Bruto (PDB) menurut penggunaannya investasi didefinisikan sebagai pembentukan modal tetap domestik (*domestik fixed capital formation*). Investasi sebagai salah satu komponen penting dari permintaan agregat di dalam ekonomi merupakan faktor yang sangat krusial bagi kelangsungan proses pembangunan ekonomi dalam negeri (*sustainable development*). Salah satu indikator keberhasilannya adalah tingkat pendapatan nasional per kapita atau laju pertumbuhan produk domestik (PDB) rata-rata per tahun yang tinggi dan stabil.

Pemerintah berkewajiban untuk mengambil tindakan-tindakan dan menyelenggarakan usaha-usaha, agar pada waktunya perusahaan-perusahaan nasional dapat menampung dan melakukan fungsi serta kegiatan-kegiatan perusahaan-perusahaan asing yang batas waktunya telah berakhir. Dalam Undang-Undang No. 25 pasal 3 ayat 2 Tahun 2007, tujuan penyelenggaraan penanaman modal antara lain untuk:

- 1) Meningkatkan pertumbuhan ekonomi nasional
- 2) Menciptakan lapangan kerja
- 3) Meningkatkan pemabangunan ekonomi berkelanjutan
- 4) Meningkatkan kemampuan daya saing dunia usaha nasional
- 5) Meningkatkan kapasitas dan kemampuan teknologi nasional
- 6) Mendorong pengembangan ekonomi kerakyatan
- 7) Mengolah ekonomi potensial menjadi kekuatan ekonomi riil dengan menggunakan dana yang berasal baik dari dalam negeri maupun dari luar negeri
- 8) Meningkatkan kesejahteraan masyarakat

#### **2.2.7.1 Hubungan penanaman modal Asing terhadap produksi kendaraan bermotor dalam negeri**

Dalam konteks perusahaan multinasional atau perusahaan dengan kepemilikan asing pada umumnya melihat keuntungan yang akan didapat berasal dari para stakeholders secara tipikal berdasarkan atas home market (pasar tempat beroperasi) yang dapat memberikan eksistensi yang tinggi dalam jangka panjang (Barkemeyer, 2007 dalam Cahyono, 2011). Perusahaan dengan persentase kepemilikan asing yang lebih tinggi diduga mampu mencapai kinerja finansial yang lebih baik dengan pembangunan pabrik-pabrik baru, peningkatan ekspor, dan efisiensi produksi

#### **2.2.8 Upah**

Upah adalah suatu penerimaan sebagai imbalan dari pengusaha kepada buruh untuk suatu pekerjaan atau jasa yang telah atau akan dilakukan, dinyatakan atau dinilai dalam bentuk uang yang ditetapkan menurut suatu persetujuan, atau peraturan – peraturan perundang–undangan, dan dibayarkan atas dasar suatu perjanjian kerja antara pengusaha dengan buruh, termasuk tunjangan baik untuk buruh sendiri maupun keluarganya (UU No. 8 Tahun 1981 Tentang Perlindungan Upah).

Dalam undang-undang Nomor 3 tahun 1992 tentang jaminan sosial tenaga kerja dijelaskan bahwa upah adalah penerimaan sebagai imbalan dari pengusaha kepada tenaga kerja untuk suatu pekerjaan yang telah atau akan dilakukan. Dinyatakan atau dinilai dalam bentuk uang yang ditetapkan menurut perjanjian atau peraturan perundang-undangan dan dibayarkan atas dasar suatu perjanjian kerja antara pengusaha dengan tenaga kerja termasuk tunjangan baik untuk tenaga kerja sendiri ataupun keluarganya.

#### **2.2.8.1 Hubungan upah dengan produksi kendaraan bermotor dalam negeri**

Dalam konteks teori walrasian mengenai keseimbangan pasar tenaga kerja menyatakan bahwa dalam kondisi tanpa adanya friksi di pasar, pekerja akan menerima upah sesuai dengan marginal productivity yang diukur dengan unit output. Prinsip yang serupa juga diterangkan dalam kondisi Solow, yaitu dalam memaksimalkan profit, perusahaan harus membayar upah riil yang elastisitas dari produktivitas terhadap upah. Dalam hal ini jika upah naik maka permintaan

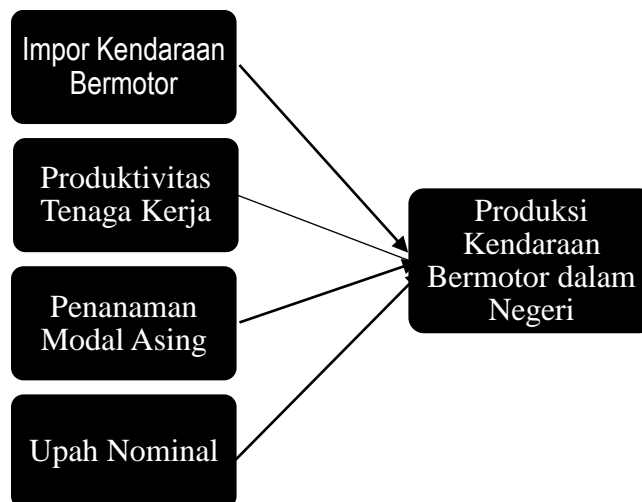
kendaraan bermotor akan meningkat seiring peningkatan daya konsumsi masyarakat dan produktivitas tenaga kerja

### 2.3. Kerangka Pemikiran

Berdasarkan uraian dari kerangka pemikiran maka hubungan antara variabel independen (bebas) dengan variabel dependent (terikat)

**Gambar 2.1**

**Kerangka Pemikiran**



Dalam konteks pertumbuhan industri perlengkapan dan komponen kendaraan bermotor di dalam negeri, pemerintah memberikan insentif berupa keringanan hingga pembebasan Bea Masuk Impor dan mengharuskan menggunakan komponen buatan lokal dengan persentase tertentu dalam usaha perakitan kendaraan bermotor komersil. Berdasarkan pertimbangan mengenai fakta bahwa industri bermotor roda empat di Indonesia ketergantungan dengan bahan baku impor, maka telah diberlakukan pembebasan bea masuk atas impor

barang dengan tujuan untuk meningkatkan produksi kendaraan bermotor dalam negeri secara efektif dan efisien.

Dalam konteks Mulyadi dalam penelitian Oktaviana (2011), tingkat produktivitas tenaga kerja digambarkan dari rasio PDRB terhadap jumlah tenaga kerja yang digunakan. Jadi, produktivitas itu sendiri merupakan gambaran kemampuan pekerja dalam menghasilkan output. Semakin tinggi output yang dihasilkan oleh seorang pekerja, menunjukkan semakin tinggi tingkat produktivitas pekerja tersebut, dalam hal ini pada industri otomotif di tanah air

Perusahaan dengan persentase kepemilikan asing yang lebih tinggi diduga mampu mencapai kinerja finansial yang lebih baik dengan pembangunan pabrik-pabrik baru, peningkatan ekspor, dan efisiensi produksi. Dalam konteks perusahaan multinasional atau perusahaan dengan kepemilikan asing pada umumnya melihat keuntungan yang akan didapat berasal dari para stakeholders secara tipikal berdasarkan atas home market (pasar tempat beroperasi) yang dapat memberikan eksistensi yang tinggi dalam jangka panjang (Barkemeyer, 2007 dalam Cahyono, 2011)

Dalam konteks Sollow memaksimalkan profit, perusahaan harus membayar upah riil yang elastisitas dari produktivitas terhadap upah. Dalam hal ini jika upah naik maka permintaan kendaraan bermotor akan meningkat seiring peningkatan daya konsumsi masyarakat dan produktivitas tenaga kerja. Kenaikan

daya beli masyarakat pada kendaraan terjadi sehingga produsen akan meningkatkan produksinya

#### **2.4. Hipotesis**

Hipotesis dalam penelitian ini adalah:

1. Diduga Impor Kendaraan Bermotor berpengaruh negatif terhadap Produksi Kendaraan Bermotor dalam Negeri di Indonesia
2. Diduga Produktivitas Tenaga Kerja berpengaruh positif terhadap Produksi Kendaraan Bermotor dalam Negeri di Indonesia
3. Diduga Penanaman Modal Asing berpengaruh positif terhadap Produksi Kendaraan Bermotor dalam Negeri di Indonesia
4. Diduga Upah Nominal berpengaruh positif terhadap terhadap Produksi Kendaraan Bermotor dalam Negeri di Indonesia

## **BAB III**

### **METODE PENELITIAN**

#### **3.1 Jenis dan Cara Pengumpulan Data**

##### **3.1.1 Jenis Data**

Jenis data yang digunakan dalam penelitian merupakan data sekunder yang terdiri dari variable independen yaitu Impor Kendaraan Bermotor, Produktivitas Tenaga Kerja, Penanaman Modal Asing dan Upah Nominal. Sedangkan variabel dependen yaitu Produksi Kendaraan Bermotor dalam Negeri tahun 2001-2015 yang diperoleh data-data statistik yang berasal dari Badan Pusat Statistik (BPS). Teknik analisis data yang digunakan dalam penelitian ini adalah analisis berganda atau dapat disebut Ordinary Least Square (OLS) yang digunakan untuk mengetahui hubungan antar variabel dalam penelitian tersebut serta untuk menjawab masalah penelitian yang dilakukan oleh peneliti.

##### **3.1.2 Pengumpulan Data**

Pengumpulan data merupakan prosedur yang sistematis dan standar untuk memperoleh data yang diperlukan dalam sebuah penelitian yang akan dilakukan. Cara pengumpulan data dapat dilakukan melalui dengan dua sumber yaitu sumber primer dan sekunder.

Data primer adalah data yang memberikan keterangan langsung kepada pengumpul data sedangkan data yang tidak secara langsung memberikan keterangan kepada pengumpul data, data yang didapat melalui sebuah instansi, lembaga atau sebuah dokumen, seperti yang telah disebutkan bahwa data-data

yang digunakan adalah data sekunder dalam bentuk pencatatan atau data dalam angka dari berbagai sumber. Data tersebut disusun mulai dari tahun 2001 sampai dengan tahun 2015 yang kemudian dimasukkan ke dalam variabel independen dan variabel dependen.

### **3.2 Definisi Variabel Penelitian**

Variabel penelitian adalah segala sesuatu berbentuk variabel atau sumber apa saja yang ditetapkan oleh peneliti untuk dipelajari sehingga diperoleh informasi tentang hal tersebut, selain itu juga dapat diterapkan sehingga dapat berguna dikemudian hari, kemudian ditarik kesimpulannya (Sugiyono, 2007: 2) penelitian ini memiliki variabel penelitian sebagai berikut :

#### **3.2.1 Variabel Dependent (Y)**

Produksi Kendaraan Bermotor dalam Negeri adalah pendapatan yang diperoleh dari penjumlahan produksi kendaraan sedan, jeep 4X2, Jeep 4X4, Bis, Pick up dan Truck serta Sepeda Motor yang diakumulasikan menjadi produksi total. Satuan Produksi Kendaraan Bermotor dalam Negeri adalah Unit

#### **3.2.2 Variabel Independen (X)**

- a. Impor Kendaraan Bermotor adalah jumlah Impor yang diambil menurut Negara-negara pengimpor utama baik itu dari asia, afrika, eropa dan amerika. Dalam penelitian ini Impor kendaraan bermotor menggunakan satuan Juta US Dollar
- b. Produktivitas Tenaga Kerja merupakan kemampuan karyawan dalam memproduksi dibandingkan dengan input yang digunakan, seorang karyawan dapat dikatakan produktif apabila mampu menghasilkan



barang atau jasa sesuai dengan diharapkan dalam waktu yang singkat atau tepat. Dalam penelitian ini Produktivitas Tenaga Kerja menggunakan satuan Ribu Rupiah

- c. Penanaman Modal Asing (PMA) adalah kegiatan menanam modal untuk melakukan usaha di wilayah negara Republik Indonesia yang dilakukan oleh penanam modal asing, baik yang menggunakan modal asing sepenuhnya maupun yang berpatungan dengan penanam modal dalam negeri. Dalam penelitian ini Penanaman Modal Asing menggunakan satuan Juta US Dollar
- d. Upah Nominal adalah upah yang diterima pekerja / buruh sebagai balas jasa pekerjaan yang telah dilakukannya. Dalam penelitian ini Upah Nominal menggunakan satuan Juta rupiah

### **3.3 Teknis Analisis Data**

Metode analisis data yang digunakan dalam penelitian ini adalah metode analisis linier berganda atau bisa disebut dengan Ordinary Least Square (OLS). Dengan tujuan untuk melihat hasil penelitian yang telah dilakukan di Provinsi Jawa Tengah periode 1995-2014 dengan formulasi sebagai berikut

$$Y = \beta_0 + \beta_1 X_1 + \beta_2 X_2 + \beta_3 X_3 + \beta_4 X_4 + e$$

Keterangan :

Y = Produksi Kendaraan Bermotor dalam Negeri (Unit)

X1 = Impor Kendaraan Bermotor (Juta USD)

X2 = Produktivitas Tenaga Kerja (Ribu Rupiah)

X3 = Penanaman Modal Dalam Asing (Juta USD)

$X_4 = \text{Upah Nominal (Juta Rupiah)}$

### 3.3.1 Pemilihan Model

Pemilihan model regresi bertujuan untuk menentukan apakah model yang digunakan berbentuk linier atau log linier. Dalam penelitian ini dalam memilih model regresi menggunakan uji MWD (*MacKinnon, White, and Davidson*). Model linier dan log linier yang digunakan dalam permintaan uang di Indonesia adalah sebagai berikut :

Untuk melakukan uji MWD ini kita asumsikan bahwa :

- $H_0 = Y$  adalah fungsi linier dari variabel independen  $X$  (model linier)
- $H_a = Y$  adalah fungsi log linier dari variabel independen  $X$  (model log linier).

Adapun prosedur metode MWD adalah sebagai berikut :

- a. Estimasi persamaan (1) dan (2), kemudian nyatakan  $F_1$  dan  $F_2$  sebagai nilai prediksi atau *fitted value* dari persamaan (1) dan (2).
- b. Dapatkan nilai  $Z_1 = \ln F_1 - F_2$  dan  $Z_2 = \text{antilog } F_2 - F_1$ .
- c. Estimasi persamaan (3) dan (4) dengan memasukkan  $Z_1$  dan  $Z_2$  sebagai variabel penjelas
- d. Dari langkah (c) di atas, jika  $Z_1$  pada model linier signifikan secara statistik, maka kita menolak hipotesis nol sehingga model yang tepat adalah log linier dan sebaliknya jika tidak signifikan maka kita menerima hipotesis nol sehingga model yang tepat adalah linier. Jika  $Z_2$  signifikan secara statistik melalui uji  $t$  maka kita menolak hipotesis alternatif sehingga model yang tepat adalah linier dan sebaliknya jika tidak

signifikan maka kita menerima hipotesis alternative sehingga model yang tepat adalah log linier (Widarjono, 2009:75).

### **3. 4 Evaluasi Hasil Regresi**

#### **3.4.1 Koefisien Determinasi ( $R^2$ )**

Koefisien  $R^2$  digunakan untuk mengukur seberapa baik garis regresi sesuai dengan data yang aktualnya (goodness of fit). Artinya semakin besar  $R^2$  pengaruh model dalam menjelaskan variabel dependen nilai koefisien determinasi berkisar angka 0 dan 1 yang artinya jika mendekati angka nol maka kemampuan variabel-variabel independen dalam menjelaskan variable dependen itu terbatas dan sebaliknya jika mendekati angka 1 maka variabel independen cukup mampu menjelaskan variabel dependen. Dengan formulasi sebagai berikut

$$R^2 = (TSS-SSE) / SSR/TSS$$

Persamaan diatas menunjukkan proporsi total jumlah kuadrat (TSS) yang diterangkan oleh variabel independen dalam model tersebut. Sedangkan sisanya diterangkan oleh variabel lain atau variabel yang tidak terikat dalam model yang digunakan (Mendenhall et. Al. dalam Kuncoro, 2007:84).

#### **3.4.2 Uji F**

Uji F digunakan untuk mengetahui dan mengevaluasi pengaruh secara bersama-sama variabel independen terhadap variabel dependen. Dengan asumsi bahwa “ jika Fhitung lebih besar dari Ftabel maka menolak  $H_0$  dan sebaliknya jika Fhitung lebih kecil dari Ftabel maka menerima  $H_0$  dengan derajat kepekaan

atau nilai probabilitas  $\alpha = 0.05$  atau 5% yang dapat dilakukan dengan langkah-langkah berikut ini :

1. Menentukan hipotesis dimana yang sudah dijelaskan pada penjelasan diatas.
2. Menghitung nilai F-hitung  $\frac{ESS/(k-1)}{SRR/(n-k)}$

### 3.4.3 Uji T

Uji statistik t digunakan untuk menunjukkan seberapa besar dan seberapa jauh variabel independen terhadap variabel dependen dengan menganggap variabel dependen lainnya adalah tetap.

1. Hipotesis yang digunakan melalui uji hipotesis satu sisi

- a. Jika hipotesis positif

$$H_0 : \beta_i \leq 0$$

$$H_a : \beta_i > 0$$

- b. Uji hipotesis satu sisi

Jika  $T\text{-tabel} \geq t\text{-hitung}$  maka  $H_0$  diterima berarti variabel independen secara individual tidak berpengaruh secara signifikan terhadap variabel dependen sebaliknya,

Jika  $t\text{-tabel} < t\text{-hitung}$  maka  $H_0$  ditolak berarti variabel independen secara individual berpengaruh secara signifikan terhadap variabel dependen.

### **3.5 Uji Asumsi Klasik**

Uji asumsi dilakukan untuk mengetahui apakah terjadi penyimpangan atau tidak dari model yang digunakan untuk penelitian tersebut. Maka harus dilakukan uji asumsi klasik.

#### **3.5.1 Multikolinieritas**

Multikolinieritas adalah adanya hubungan suatu linier sempurna (mendekati sempurna) antara beberapa atau semua variabel bebas (Kuncoro, 2007:98). Selain itu Multikolinieritas merupakan hubungan antara variabel independen didalam regresi berganda (Widarjono: 2010).

Deteksi multikolinieritas dapat diketahui melalui korelasi parsial antar variabel independen atau dengan kata lain (Rule of Thumb). Dilakukan dengan metode Klein yaitu dengan mengasumsikan jika nilai koefisien di atas 0.85 maka terdapat multikolinieritas dan sebaliknya jika  $< \text{nilai koefisien} > 0.85$  maka model tidak mengandung multikolinieritas atau dengan cara melihat adanya multikolinieritas. Jika nilai  $R^2$  auxelery lebih kecil dari koefisien regresi aslinya maka dapat disimpulkan bahwa tidak terdapat unsur multikolinieritas. (Widarjono: 2010).

#### **3.5.2 Heteroskedastisitas**

Heterokedastisitas merupakan varian dari error terms ( $e_i$ ) konstan. Adanya heterokedastisitas menyebabkan estimator  $\beta_1$  metode OLS tidak lagi mempunyai varian yang minimum atau dengan kata lain tidak lagi BLUE. Metode yang digunakan untuk mendeteksi adanya unsur heterokedastisitas dapat dilakukan dengan cara :

Pengujian dengan metode *White*. White dapat dijelaskan dengan model dua variabel dependen yaitu :

$$Y_1 = \beta_0 + \beta_1 x_{1i} + \beta_2 x_{2i} + e_i$$

Dengan langkah-langkah berikut

- a. Estimasi persamaan model dan dapatkan residualnya
- b. Lakukan regresi pada persamaan berikut yang disebut regresi auxiliary
- c. Hipotesis nol dalam uji ini adalah tidak ada heterokedastisitas. Uji-white didasarkan pada jumlah sampel ( $n$ ) dikalikan dengan  $R^2$  yang akan mengikuti distribusi chi-squares dengan degree of freedom sebanyak variabel dependen tidak termasuk konstanta. Nilai hitung chi-squares dapat di cari dengan formula
$$x^2 = n.R^2 \sim x^2$$
- d. Jika nilai chi-squares hitung lebih besar dari nilai  $x^2$  kritis dengan derajat kepercayaan tertentu ( $\alpha$ ) maka signifikan sehingga ada heterokedastisitas dan sebaliknya jika chi-squares hitung lebih kecil dari nilai  $x^2$  kritis maka tidak signifikan sehingga tidak ada heterokedastisitas. (Widarjono, Agus. 2010).

### **3.5.3 Autokorelasi**

Autokorelasi merupakan korelasi antara variabel gangguan satu observasi dengan gangguan observasi lainnya. bertujuan untuk menguji apakah dalam suatu model linier terdapat korelasi antar kesalahan pengganggu (residual) pada periode  $t$  dengan kesalahan pada periode  $t-1$  (sebelumnya) (Ghozali, 2009 :79) dengan metode LM untuk mengetahui adanya autokorelasi atau tidak pada model tersebut. Dengan memperlihatkan nilai chi-square dan chi-square tabel. Jika chi-square hitung lebih besar dari chi-square tabel dengan tingkat kepercayaan tertentu maka menolak  $H_0$  yang artinya terdapat gejala autokorelasi pada persamaan tersebut dan sebaliknya jika chi-square hitung lebih kecil dari chi-square tabel maka gagal menolak  $H_0$  yang artinya persamaan tersebut tidak terdapat gejala autokorelasi.

## **BAB IV**

### **HASIL ANALISIS DAN PEMBAHASAN**

#### **4.1 Deskripsi Data Penelitian**

Semua data yang digunakan dalam analisis ini merupakan data sekunder deret waktu (*time series*) yang berbentuk tahunan mulai tahun 2001 sampai tahun 2015 dan penelitian ini dilakukan di Indonesia. Penelitian ini dimaksudkan untuk mengetahui pengaruh variabel dependen Produksi Kendaraan dalam Negeri terhadap variabel independen yang terdiri dari Impor Kendaraan Bermotor, Produktivitas Tenaga Kerja, Penanaman Modal Asing (PMA) dan Upah Nominal. Model yang digunakan sebagai alat analisis adalah metode *Analisis berganda* digunakan untuk mengetahui pengaruh variabel independen dan variabel dependen. Pengujian ini dilakukan dengan program *econometric E-views* (*eviews*)

#### **4.2 Hasil dan Analisis**

##### **4.2.1 Hasil Pemilihan Model**

Mengingat pentingnya spesifikasi model untuk menentukan bentuk fungsi suatu model empirik dinyatakan dalam bentuk linier atau nonlinier dalam suatu penelitian, maka dalam penelitian ini juga akan dilakukan uji tersebut. Dalam penelitian kali ini, peneliti akan menggunakan uji MWD (*MacKinnon, White, and Davidson*). Hasil uji MWD untuk model linier dapat dilihat pada tabel 4.1 berikut ini.



#### 4.2.1.1 Uji MWD Untuk Regresi Linier

**Tabel 4.1**

#### **Uji MWD Untuk Regresi Linier**

MODEL LINIER				
Variable	Coefficient	Std. Error	t-Statistic	Prob
C	-174842.3	783645.4	-0.22311	0.8284
X1	19.66354	4.909499	4.005203	0.0031
X2	-659.948	1456.571	-0.45308	0.6612
X3	84.47248	67.74998	1.246827	0.2439
X4	3221.842	858.4679	3.753014	0.0045
Z1	5069353	1627131	3.115516	<b>0.0124</b>
R Squared	<b>0.970653</b>			

Sumber : Data olahan Eviews 9

#### 4.2.1.1 Uji MWD Untuk Regresi Log Linier

**Tabel 4.2**

#### **Uji MWD Untuk Regresi Log Linier**

MODEL LOG LINIER				
Variable	Coefficient	Std. Error	t-Statistic	Prob
C	7.318547	0.972207	7.527763	0.0000
LOG(X1)	0.245693	0.119394	2.057827	0.0697
LOG(X2)	-0.222492	0.219491	-1.01368	0.3372
LOG(X3)	0.255777	0.088178	2.900684	0.0176
LOG(X4)	1.294418	0.213898	6.051574	0.0002
Z2	-1.27E-07	4.89E-08	-2.60382	<b>0.0006</b>
R Squared	<b>0.970653</b>			

Dari hasil uji MWD didapatkan hasil:

Model yang terpilih adalah model Log Linier dikarenakan nilai probabilitas rata rata pada variabel lebih baik, dan untuk Rsquare Z1 : 0.970653

sedangkan R<sup>2</sup> Log Linier yaitu 0.974809. Sehingga model yang dipilih dan dianalisis adalah Model Log Linier.

#### 4.2.2 Hasil Regresi

**Tabel 4.3**

**Hasil Regresi**

HASIL REGRESI BERGANDA					
Variable		Coefficient	t-Statistic	Prob	Hasil
IMPOR	LOG(X1)	0.322285	2.217188	0.0509	Signifikan
Produktivitas Tenaga Kerja	LOG(X2)	-0.298013	-1.090416	0.3011	Tidak
Penanaman Modal Asing	LOG(X3)	0.268436	2.427106	0.0356	Signifikan
Upah Nominal	LOG(X4)	1.213862	4.565648	0.0010	Signifikan
R Squared	0.970653				
F-statistic	54.102				
Prob(F-statistic)	0.000001				

Sumber : Eviews 9

#### 4.3 Evaluasi Hasil Regresi

##### 4.3.1 Uji Determinasi R<sup>2</sup>

R<sup>2</sup> untuk menjelaskan seberapa besar variabel dependen mampu dijelaskan oleh variabel independen. Dari hasil regresi variabel independen terhadap variabel dependen. Dari hasil diatas ditemukan bahwa nilai R-square sebesar 0.955832 atau 96%. Dengan ini bahwa variabel independen mempengaruhi variabel dependen sebesar 96%. Sedangkan 4 % dijelaskan oleh variabel diluar penelitian.

##### 4.3.2 Uji F

Nilai koefisien f-statistik sebesar 54.10200 sedangkan nilai prob. F-statistik 0.0001 < 5%. Jadi variabel Impor Kendaraan, Produktivitas Tenaga Kerja, Penanaman Modal Asing dan Upah Nominal secara serempak mempengaruhi

variabel Produksi Kendaraan Bermotor dalam Negeri secara serempak mempengaruhi variabel dependen.

#### 4.3.3 Uji T

Uji t-statistik dapat dilakukan dengan cara membandingkan antara t-hitung dengan t-kritis. Jika nilai t-hitung  $>$  nilai t-kritis maka  $H_0$  ditolak dan akan menerima  $H_a$  dan sebaliknya.

a. Impor Kendaraan Bermotor (X1)

Koefisien variabel dari Impor Kendaraan Bermotor adalah 0.322285 dan t-hitung sebesar 2.217188 sedangkan probabilitas sebesar  $0.0509 < (10\%)$ , Secara statistik menunjukkan bahwa variabel Impor Kendaraan Bermotor berpengaruh signifikan positif terhadap variabel Produksi Kendaraan Bermotor dalam Negeri (Y). jadi apabila Impor Kendaraan Bermotor meningkat 1% maka Produksi Kendaraan bermotor dalam negeri naik 0.322285. Itu artinya  $H_1$  di tolak dan menerima  $H_0$ .

b. Produktivitas Tenaga Kerja (X2)

Koefisien variabel dari Produktivitas Tenaga Kerja adalah -0.298013 dan t-hitung sebesar -1.090416 sedangkan probabilitas sebesar 0.3011 ( $< 10\%$ ), Secara statistik menunjukkan bahwa variabel Produktivitas Tenaga Kerja tidak berpengaruh terhadap variable Produksi Kendaraan Bermotor dalam Negeri (Y)

c. Penanaman Modal Asing (X3)

Koefisien variabel dari PMA adalah 0.268436 dan t-hitung sebesar 2.427106 sedangkan probabilitas sebesar  $0.0356 < (5\%)$ , Secara statistik

menunjukkan bahwa variabel PMA berpengaruh positif terhadap variabel Produksi Kendaraan Bermotor dalam Negeri (Y), jadi apabila PMA meningkat 1% maka Produksi Kendaraan bermotor dalam negeri naik 0.268436. Itu artinya H1 di tolak dan menerima Ho.

d. Upah Nominal (X4)

Koefisien variabel dari Upah Nominal adalah 1.213862 dan t-hitung sebesar 4.565648 sedangkan probabilitas sebesar 0.0010 (< 5%), Secara statistik menunjukkan bahwa variabel Upah Nominal berpengaruh positif terhadap variable Produksi Kendaraan Bermotor dalam Negeri (Y), jadi apabila Upah Nominal meningkat 1% maka Produksi Kendaraan bermotor dalam negeri naik 1.213862. Itu artinya H1 di tolak dan menerima Ho.

#### **4.4 Uji Asumsi Klasik**

##### **4.4.1 Multikolinieritas**

Untuk menguji ada atau tidaknya gejala multikolinieritas pada model regresi tersebut maka dilakukan dengan cara correlation matrix dengan asumsi bahwa jika angka korelasinya tinggi > 0.85 maka terdapat gejala multikolinieritas dan sebaliknya jika angka korelasi < 0.85 maka tidak terdapat gejala multikolinieritas.

**Tabel 4.4**

**Uji Multikolinearitas**

CORRELATION				
	X1	X2	X3	X4
X1	1	0.738936	0.700674	0.827219
X2	0.738936	1	0.438555	0.837466
X3	0.700674	0.438555	1	0.739489
X4	0.827219	0.837466	0.739489	1

Sumber : Eviews 9

Dari hasil evaluasi dapat ditarik kesimpulan bahwa tidak terdapat gejala multikolinieritas, dengan nilai korelasi dibawah 0.85

**4.4.2 Uji Heterokedastisitas**

Untuk mengetahui adanya unsur heterokedastisitas atau tidak maka perlu di uji dengan Uji white dalam program eviews dengan menentukan jika nilai chi-square hitung  $X^2 < X^2$ -tabel, maka terdapat unsur heterokedastisitas atau dengan melihat probabilitas chi-square jika signifikan pada  $\alpha = 5\%$  maka terdapat unsur heterokedastisitas begitu juga sebaliknya.

**Tabel 4.5**

**Uji Heteroskedastisitas**

Heteroskedasticity Test: Breusch-Pagan-Godfrey			
F-statistic	0.536282	Prob. F(4,10)	0.7126
Obs*R-squared	2.64937	Prob. Chi-Square(4)	0.6181
Scaled explained SS	0.712713	Prob. Chi-Square(4)	0.9498

Sumber Eviews 9

Dari tabel diatas menunjukkan bahwa nilai chi squares-hitung sebesar 0.9498 dengan  $\alpha = 5\%$ , nilai probabilitas chi squares 0.9498 > dari 0.05 sehingga model tersebut tidak terdapat heterokedastisitas.

### 1.4.3 Uji Autokorelasi

Untuk mengetahui apakah ada unsur autokorelasi maka perlu diujikan menggunakan uji lagrange multiplier (LM)

**Tabel 4.6**

#### **Uji Autokorelasi**

Breusch-Godfrey Serial Correlation LM Test:			
F-statistic	0.267974	Prob. F(2,8)	0.7715
Obs*R-squared	0.941807	Prob. Chi-Square(2)	0.6244

Sumber : Eviews 9

Dari hasil diatas dapat dilihat bahwa nilai probabilitas chi-squares sebesar 0.6244 nilai probabilitas tersebut melebihi nilai probabilitas 0.05. hal ini menunjukkan bahwa  $0.6244 > 0.05$ . Jadi dapat disimpulkan tidak terdapat gejala autokorelasi.

## 4.5 Pembahasan dan Analisis

### 4.5.1. Analisis Pengaruh Impor Kendaraan Bermotor (X1) terhadap Produksi Kendaraan bermotor dalam negeri

Hasil estimasi regresi menunjukkan Impor Kendaraan Bermotor berpengaruh positif terhadap Produksi Kendaraan bermotor dalam negeri. Yang berarti peningkatan Impor Kendaraan Bermotor akan meningkatkan Produksi Kendaraan bermotor dalam negeri. Hal tersebut tidak sesuai dengan teori dan penelitian terdahulu yang menjadi landasan teori dalam penelitian ini

Dalam rangka menggairahkan pertumbuhan industri perlengkapan dan komponen kendaraan bermotor di dalam negeri, pemerintah memberikan insentif berupa keringanan hingga pembebasan Bea Masuk Impor untuk bahan dan barang yang digunakan untuk produksi komponen kendaraan bermotor yang diformalkan

dalam bentuk peraturan menteri keuangan yang terus dievaluasi maupun diperpanjang hampir setiap tahun, karena di negara tetangga pun bea impornya sudah sangat rendah, yaitu berkisar antara 0 – 5%. Dan peluang yang juga harus dimanfaatkan oleh industri ini adalah adanya peraturan pemerintah yang mengharuskan menggunakan komponen buatan lokal dengan persentase tertentu dalam usaha perakitan kendaraan bermotor komersil. Kedua bentuk kebijakan ini adalah bentuk keberpihakan pemerintah untuk menggairahkan industri komponen kendaraan bermotor di tanah air.

#### **4.5.2. Analisis Pengaruh Produktivitas Tenaga Kerja (X2) terhadap Produksi Kendaraan bermotor dalam negeri**

Hasil estimasi regresi menunjukkan Produktivitas Tenaga Kerja tidak berpengaruh signifikan terhadap Produksi Kendaraan bermotor dalam negeri. Yang berarti bahwa peningkatan Produktivitas Tenaga Kerja tidak akan meningkatkan Produksi Kendaraan bermotor dalam negeri. Hasil tersebut tidak sesuai dengan teori dan penelitian terdahulu yang menjadi landasan teori dalam penelitian ini

Produktivitas tenaga kerja tidak mempunyai pengaruh terhadap produksi kendaraan bermotor dimana produktivitas tenaga kerja tinggi namun tidak diikuti dengan kualitas output produksi. Hal ini terjadi karena masih rendahnya kompetensi tenaga kerja dalam menjalankan standar operasional prosedur (SOP), yang pada akhirnya berdampak kepada tingginya tingkat kesalahan produksi sebuah produk perusahaan, sehingga tingginya tingkat produktivitas tenaga kerja tidak berdampak signifikan terhadap laba yang dihasilkan perusahaan

### **4.5.3. Analisis Pengaruh Penanaman Modal Asing (X3) terhadap Produksi Kendaraan bermotor dalam negeri**

Hasil estimasi regresi menunjukkan PMA berpengaruh signifikan positif terhadap Produksi Kendaraan bermotor dalam negeri. Yang berarti bahwa peningkatan PMA akan meningkatkan Produksi Kendaraan bermotor dalam negeri. Hasil tersebut sesuai dengan teori dan penelitian terdahulu yang menjadi landasan teori dalam penelitian ini

Menurut Fitriani (2001), afiliasi perusahaan dengan perusahaan asing (multinasional) melakukan pengungkapan yang lebih luas. Hal ini dikarenakan perusahaan multinasional mendapatkan mendapatkan pelatihan yang lebih baik dari perusahaan induk yang berpusat di luar negeri, bahwa kehadiran PMA memberi banyak hal positif terhadap perekonomian dari negara tuan rumah. Terutama pada industri otomotif. lewat pembangunan pabrik-pabrik baru, Peningkatan Produksi dan kesempatan kerja.

Perusahaan multinasional atau perusahaan dengan kepemilikan asing pada umumnya melihat keuntungan yang akan didapat berasal dari para Stakeholders secara tipikal berdasarkan atas home market (pasar tempat beroperasi) yang dapat memberikan eksistensi yang tinggi dalam jangka panjang (Barkemeyer, 2007 dalam Cahyono, 2011). Perusahaan dengan persentase kepemilikan asing yang lebih tinggi diduga mampu mencapai kinerja finansial yang lebih baik dengan pembangunan pabrik-pabrik baru, peningkatan ekspor, dan efisiensi produksi



#### **4.5.4. Analisis Pengaruh Upah Nominal (X4) terhadap Produksi Kendaraan bermotor dalam negeri**

Hasil estimasi regresi menunjukkan Upah Nominal berpengaruh signifikan positif terhadap Produksi Kendaraan bermotor dalam negeri. Yang berarti bahwa peningkatan Upah Nominal akan meningkatkan Produksi Kendaraan bermotor dalam negeri. Hasil tersebut sesuai dengan teori dan penelitian terdahulu yang menjadi landasan teori dalam penelitian ini

Peningkatan upah merupakan dorongan yang dilakukan pimpinan suatu perusahaan terhadap para pekerjanya, supaya para pekerja bisa menjalankan pekerjaan mereka yang mungkin membosankan dan berulang-ulang dengan cara yang efisien. Cara yang digunakan adalah dengan peningkatan upah. Diharapkan dengan peningkatan upah, produktivitas karyawan dapat meningkat. Menurut Sarwoto dalam Sujatmoko (2007), peningkatan upah merupakan salah satu bentuk rangsangan atau motivasi yang sengaja diberikan kepada karyawan untuk mendorong semangat kerja karyawan supaya bekerja lebih produktif dan meningkatkan prestasinya dalam mencapai tujuan perusahaan

## **BAB V**

### **KESIMPULAN DAN IMPLIKASI**

#### **5.1 Kesimpulan**

Dari hasil penelitian mengenai analisis ketimpangan pembangunan antar kabupaten/kota di Jawa Tengah dapat ditarik beberapa kesimpulan yaitu :

- a. Variabel Impor Kendaraan Bermotor berpengaruh positif terhadap Produksi Kendaraan bermotor dalam negeri karena pemerintah memberikan insentif berupa keringanan hingga pembebasan Bea Masuk Impor untuk bahan dan barang yang digunakan untuk produksi komponen kendaraan bermotor dan peraturan pemerintah yang mengharuskan menggunakan komponen buatan lokal dengan persentase tertentu dalam usaha perakitan kendaraan bermotor komersil
- b. Variabel Produktivitas tenaga kerja tidak mempunyai pengaruh terhadap produksi kendaraan bermotor dimana produktivitas tenaga kerja tinggi namun tidak diikuti dengan kualitas output produksi. Hal ini terjadi karena masih rendahnya kompetensi tenaga kerja dalam menjalankan standar operasional prosedur (SOP), yang pada akhirnya berdampak kepada tingginya tingkat kesalahan produksi sebuah produk perusahaan, sehingga tingginya tingkat produktivitas tenaga kerja tidak berdampak signifikan terhadap laba yang dihasilkan perusahaan

- c. Variabel Penanaman Modal Asing berpengaruh signifikan positif terhadap Produksi Kendaraan bermotor dalam negeri, dikarenakan Perusahaan multinasional atau perusahaan dengan kepemilikan asing melihat keuntungan yang akan didapat berasal dari para stakeholders secara tipikal berdasarkan atas home market (pasar tempat beroperasi). Perusahaan dengan persentase kepemilikan asing yang lebih tinggi diduga mampu mencapai kinerja finansial yang lebih baik dengan pembangunan pabrik-pabrik baru, peningkatan ekspor, dan efisiensi produksi
- d. Variabel Upah Nominal berpengaruh signifikan positif terhadap Produksi Kendaraan bermotor dalam negeri dikarenakan peningkatan upah yang diberikan kepada karyawan untuk mendorong semangat kerja karyawan supaya bekerja lebih produktif dan meningkatkan prestasinya dalam mencapai tujuan perusahaan

## **5.2 Implikasi**

Implikasi yang dapat disampaikan atas temuan empiris dari penelitian ini adalah:

1. Pemerintah harus memberikan insentif untuk kualitas SDM di Indonesia berupa pelatihan dan sarana yang memadai. Dengan membuka fasilitas bagi SDM di Indonesia untuk mencurahkan kreatifitasnya, dan dituangkan dalam bentuk produktivitas kerja
2. Langkah-langkah yang sebaiknya diambil pemerintah adalah mengawasi perkembangan struktur pasar industri mobil agar tidak dikuasai oleh beberapa perusahaan. Pemerintah harus mengawasi batas maksimal rasio konsentrasi dan kapasitas produksi suatu perusahaan agar tidak terjadi praktek monopoli dan persaingan usaha tidak sehat

## DAFTAR PUSTAKA

- Adisasmita, Rahardjo. 2010. *Dasar-dasar ekonomi transportasi*. Yogyakarta: Graha Ilmu.
- Arsyad, Lincolin. (2004). *Ekonomi Pembangunan*. Yogyakarta: bagian penerbitan sekolah tinggi ekonomi YKPN.
- Atahrim, Afanda, F. (2013). Analisis Pengaruh Tenaga Kerja Dan Pengeluaran Pemerintah Terhadap Pertumbuhan Ekonomi Sektor Industri Kab/Kota Di Provinsi Jawa Tengah. *Skripsi, Universitas Islam Negeri Syarif Hidayatullah*
- Atikah, Putri. (2010). Analisis Faktor-Faktor Yang Mempengaruhi Tingkat Integrasi Vertikal Industri Mobil di Indonesia. *Buletin Ekonomi*, Vol. 8, No. 1, April
- Cahyono, H., & Unesa, K. K. S. (2011). Pengaruh Tingkat Pendidikan Terhadap Tingkat Pengangguran Di Kabupaten Jombang. *Fakultas Ekonomi, Unesa, Surabaya*.
- Chaerannisah. Analisis Faktor – Faktor yang Mempengaruhi Permintaan Mobil Pribadi di Kota Makassar. *Skripsi Fakultas Ekonomi Universitas Hasanudin*
- Dewayana, Triwulandari. Sugiarto, D & Hethariai, D. (2014). Peluang dan Tantangan Industri Komponen Otomotif Indonesia. *Program Magister Teknik Industri Fakultas Teknologi Industri Universitas Trisakti*.
- Dumairy. (1997). *Perekonomian Indonesia*. Erlangga..
- Gabungan Industri Kendaraan Bermotor Indonesia. (2015). Produksi mobil dalam negeri menurut kategori.

- Gaspareniene, & Remeikiene, R. (2014). Evaluation of the Factors that Influence the EU Automobile Industry during the Period of Financial Crisis. *Mediterranean Journal of Social Sciences*
- Hasibuan, M. S. (1994). Dasar dan Kunci Keberhasilan Perekonomian. Pustaka Widya Sarana
- Jaya, W. K. 2004. *Ekonomi Industri*. BPFE, Jogjakarta
- Joesron, T. S., & Fathorrozi, M. (2003). *Teori ekonomi mikro: dilengkapi beberapa bentuk fungsi produksi*. Salemba Empat.
- Kang, Hsin & Lee, Hui. (2014). Impact Factor of Chinese Automobile Demand. *Economics and Finance Review Vol. 3(09) pp. 49 – 56*.
- Kuncoro, Mudrajad. (2007). *Ekonomika industri Indonesia: menuju negara industri baru 2030?*. Penerbit Andi.
- Latief, Dochak. (2002). *Pembangunan Ekonomi Dan Kebijakan Ekonomi Global*. Universitas Sebelas Maret. Surakarta
- Octaviana, Saputri & Rejekiningsih, T. W. (2011). *Analisis Penyerapan Tenaga Kerja di Kota Salatiga* (Doctoral dissertation, Universitas Diponegoro)
- Peraturan Menteri Perindustrian Republik Indonesia no 70/M-IND/PER/9/2016. (2016). *Industri Kendaraan Roda Empat atau lebih dan Sepeda Motor*. Berita negara Republik Indonesia Tahun 2016 nomor 1426
- Purnawati, N. K. (2013). Pengaruh Perputaran Kas, Perputaran Piutang dan Perputaran Persediaan Terhadap Profitabilitas. *E-Jurnal Manajemen Universitas Udayana*
- Simanjuntak, P. (1998). *Pengantar Sumber Daya Ekonomi Manusia*. LPFE-UI. Jakarta

Sinungan, Muchdarsyah. (2000). *Manajemen Dana Bank*. Bumi Aksara, Jakarta.

Susilo, Y. S. (2008). *Dampak krisis ekonomi terhadap kinerja sektoral*.  
Universitas Atma Jaya Yogyakarta.

Widarjono, Agus. (2009). *Ekonometrika pengantar dan aplikasinya* (2nd ed.).  
Yogyakarta: Ekonisia.

Yuli, S. B. C. (2005). *Manajemen Sumber Daya Manusia*. Malang: UMM.

## LAMPIRAN

### Produksi Kendaraan Bermotor di Indonesia Tahun 2001-2015

Tahun	Sedan	Jeep 4x2	Jeep 4x4	Bis	Pick Up dan Truck	Sepeda Motor	Total
2001	32209	1931		40458	204220	1645133	1923951
2002	23880	1011		45769	225899	2318238	2614797
2003	33496	894		45629	224933	2814054	3119006
2004	257316	145		1231	163407	3897250	4319349
2005	6228	326334	28	2429	165691	5113487	5614197
2006	2008	203676	637	1254	88433	4458886	4754894
2007	1570	302334	5304	1676	100754	4722421	5134059
2008	5923	415997	9503	2956	166249	6264265	6864893
2009	2367	346245	3560	2328	110316	5884021	6348837
2010	4081	477,252	15,191	4106	201878	7366646	8069154
2011	3231	530,762	27870	4142	271943	8006293	8844241
2012	4869	693421	45211	5299	316757	7079721	8145278
2013	58 047	842 234	24 830	4 713	278 387	7 780 295	8 988 506
2014	39658	761928	26528	4105	281246	7926104	9039569
2015	61499	556078	29766	3873	260850	6703384	7615450

Sumber: Gabungan Industri Kendaraan Bermotor Indonesia (GAIKINDO) dan Asosiasi Industri Sepeda Motor Indonesia (AISI)

catatan: untuk data yang di blok kuning, angka tersebut merupakan data total untuk jeep 4x2 dan jeep 4x4, karena format SI tahun 2005 kebelakang berbeda dengan yang terbaru SI 2013



## Impor Kendaraan Bermotor di Indonesia tahun 2001-2015

Negara Asal	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
<b>ASIA</b>																
<b>ASEAN</b>	6547.9	5462	6767.4	7729.9	11494.4	17039.9	18970.6	23792.2	40967.8	27722	38912.2	51108.9	53662.2	53851.4	50726	38794.9
Thailand	1109.1	986	1190.7	1701.7	2771.6	3447	2983.5	4287.1	6334.3	4612.9	7470.7	10405.1	11438.5	10703.1	9781	8083.4
Singapura	3788.6	3147.1	4099.6	4155.1	6082.8	9470.7	10034.5	9839.8	21789.5	15550.4	20240.8	25964.7	26087.3	25581.8	25185.7	18022.5
Filipina	114.7	93.9	113.7	182.6	228.6	322.2	284.6	359.9	755.5	544	706.3	852.4	799.7	777.4	699.7	683.1
Malaysia	1128.8	1005.5	1037.4	1138.2	1681.9	2148.5	3193.3	6411.9	8922.3	5688.4	8648.7	10404.9	12243.5	13322.5	10855.4	8530.7
Myanmar	85	20.8	31.5	14.9	17.4	14.2	19.7	30.4	29.7	29.1	31.9	71.3	63.5	73.2	122.1	160.4
Kamboja	0.7	0.1	0.7	1.5	1.1	0.7	1.1	1.3	2	3.4	4.7	7.9	11.6	17.8	18.7	21.1
Brunei Darussa	16.5	37.1	34.7	117	295.2	1197.5	1606.9	1864.7	2416.6	639.6	666.2	1018.4	419.8	645.4	594.3	131.4
Laos	1.2	0.2	0.2	3.3	0	0.1	0.2	2.9	0.2	0.4	0.6	1.3	3.3	7.6	51.3	0.8
Vietnam	303.3	171.3	258.9	415.6	415.8	439	846.8	994.2	717.7	653.8	1142.3	2382.9	2595	2722.6	3417.8	3161.5
<b>Asia Lainnya</b>																
Jepang	5397.3	4689.5	4409.3	4228.3	6081.6	6906.3	5515.8	6526.7	15128	9843.7	16965.8	19436.6	22767.8	19284.3	17007.6	13263.5
Tiongkok <sup>1</sup>			2427.4	2957.5	4101.3	5842.9	6636.9	8557.9	15247.2	14002.2	20424.2	26212.2	29385.8	29849.5	30624.3	29410.9
Korea Selatan				1942.6	2869.1	2869.1	3196.7	6920.1	4742.3	7703	12999.7	11970.4	11592.6	11847.4	8427.2	
Hongkong	342.4	257.3														
Lainnya	9131.9	8567	6195.7	6367.3	6688.8	7777.5	9289.9	9898	17734.1	12932.6	17016.9	22505.3	24086.7	24471.9	23050.8	15123.6
<b>AFRIKA</b>	825.1	1370.8	1664.3	1590.5	2340.7	1606.6	1189.6	2314.2	2241.9	2047.4	2455.4	4029.9	5703.4	5549.6	5465.6	3739.2
<b>AUSTRALIA &amp; OCEANIA</b>																
Australia	1693.8	1814.1	1587.2	1648.4	2214.9	2567.1	2986.3	3004	3997.5	3436	4099	5177.1	5297.6	5038.2	5647.5	4815.8
Selandia Baru					223.7	263	333.8	503.5	706.7	556.8	726.9	729.2	696.3	806	836	637
Oceania Lainnya	266	226.7	199.9	193.2	10.2	27	17.2	26.5	53.9	154	54.3	37.6	62.4	23.4	38.5	27.4
<b>AMERIKA</b>																
<b>NAFTA</b>					3806.7	4623.1	4782.9	5910.6	9901	8216.2	10720.5	13241.7	13981.8	11648.9	10217.8	9400.1
Amerika Serikat	3390.3	3207.5	2639.9	2694.8	3225.4	3878.9	4056.5	4787.2	7880.1	7083.9	9399.2	10813.2	11602.6	9065.7	8170.1	7593.2
Kanada	638.3	356.5	411.9	321.8	551.7	698	666.5	1055.6	1871.5	992.5	1108.4	2015.8	1810.7	2067.4	1860.2	1609.3
Meksiko					29.6	46.2	59.9	67.8	149.4	139.8	212.9	412.7	568.4	515.4	187.5	197.6
Amerika Lainn	596.5	441.7	528.5	566	992.8	1111.1	1194.2	1484	2494.6	2282	3212.9	4231.1	4457	4768.4	4562.3	4136.6
<b>EROPA</b>																
<b>Uni Eropa<sup>2</sup></b>	4163.4	4043.9	3871.1	3554.2	5252	5826.8	6023.7	7679.9	10560	8679.9	9862.5	12499.7	14132.2	13708.1	12691.4	11282.8
Inggris	557.3	643	656.2	463.7	703.2	645.3	553	654	1067.6	844.6	937.9	1173.9	1366.3	1081.9	894.8	818.9
Belanda	434.4	343.8	352.2	369.6	474.6	369.1	515.4	504	602.7	554.1	681.9	808.5	880.2	1033.8	908.3	785.2
Perancis	400	396.9	406.3	453.2	544.2	706.6	949.9	1443.7	1689.7	1633.1	1340.5	2004.6	1924.2	1590.7	1332.5	1336.9
Jerman	1244.7	1300.5	1224.3	1181.2	1734	1780.8	1456.6	1982	3068.8	2373.5	3006.7	3393.8	4188.5	4426.3	4091.2	3471.7
Austria	263.1	102.7	75.1	66.1	77.9	106.6	89.1	127.7	358.5	259.3	292	396.4	324.5	383.6	343	316.2
Belgia	239.5	213.1	188.9	189.4	264.2	316.9	305.5	338.4	620.2	434.3	555.4	593.6	628.1	642.5	585.5	559.4
Denmark	44.2	58	45.4	41.2	73.8	74.3	80.9	101.3	102.6	116.6	168.4	176.2	173.5	199.3	168	201.3
Swedia	217.4	248.9	266.2	191.4	380.4	499.7	646.1	773.2	1031	712.3	725.6	886.2	1298.7	825.6	691.1	691.2
Finlandia	150.3	89.4	62.6	88.9	210.9	329	372.9	326.9	359.7	227	358.7	500.1	448.8	442.5	668.4	534.1
Irlandia	66.4	41.9	42	44.7	107	81.1	148.1	170.9	126.4	185.6	102	107.9	109.9	115.8	100.9	103.3
Italia	345.1	407.5	401.7	323.7	473.3	568.9	551.4	667.5	999.3	726.1	909.7	1222.8	1523.8	1695.6	1722.9	1368.2
Spanyol	184.7	178.3	129.9	121	182.9	214.1	206.6	286.4	251.8	254	309.3	379.6	459.1	545.2	517.1	472.5
Portugis	1.6	1.5	2.5	2												
Yunani	14.7	18.4	15.7	16.3												
<b>Uni Eropa Lainnya</b>			2.1	1.8	25.6	134.4	148.2	303.9	281.7	359.4	474.4	856.1	806.5	725.3	667.9	623.9
<b>Eropa Lainnya</b>	521.9	525.1	588.4	698.8	1374.8	1240.5	1255.5	1579.2	3244.5	2214.1	3509.7	5226.6	5485.9	6036.4	5463.4	3635.8
<b>Jumlah</b>	<b>33514.8</b>	<b>30962.1</b>	<b>31288.9</b>	<b>32550.7</b>	<b>46524.5</b>	<b>57700.9</b>	<b>61065.5</b>	<b>74473.4</b>	<b>129197</b>	<b>96829.2</b>	<b>135663</b>	<b>177436</b>	<b>191690</b>	<b>186629</b>	<b>178179</b>	<b>142695</b>

Sumber: BPS, Diolah dari dokumen kepabeanaan Ditjen Bea dan Cukai (PEB dan PIB)

**Produktivitas Tenaga Kerja Menurut Kabupaten/Kota di Indonesia tahun  
2001-2015**

<b>Tahun</b>	<b>Produktivitas Tenaga Kerja Industri Kendaraan Bermotor</b>
2001	531.89
2002	874.26
2003	434.32
2004	681.26
2005	873.83
2006	811.57
2007	903.46
2008	892.921
2009	973.358
2010	1147.054
2011	931.352
2012	1064.016
2013	1043.58
2014	1116.16
2015	1344.38

Sumber: Badan Pusat Statistik

**Penanaman Modal Asing di sektor Industri di Indonesia tahun  
2001-2015**

<b>Tahun</b>	<b>PMA Sektor Industri</b>
2001	5,148.30
2002	3,252.60
2003	6,457.40
2004	6,336.40
2005	3,506.50
2006	3,604.50
2007	4,697.00
2008	4,515.20
2009	3,831.10
2010	3,337.40
2011	6 789.5
2012	11,770.00
2013	15,858.80
2014	13,019.40
2015	11,763.07

Sumber: Badan Koordinasi Penanaman Modal (dalam Badan Pusat Statistik)

### Upah Nominal sektor Industri di Indonesia tahun 2001-2015

Tahun	Upah Nominal
2001	451.700
2002	577.300
2003	713.200
2004	767.000
2005	891.600
2006	989.500
2007	1003.900
2008	1075.300
2009	1150.000
2010	1218.900
2011	1447.700
2012	1389.700
2013	1673.600
2014	1943.900
2015	2257.500

Sumber: Badan Pusat Statistik