

**Analisis Faktor-Faktor Yang Mempengaruhi
Impor Kendaraan Bermotor Roda Empat Indonesia Dari
Jepang (1985-2002)**



Disusun oleh :

**Nama : Wahyono
No Mahasiswa : 00313047
Program Studi : Ekonomi Pembangunan**

**UNIVERSITAS ISLAM INDONESIA
FAKULTAS EKONOMI
2005**

**ANALISIS FAKTOR-FAKTOR YANG MEMPENGARUHI IMPOR
KENDARAAN BERMOTOR RODA EMPAT INDONESIA DARI JEPANG
1985-2002**

SKRIPSI

Disusun dan diajukan untuk memenuhi syarat ujian akhir guna memperoleh gelar sarjana jenjang strata I Program Studi Ekonomi Pembangunan pada Fakultas Ekonomi Universitas Islam Indonesia

Disusun Oleh:

WAHYONO

00313047

**FAKULTAS EKONOMI
UNIVERSITAS ISLAM INDONESIA
YOGYAKARTA
2005**

ANALISIS FAKTOR-FAKTOR YANG MEMPENGARUHI IMPOR
KENDARAAN RODA EMPAT INDONESIA DARI JEPANG
TAHUN 1985-2002

Hasil Penelitian

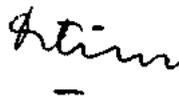
Dijjukan oleh

Nama : Wahyono
Nomor Mahasiswa : 00313047
Jurusan : Ekonomi Pembangunan

Telah disetujui oleh Dosen Pembimbing

Pada Tanggal 24/8/05

Dosen Pembimbing,



(Ari Rudatin, Dra, M.Si)

BERITA ACARA UJIAN SKRIPSI

SKRIPSI BERJUDUL

**ANALISIS FAKTOR-FAKTOR YANG MEMPENGARUHI IMPOR KENDARAAN
BERMOTOR RODA EMPAT INDONESIA DARI JEPANG (1985 - 2002)**

**Disusun Oleh: WAHYONO
Nomor mahasiswa: 00313047**

Telah dipertahankan di depan Tim Penguji dan dinyatakan **LULUS**
Pada tanggal : 16 September 2005

Penguji/Pembimbing Skripsi : Dra. Ari Rudatin, M.Si
Penguji I : Drs. Unggul Priyadi, M.Si
Penguji II : Drs. Agus Widarjono, MA

Ari Rudatin
.....
Unggul Priyadi
Agus Widarjono

Mengetahui
Dekan Fakultas Ekonomi
Universitas Islam Indonesia

Drs. Suwarsono, MA

MOTTO

“Dan bersama kesukaran pasti ada kemudahan.
karena itu bila selesai suatu tugas mulailah dengan tugas yang lain dengan
sungguh-sungguh, dan hanya kepada Tuhanmu hendaklah kamu berharap.”

(QS.ASy Syrah: 6-8)

“Hai orang-orang yang beriman mintalah pertolongan dari Allah dengan
kesabaran dan salat”

(QS. Al Baqarah: 153)

“Tidak ada yang dapat meraih sebagian ilmu-Nya kecuali atas izin-Nya”.

(QS. Al Baqarah: 255)

“Jagalah hati jangan kau kotori, jagalah hati lentera hidup ini, jagalah hati jangan
kau nodai, jagalah hati cahaya Illahi”

(Aa Gym)

HALAMAN PERSEMBAHAN

Skripsi ini kupersembahkan pada:

1. *Allah SWT, yang telah melimpahkan rahmat dan hidayah-Nya kepada kita semua.*
2. *Bapak dan ibu tercinta, sebagai ungkapan terima kasih dan tanda baktiku padamu.*
3. *Kakakku Rini dan Galih serta adikku Dewi, sebagai ungkapan sayangku.*
4. *Almamaterku yang kubanggakan.*

KATA PENGANTAR

Assalamu'alaikum Wr. Wb.

Alhamdulillahirabbil 'alamiin, segala puji dan syukur penulis panjatkan kehadirat Allah SWT atas segala rahmat, taufiq dan hidayah-Nya. Tak lupa kita panjatkan Sholawat dan Salam kepada Nabi Besar Muhammad SAW, yang telah dilimpahkan kepada penulis sehingga penulis dapat menyelesaikan penyusunan skripsi ini sebagaimana mestinya, dengan judul **“ANALISIS FAKTOR-FAKTOR YANG MEMPENGARUHI IMPOR KENDARAAN BERMOTOR RODA EMPAT INDONESIA DARI JEPANG 1985-2002”**.

Skripsi ini merupakan prasyarat untuk memperoleh gelar kesarjanaan strata satu pada Fakultas Ekonomi, Jurusan Ilmu Ekonomi Pembangunan, Universitas Islam Indonesia Yogyakarta. Dalam proses penyusunan skripsi ini, penulis menghadapi berbagai macam kesulitan dan kendala yang tidak lepas keterbatasan dan kemampuan yang dimiliki penulis. Untuk itu segala kritik dan saran yang sifatnya membangun yang telah dan akan penulis terima untuk kesempurnaan penulisan skripsi ini, penulis mengucapkan terima kasih.

Pada kesempatan ini dengan segala ketulusan dan kerendahan hati, penulis ingin mengucapkan terima kasih kepada:

1. Bapak Drs. Suwarsono, selaku Dekan Fakultas Ekonomi Universitas Islam Indonesia.

2. Ibu Dra. Ari Rudatin, M. Si, selaku dosen pembimbing skripsi yang telah membimbing penulis dengan penuh kesabaran dan telah mengarahkan penulis selama proses penulisan skripsi ini.
3. Seluruh staf dan karyawan perpustakaan dan referensi Fakultas Ekonomi Universitas Islam Indonesia, atas bantuan selama proses penyusunan skripsi ini.
4. Seluruh staf dan karyawan Badan Pusat Statistik, atas bantuan dan kerjasamanya selama proses penyusunan skripsi ini.
5. Bapak dan ibu tercinta atas do'a, kesabaran dan kasih sayangnya, (I really love you), beliauah yang senantiasa memberikan dukungan dan semangat kepada Ananda, sehingga Ananda dapat meraih keberhasilan.
6. Kakakku Rini dan Galih, atas dukungannya selama ini.
7. Dewi ratu hatiku, yang selalu mencurahkan kasih sayang dan setia menemani aku pergi.
8. Kaze R ku, yang selalu mengantarku kemana saja.
9. Teman-temanku: Indra, Daniel, Rois, Yessy, Hendra Putra, Iwan, terima kasih atas dukungannya dan perhatian kalian.
10. Seluruh teman-teman EP 2000 yang tidak dapat saya sebutkan satu persatu, kapan kita kumpul lagi.
11. Pak Sarkum dan mas Anjar, atas rental komputernya makasih yaa.....sorry sudah ngrepotin.
12. Mangga 71b, atas do'a dan pertemanannya selama di Yogya.

Tanpa dukungan dari berbagai pihak diatas maka penulis tidak akan dapat menyelesaikan tugas ini dengan baik. Untuk itu dengan segala kerendahan hati penulis mengucapkan terima kasih, Semoga Allah SWT meridhai kita semua.

Wassalamu'alaikum Wr. Wb.

Yogyakarta, 24 April 2004

Penyusun

(Wahyono)

DAFTAR ISI

| | Halaman |
|-----------------------------------|----------|
| Halaman Judul | i |
| Halaman Pengesahan | ii |
| Halaman Berita Acara Ujian | iii |
| Halaman Motto | iv |
| Halaman Persembahan | v |
| Kata Pengantar | vi |
| Daftar Isi | vii |
| Daftar Tabel | viii |
| Daftar Gambar | ix |
| Daftar Lampiran | x |
| BAB I PENDAHULUAN | 1 |
| 1.1. Latar Belakang Masalah | 1 |
| 1.2. Batasan Masalah | 4 |
| 1.3. Perumusan Masalah | 4 |
| 1.4. Tujuan Penelitian | 5 |
| 1.5. Manfaat Penelitian | 5 |
| 1.6. Sistematika penulisan | 6 |

| | | |
|----------------|--|-----------|
| BAB II | GAMBARAN UMUM IMPOR INDONESIA | 8 |
| 2.1. | Sejarah Kendaraan Bermotor Roda Empat | 9 |
| 2.2. | Perkembangan Perekonomian Indonesia | 9 |
| 2.3. | Perkembangan Impor di Indonesia | 10 |
| 2.4. | GDP Riil | 11 |
| 2.5. | Perkembangan Industri Jepang | 11 |
| 2.6. | Arti Penting Kendaraan Bermotor Roda Empat | 12 |
| 2.7. | Perkembangan Nilai Impor | 13 |
| 2.8. | Perkembangan Impor Kendaraan Bermotor Roda Empat Indonesia ... | 15 |
| | | |
| BAB III | KAJIAN PUSTAKA | 17 |
| BAB IV | LANDASAN TEORI DAN HIPOTESIS | 20 |
| 4.1. | Arti Perdagangan Internasional..... | 20 |
| 4.2. | Perdagangan Internasional | 21 |
| 4.2.1. | Manfaat Perdagangan Luar | 22 |
| 4.2.2. | Kebijakan Ekonomi Internasional | 23 |
| 4.3. | Teori Perdagangan Internasional | 25 |
| 4.3.1. | Teori Keunggulan Absolut | 25 |
| 4.3.2. | Teori Keunggulan Komparatif | 25 |
| 4.3.3. | Teori Hecksher – Ohlin | 27 |
| 4.3.4. | Teori PLC (Product Life Cycle) | 27 |
| 4.3.5. | Keunggulan Kompetitif | 28 |

| | |
|--|-----------|
| 4.4. Teori Permintaan | 30 |
| 4.5. Hukum Permintaan | 30 |
| 4.6. Kurva Permintaan | 31 |
| 4.7. Teori Permintaan Impor | 33 |
| 4.7.1. Permintaan Impor | 33 |
| 4.8. Perubahan Harga Suatu Barang | 34 |
| 4.9. Perubahan Pendapatan | 35 |
| 4.10. Nilai Tukar Rupiah | 35 |
| 4.11. Hubungan Variabel Dependen dengan Variabel Independen | 36 |
| 4.11.1. Hubungan nilai kurs dollar terhadap rupiah dengan Impor kendaraan bermotor roda empat | 36 |
| 4.11.2. Hubungan Tingkat harga internasional terhadap impor kendaraan bermotor roda empat | 37 |
| 4.11.3. Hubungan GDP riil dengan Impor kendaraan bermotor roda empat | 37 |
| 4.12. Hipotesis Penelitian | 38 |
| BAB V METODE PENELITIAN | 39 |
| 5.1. Data dan Sumber Data | 39 |
| 5.2. Deinisi Variabel | 39 |
| 5.3. Metode Analisis | 39 |
| 5.3.1. Uji t satu sisi | 40 |
| 5.3.2. F statistik | 42 |

| | |
|--|-----------|
| 5.3.3. Koefisien Determinasi (R^2) | 43 |
| 5.4. Pengujian Asumsi Klasik | 44 |
| 5.4.1. Uji Multikolinieritas | 44 |
| 5.4.2. Uji Heterokedastisitas | 44 |
| 5.4.3. Autokorelasi | 45 |
| BAB VI ANALISIS DATA DAN PEMBAHASAN | 47 |
| 6.1. Deskripsi Data | 47 |
| 6.2. Hasil Regresi | 47 |
| 6.3. Pengujian Hipotesis | 48 |
| 6.3.1. Pengujian Koefisien Regresi Serempak (Uji F) | 48 |
| 6.3.2. Pengujian Koefisien Serempak secara Parsial (Uji t) | 50 |
| 6.3.2.1. Uji t terhadap GDP riil | 51 |
| 6.3.2.2. Uji t terhadap harga internasional | 52 |
| 6.3.2.3. Uji t terhadap nilai kurs dollar terhadap rupiah | 53 |
| 6.3.3. Uji Asumsi Klasik | 55 |
| 6.3.3.1. Uji Heterokedastisitas | 55 |
| 6.3.3.2. Uji Autokorelasi | 55 |
| 6.3.3.3. Uji Multikolinieritas | 56 |
| 6.4. Interpretasi hasil | 57 |
| BAB VII SIMPULAN DAN SARAN | 58 |
| 7.1. Kesimpulan | 58 |
| 7.2. Implikasi | 59 |

DAFTAR PUSTAKA

LAMPIRAN

DAFTAR GAMBAR

| GambarHalaman | Halaman |
|---|---------|
| 4.1. Gambar Kurva Permintaan | 31 |
| 4.2. Gambar gerakan sepanjang Kurva Permintaan | 32 |
| 4.3.a. Gambar Kekurangan Permintaan Dalam Negeri | 34 |
| 4.3.b. Gambar Kurva permintaan Impor | 34 |
| 5.1. Gambar Pengujian F test (positif) | 41 |
| 5.2. Gambar Pengujian t test (negatif) | 41 |
| 5.3. Gambar Pengujian Uji F statistik | 43 |
| 5.4. Grafik Uji Durbin Watson | 46 |
| 6.1. Daerah Pengujian F test | 50 |
| 6.2. Daerah pengujian parameter GDP riil | 52 |
| 6.3. Daerah pengujian parameter harga internasional | 53 |
| 6.4. Daerah pengujian parameter kurs dollar | 54 |
| 6.5. Grafik uji Durbin Watson | 56 |

DAFTAR TABEL

| Tabel | Halaman |
|--|---------|
| 1.1. Perkembangan Nilai Impor Migas dan dan Non Migas | 2 |
| 1.2. Perkembangan Nilai Impor Non Migas dan GDP Riil Indonesia | 2 |
| 1.3. Perkembangan Impor Kendaraan Bermotor menurut Negara Asal Utama ... | 3 |
| 2.1. Impor Kendaraan Bermotor Roda Empat Menurut Negara Asal Utama | 16 |
| 6.1. Hasil Regresi | 48 |
| 6.2. Hasil Pengujian secara Parsial | 51 |
| 6.3. Uji Heterokedastisitas | 55 |
| 6.4. Uji Multikolinieritas | 57 |

BAB I

PENDAHULUAN

1.1. Latar belakang masalah

Di negara dengan ekonomi terbuka untuk lalu lintas barang dan jasa seperti Indonesia, suatu perusahaan tidak lagi dapat membatasi dirinya pada pasar dalam negeri saja. Selama suatu negara tidak menutup seluruh batas-batas wilayahnya terhadap masuknya barang dan jasa dari luar negeri, selama itu pula wawasan pemasaran perusahaan-perusahaan unggulan kita haruslah pasar dunia. Kita membiarkan barang dan jasa dari luar negeri masuk ke dalam negeri dengan harga lebih murah karena dapat dihasilkan dengan biaya yang lebih murah. Untuk mempertahankan diri kita juga harus menghasilkan barang dan jasa yang harganya lebih murah dan efisien sehingga mampu memasuki pasar internasional.

Namun beberapa tahun terakhir ini perekonomian Indonesia mengalami distorsi sehingga menimbulkan banyak masalah di dalam sistem perekonomian. Salah satunya adalah jumlah impor Indonesia selalu mengalami peningkatan sementara disisi lain mata uang rupiah mengalami depresiasi terhadap dollar AS selama kurang lebih empat tahun dan sampai saat ini belum dapat teratasi, yang berakibat pada perekonomian Indonesia menjadi tidak stabil.

Pada tabel 1.1 menunjukkan perbandingan impor migas dan non migas, bahwa impor non migas dari tahun ke tahun mengalami naik turun walaupun penurunan itu tidak drastis.

Tabel 1.1
Perkembangan Nilai Impor Migas dan Non Migas
(1995-2002)
(dalam juta \$)

| Tahun | Impor migas | Impor non migas |
|-------|-------------|-----------------|
| 1995 | 40628.7 | 37717.9 |
| 1996 | 429.5 | 39333 |
| 1997 | 4179.8 | 37755.7 |
| 1998 | 27336.9 | 24683.2 |
| 1999 | 24003.3 | 20322.2 |
| 2000 | 33514.8 | 27495.3 |
| 2001 | 30962.1 | 25490.3 |
| 2002 | 31288.9 | 24763.1 |

Sumber: Statistik Indonesia, Badan Pusat Statistik, berbagai edisi

Di negara kita salah satu faktor yang menentukan besar kecilnya impor adalah GDP (Gross Domestic Product) riil. Apabila GDP riil kecil permintaan akan turun, begitu pula sebaliknya. Dilihat dari permintaan, GDP riil menentukan besar kecilnya permintaan barang dengan arah sama, maka pemerintah akan berusaha untuk meningkatkan produksi barang didalam negeri untuk diekspor sehingga akan mendatangkan devisa dan meningkatkan pendapatan nasional kemudian pemerintah mengendalikan jumlah permintaan impor agar tidak meningkat.

Tabel 1.2
Perkembangan Nilai Impor Non Migas dan GDP Riil Indonesia (1995-2002)
(dalam juta \$)

| Tahun | GDP riil (Milyar rupiah) | impur non migas |
|-------|--------------------------|-----------------|
| 1995 | 383767.8 | 37717.9 |
| 1996 | 413797.3 | 39333 |
| 1997 | 433245.9 | 37555.7 |
| 1998 | 376374.9 | 24683.2 |
| 1999 | 379557.7 | 20322.2 |
| 2000 | 397666.3 | 27495.3 |
| 2001 | 411691.0 | 25490.3 |
| 2002 | 426740.6 | 24763.1 |

Sumber: Statistik Indonesia, Badan Pusat Statistik, berbagai edisi

Pada tabel 1.2 menunjukkan peningkatan impor non migas searah dengan peningkatan GDP riil, dimana peningkatan impor non migas rata-rata sebanding dengan kenaikan GDP riil Indonesia dari tahun ke tahun. Pada tahun 1997 sampai tahun 2002 dimana GDP riil meningkat namun impor non migas menurun. Hal ini disebabkan oleh adanya kebijakan pemerintah untuk mengurangi jumlah impor, sehingga nilai impor mengalami penurunan.

Tabel 1.3
Perkembangan Impor Kendaraan Bermotor*
menurut Negara Asal Utama (1995-2002)
(dalam unit)

| negara asal | 1995 | 1996 | 1997 | 1998 | 1999 | 2000 | 2001 | 2002 |
|-------------|------|-------|-------|-------|------|------|------|-------|
| Jerman | 6652 | 7008 | 7024 | 1118 | 482 | 2841 | 1622 | 1611 |
| Jepang | 7386 | 10410 | 15442 | 12678 | 928 | 9224 | 9501 | 10943 |
| Prancis | 1366 | 1424 | 1362 | 292 | 200 | 428 | 2010 | 692 |
| Singapura | 241 | 151 | 704 | 404 | 309 | 1348 | 925 | 2103 |
| AS | 944 | 727 | 895 | 789 | 537 | 1053 | 1220 | 1890 |

Sumber: Statistik Indonesia, Badan Pusat Statistik, berbagai edisi

*= selain sepeda motor

Pada tabel 1.3 menunjukkan perkembangan impor kendaraan bermotor Indonesia. Impor kendaraan bermotor Indonesia dari Jepang dari tahun- ketahun mengalami kenaikan. Hanya pada kurun waktu 1998-1999 mengalami penurunan, akibat dari adanya krisis ekonomi. Namun turunnya impor tersebut tidak berjalan lama karena pada tiga tahun terakhir naik kembali. Adapun alasan penulis memilih negara Jepang adalah karena Jepang merupakan negara pengekspor kendaraan bermotor terbesar dan juga negara maju yang mengutamakan teknologi dalam kegiatan industrinya. Kecenderungan ini menunjukkan bahwa masyarakat lebih banyak membeli kendaraan bermotor dari Jepang. Dengan latar belakang tersebut maka penyusun akan memilih judul:

“Analisis faktor-faktor yang mempengaruhi impor kendaraan bermotor roda empat Indonesia Dari Jepang (1985-2002)”.

1.2. Batasan Masalah

Dalam skripsi ini, untuk mempermudah melakukan analisis maka penulis membatasi konteks permasalahan agar tidak keluar dari ruang lingkup penelitian. Kendaraan bermotor roda empat dikategorikan menjadi dua golongan yaitu, kendaraan bermotor roda empat sebagai alat angkutan umum termasuk didalamnya mobil pribadi dan kendaraan bermotor roda empat sebagai alat angkutan industri dan niaga dengan faktor-faktor yang mempengaruhi adalah GDP riil, harga dan kurs.

1.3. Perumusan masalah

Dalam penelitian ini akan dianalisa mengenai komoditi impor pada kendaraan bermotor roda empat. Aspek yang akan diteliti adalah aspek permintaan impor kendaraan bermotor roda empat dari negara Jepang.

Untuk itu dilakukan pengidentifikasian faktor-faktor apa yang diduga relevan dengan teori ekonomi yang berpengaruh terhadap permintaan impor kendaraan bermotor roda empat Indonesia.

Negara importir kendaraan bermotor roda empat yang diminati dalam penelitian ini adalah Jepang, masalah utama yang akan dibahas adalah:

1. Faktor-faktor apa yang mempengaruhi permintaan impor kendaraan bermotor roda empat Indonesia.

2. Bagaimana perkembangan faktor-faktor tersebut terhadap permintaan impor kendaraan bermotor roda empat Indonesia.

1.4. Tujuan penelitian.

Tujuan dari penelitian ini adalah:

1. Mengidentifikasi dan menganalisa faktor-faktor yang mempengaruhi permintaan impor kendaraan bermotor roda empat Indonesia.
2. Untuk menganalisa bagaimana pengaruh masing-masing variabel terhadap permintaan impor kendaraan bermotor roda empat Indonesia.

1.5. Manfaat penelitian

Hasil dari penelitian ini diharapkan dapat dipergunakan oleh :

1. Diharapkan hasil penelitian ini dapat menjadi masukan bagi pemerintah di dalam mengambil keputusan untuk menentukan kebijaksanaan dalam Impor kendaraan bermotor roda empat
2. Bagi Penulis merupakan tambahan wawasan terhadap perdagangan internasional khususnya, yang diaktualisasikan dengan didasarkan pada pengetahuan teoritis yang yang diperoleh dari bangku kuliah.
3. Bagi Institusi yakni Universitas Islam Indonesia, hasil penelitian ini diharapkan dapat menambah khasanah temuan ilmiah.

1.6.Sistematika Penulisan

- BAB I** **Pendahuluan.**
- Membahas latar belakang masalah, perumusan masalah, tujuan penelitian, manfaat penelitian, dan sistematika penulisan.
- BAB II** **Gambaran Umum Impor Indonesia.**
- Bab ini merupakan uraian, diskripsi, gambaran secara umum atas objek penelitian.
- BAB III** **Kajian Pustaka**
- Teori yang sesuai dan melandasi penelitian sehingga dapat mendukung penelitian yang akan dilakukan.
- BAB IV** **Landasan Teori dan Hipotesis.**
- Memuat tentang teori-teori yang berkaitan dengan penelitian ini, meliputi teori perdagangan internasional, teori permintaan, arti penting dari perdagangan internasional, serta keterkaitan antara variabel independen dengan variabel dependen serta hipotesis penelitian.
- BAB V** **Metode Penelitian.**
- Memuat tentang metodologi penelitian serta data yang digunakan.
- BAB VI** **Analisis dan Pembahasan.**
- Akan memuat tentang isi pokok penelitian yang meliputi deskripsi data dan ketepatan model, hasil estimasi, analisa dan interpretasi data baik itu secara uji t statistik, ataupun dengan

pengujian F statistik, koefisien determinasi R dan menggunakan pengujian asumsi klasik baik itu pengujian multikolinearitas, pengujian heteroskedastisitas, serta pengujian autokorelasi.

BAB VII Kesimpulan dan Saran

Bagian terakhir atau penutup meliputi kesimpulan dan saran-saran yang dapat penulis ajukan sehubungan dengan penulisan yang telah dilakukan.

BAB II

GAMBARAN UMUM IMPOR INDONESIA

2.1. Sejarah Kendaraan Bermotor Roda Empat

Kendaraan bermotor roda empat atau mobil merupakan salah satu alat transportasi yang banyak digunakan oleh suatu negara. Kendaraan bermotor roda empat pertama kali diciptakan oleh orang Jerman yaitu Cugnot dan Deimler pada tahun 1887. Bentuk awalnya tidak mempunyai penutup pada bagian atasnya, dan saat itu mobil banyak dimiliki oleh orang-orang tertentu karena harganya yang cukup mahal. Selain itu juga digunakan sebagai alat militer karena ketika itu sistem ekonomi dunia masih menganut sistem kapitalisme sehingga banyak negara terutama Eropa melakukan ekspansi ke negara-negara didunia.

Pada awalnya hanya negara-negara Eropa saja yang mampu membuat kendaraan bermotor roda empat dan produksinya terbatas sehingga hanya orang berpenghasilan tinggi yang mampu memiliki. Seiring dengan berkembangnya teknologi pada abad 19 sudah banyak negara-negara yang mampu memproduksi mobil. Namun bagi negara yang berkembang termasuk Indonesia hanya mampu membelinya dan tidak memproduksinya, oleh karena itu Indonesia merupakan salah satu pengimpor kendaraan bermotor roda empat terbesar di dunia.

2.2. Perkembangan Perekonomian Indonesia

Sejak presiden Soeharto mengambil alih kekuasaan perekonomian Indonesia mengalami pertumbuhan secara teratur. Pertumbuhan GDP riil berdasarkan harga konstan 1993, merupakan pertumbuhan ekonomi yang dihasilkan dari perdagangan dengan tingkat rata-rata sebesar 411.1321 M. Dengan penerapan kebijakan moneter dan fiskal, pemerintah dapat mempertahankan inflasi pada kisaran 8 persen sampai 10 persen pada dekade 1980-an dan 1990-an. Tetapi selama periode yang sama, defisit neraca berjalan meningkat dari US \$ 10 juta pada tahun 1980 menjadi US \$ 7 miliar pada tahun 1996.

Jatuhnya harga minyak mengakibatkan negara terus menanggung beban berat periode awal ekonomi awal dekade 1980-an. Pada pertengahan dekade 1980-an, pemerintah mulai menghapus hambatan dalam aktifitas ekonominya. Kebijakan ini menghasilkan peningkatan sebesar 11% per tahun dalam penanaman modal asing selama dasawarsa terakhir dan peningkatan pendapatan dalam ekspor non-minyak pada kisaran 74% dari total ekspor.

Meskipun banyak kebijakan perekonomian Indonesia berlangsung sukses, dalam mencapai pertumbuhan ekonomi riil sebesar 6,9% per tahun pada tahun 1993, agar dapat menciptakan lapangan kerja baru. Ini mengalami hambatan pada saat krisis tahun 1997, rata-rata peningkatan jumlah pengangguran sebesar lima kali lipat dari 2% ditahun 1997 mencapai 10% pada awal tahun 1998. Pemerintah Indonesia secara aktif mendorong investasi asing di Indonesia. Keperluan infra struktur dan keinginan untuk

menahan peningkatan utang komersial luar negeri telah mendorong kembali perilaku investasi berikut. Dari tahun 1967 hingga tahun 1998, Badan Koordinasi Penanaman Modal (BKPM) menyetujui penanaman modal asing langsung yang bernilai lebih dari US \$ 60 miliar, separuh lebih telah disetujui tahun 1998. Ijin penanaman modal asing mendekati US \$ 10,3 miliar pada tahun 1992 dan kemudian jatuh hingga US \$ 8,0 miliar.

2.3. Perkembangan Impor di Indonesia

Impor menurut golongan penggunaan barang ekonomi dibedakan menjadi tiga kelompok yaitu, barang konsumsi, barang bahan baku/penolong, dan barang modal. Kendaraan bermotor roda empat termasuk dalam golongan barang modal, dimana dibedakan menjadi dua jenis yaitu kendaraan bermotor roda empat sebagai alat angkutan umum termasuk mobil pribadi dan kendaraan bermotor roda empat sebagai alat angkutan industri. Impor bahan baku/penolong dan barang modal dimaksud untuk menunjang industri dalam negeri. Sebaliknya impor barang konsumsi berusaha dibatasi hanya untuk barang-barang yang belum dapat dihasilkan di dalam negeri atau untuk memenuhi tambahan permintaan yang belum tercukupi diproduksi dalam negeri.

Selama periode 1985 sampai dengan 1996 nilai impor bahan baku/penolong dan barang modal menunjukkan pola yang sama, namun relatif mengalami penurunan. Sejak tahun 1997 sampai dengan 1999, sedangkan sejak tiga tahun terakhir terdapat perbaikan meskipun belum

menggembirakan.

2.4. GDP riil

Nilai GDP riil yang sudah dikonstantakan dengan tahun 1993. Perkembangan GDP riil cenderung naik terus. Selama periode 1985-2002, nilai GDP riil menunjukkan pola yang sama dengan kenaikan yang stabil, hanya pada tahun 1997 sampai 1999 mengalami penurunan, sedangkan sejak tiga tahun terakhir terdapat perbaikan pada kebijakan fiskal dan moneter dalam menyikapi penerimaan dalam negeri yang meskipun belum menggembirakan.

2.5. Perkembangan Industri Jepang

Sesudah perang dunia II , saat akhir masa pendudukan tentara, tahun 1950-an produksi pertanian, produktifitas tenaga kerja dan perkembangan ekonomi Jepang sudah sehat kembali. Akan tetapi sektor perdagangan sangat sulit untuk pulih. Ekspor tekstil yang semula merupakan sektor andalan, tidak bisa diharapkan lagi. Dengan modal industri yang ada pemerintah Jepang memilih mensubsidi industri berat bekas keperluan militer untuk dikembangkan, salah satunya industri mobil yang saai itu masih dalam skala kecil dan hanya untuk melayani kebutuhan lokal saja. Pada saat itu muncul persoalan mendasar, bagaimana mendapatkan teknologi asing tanpa kehilangan kontrol nasional. Jepang menyadari bahwa memasukkan teknologi berarti menciptakan ketergantungan terhadap asing. Jepang sangat

hati-hati dalam pertimbangan ini. Oleh karena itu, kebijakan mereka kemudian lebih mengandalkan pada kemampuan industri lokal yang ada. Dalam 8 tahun, kemampuan meniru telah dikuasai sehingga produksi telah mencapai 100% menggunakan komponen lokal. Produk-produk baru segera muncul tanpa campur tangan dari perusahaan induk.

Pada saat itulah Jepang melihat titik lemah industri Amerika yang belum di sadari dan digarap oleh Amerika, yang menurut kaca mata Timur bersumber pada “ Kekacauan birokrasi nasional ilmiah “ itu sendiri. Konsep modern Amerika itu diterapkan di Jepang dengan cermat, tetapi penerapannya bertahap, sangat disesuaikan dengan kondisi pekerja dan perusahaan Jepang yang ada. Mereka tidak gegabah untuk semena-mena melakukan perombakan, terutama terhadap budaya dan tradisi. Peran utama manusia makin dominan dalam konsep pengembangan industri Jepang, dimulai dengan motivasi harga diri dan semangat mempertahankan hidup.

2.6. Arti penting Kendaraan Bermotor Roda Empat

Kendaraan bermotor roda empat merupakan salah satu sarana yang penting dalam pembangunan industri maupun sebagai alat transportasi. Kendaraan bermotor roda empat terbagi menjadi beberapa jenis yaitu mobil pribadi, mobil penumpang, dan truk.

Sebagai alat industri sering digunakan truk yang mana akan sangat efektif dipakai untuk mengangkut barang-barang dan alat-alat berat. Sebagai alat transportasi digunakan mobil penumpang dan mobil pribadi. Sampai saat

ini kendaraan bermotor jenis mobil termasuk barang mewah bagi masyarakat Indonesia karena harganya yang sangat mahal sedang tingkat pendapatan masyarakat masih rendah.

Bagi negara berkembang atau sedang membangun kendaraan bermotor roda empat jenis truk akan sangat penting untuk memperlancar pembangunan. Truk merupakan alat yang penting juga sebagai alat angkutan industri.

2.7. Perkembangan Nilai Impor

Sejalan dengan peningkatan ekspor, nilai impor dalam tahun laporan meningkat sebesar 0.5% sehingga menjadi \$ 34.8 miliar dibandingkan tahun lalu. Hal ini dari peningkatan impor migas menjadi \$ 6.6 miliar pada tahun 2001 sebagai akibat menurunnya produksi minyak didalam negeri. Sementara itu, impor non migas mengalami penurunan, yaitu dari \$ 29.0 miliar menjadi \$ 28.3 miliar dalam laporan tahun.

Tabel 2.1
Impor Non migas Menurut Kelompok Barang

| Rincian | Nilai (\$) | | Pertumbuhan (%) | | Pangsa (%) | |
|-----------------|-----------------|--------|--------------------|-------|---------------|-------|
| | 2001 | 2002* | 2001 | 2002* | 2001 | 2002* |
| Barang konsumsi | 2.287 | 2.576 | -5,8 | 12,7 | 7,9 | 9,1 |
| Bahan baku | 20.886 | 20.281 | -15,7 | -2,9 | 72,1 | 71,8 |
| Barang modal | 5.789 | 5.402 | -19,2 | -6,7 | 20,0 | 19,1 |

Sumber : Statistik Indonesia, Badan Pusat Statistik, edisi 2002

Berdasarkan kelompok barang, penurunan nilai impor non migas terjadi pada bahan baku dan barang modal masing-masing sebesar 2.9% dan

6.7%, sedangkan kelompok barang konsumsi mengalami kenaikan sebesar 12.7% (lihat pada tabel). Perkembangan ini mencerminkan masih rendahnya kegiatan investasi dan produksi di Indonesia. Sementara itu, kenaikan nilai impor migas terutama berasal dari peningkatan nilai impor minyak sebesar 16.4% sedangkan nilai impor gas relatif tidak berbeda dibandingkan tahun sebelumnya. Sebagaimana tahun sebelumnya, pangsa impor non migas terbesar masih didominasi oleh impor kelompok bahan baku, diikuti oleh impor kelompok barang modal dan barang konsumsi. Dibandingkan dengan tahun lalu, pangsa impor kelompok bahan baku dan barang modal sedikit menurun, sedangkan kelompok barang konsumsi meningkat.

Dikelompok barang bahan baku dan barang modal, hampir seluruh barang mengalami penurunan terutama pada bahan baku setengah jadi untuk industri dikelompok bahan baku dan mesin mekanik di kelompok barang modal. Penurunan nilai impor kedua komponen penunjang industri itu menunjukkan bahwa berkurangnya tambahan mesin baru antara lain disebabkan oleh kegiatan investasi di Indonesia belum membaik. Sementara itu, di kelompok barang konsumsi, kenaikan antara lain terjadi pada bahan makanan dan minuman, alat angkutan bukan untuk industri, dan barang konsumsi setengah tahan lama.

Berdasarkan negara asalnya, pasar impor barang non migas Indonesia dari negara-negara di Asia mencapai 58.98%, Eropa 18.5%, kawasan Amerika 14.3%, Australia 7.0%, dan Afrika 1.3%. Negara impor non migas terbesar di kawasan Asia adalah Jepang, kemudian diikuti ASEAN dan Cina.

Secara individual, pangsa impor dari Jepang dan Cina pada tahun 2002 mengalami peningkatan dibandingkan tahun sebelumnya masing-masing dari 16,9% dan 6,7% menjadi 18,1% dan 8,6%. Sedangkan pangsa impor non migas dari Amerika sebesar 14,3% menurun dibandingkan pangsa tahun sebelumnya sebesar 15,8%.

2.8. Perkembangan Impor Kendaraan Bermotor Roda Empat di Indonesia

Kendaraan bermotor roda empat diklasifikasikan menjadi dua golongan yaitu, kendaraan bermotor roda empat sebagai alat angkutan termasuk mobil pribadi dan kendaraan bermotor roda empat sebagai alat angkutan industri.

Impor kendaraan bermotor roda empat selama enam tahun terakhir ini berfluktuasi. Impor menurun pada tahun 1999. Penurunan ini disebabkan karena adanya krisis ekonomi yang berdampak pada penurunan nilai mata uang Rupiah terhadap dollar AS.

Jepang merupakan negara yang paling banyak mengimpor kendaraan bermotor roda empat sejak dua dekade ini. Namun dalam beberapa tahun ini impor dari Jepang mengalami penurunan walaupun tidak drastis. Pada tahun 1998 impor mencapai 12.678 unit menurun menjadi 928 pada tahun 1999. Sedangkan pada tahun 2000 impor kendaraan bermotor roda empat kembali naik menjadi 9.224 unit. Kemudian pada tahun 2001 meningkat lagi menjadi 9.501 unit dan 10.943 unit pada tahun 2002. Sementara itu jumlah impor kendaraan bermotor roda empat terbesar dari Jepang terjadi selama sepuluh

tahun terakhir terjadi pada tahun 1991 yaitu 160.050 unit. Sedangkan terendah pada tahun 1999 yaitu 9224.

Tabel 2.2
Impor Kendaraan Bermotor Roda Empat
Menurut Negara Asal Utama
1997-2002
 (dalam unit)

| Negara asal | 1997 | 1998 | 1999 | 2000 | 2001 | 2002 |
|-------------|--------|--------|------|------|------|-------|
| Jepang | 15.442 | 12.678 | 928 | 9224 | 9501 | 10943 |
| Singapura | 704 | 404 | 309 | 1348 | 925 | 2103 |
| AS | 895 | 798 | 537 | 1053 | 1220 | 1890 |
| Prancis | 1.362 | 292 | 200 | 428 | 2010 | 692 |
| Jerman | 7.024 | 1118 | 482 | 2841 | 1622 | 1611 |

Sumber : Statistik Indonesia, Badan Pusat Statistik, berbagai edisi

BAB III

KAJIAN PUSTAKA

Pada penelitian sebelumnya yang berjudul “Analisis faktor-faktor yang mempengaruhi impor barang-barang modal Indonesia dari Jepang” oleh Nur Sidik tahun 1998. Data yang digunakan data sekunder. Data digunakan adalah GDP riil, kurs Yen terhadap rupiah, Rasio indeks harga konsumen, investasi dan variabel yang digunakan variabel dependen:

Variabel yang digunakan adalah impor barang-barang modal yang diminta.

Variabel independen:

Variabel yang digunakan adalah impor barang modal, GDP riil, kurs dan investasi

Dan rumus yang digunakan:

$$M = f(\text{GDPr, kurs, (Pm/Pd), I})$$

M = Jumlah impor barang-barang modal

GDPr = GDP riil

Kurs = kurs yen terhadap dollar

Pm/Pd = Rasio Indeks Harga impor Jepang dengan Indeks Harga
Domestik

I = Investasi

Hasil yang didapat bahwa impor barang-barang modal Indonesia dari Jepang mampu dan dipengaruhi secara bersama-sama oleh variabel GDP riil, kurs yen Jepang, rasio indeks harga impor Jepang dengan indeks harga domestik, total investasi adalah terbukti. Hal ini dapat dilihat dari nilai koefisien determinasi (R^2)

sebesar 0.722 yang berarti variasi dari GDP riil, kurs Yen Jepang, rasio indeks harga impor Jepang dengan indeks harga domestik, total investasi dapat menjelaskan sebesar 0.278 persen dijelaskan oleh variabel lain diluar ke empat variabel penjelas diatas. Selain itu juga dilihat dari f-test adalah 12.384 dan nilai f-tabel pada $\alpha = 5\%$ adalah sebesar 2.87. ini berarti bahwa variabel independen dalam persamaan regresi tersebut secara bersama-sama berpengaruh terhadap variabel dependen .

Pada penelitian lainnya “ Analisis faktor-faktor yang mempengaruhi impor tembakau Indonesia oleh Jerman tahun 19881-1999 ”, oleh Hepni Yosa, tahun 2000. Data yang digunakan data sekunder dan data yang digunakan adalah Harga tembakau, GDP riil, tingkat kurs terhadap dollar AS serta variabel yang digunakan:

Variabel dependen

Variabel yang digunakan adalah jumlah tembakau yang diminta.

Variabel independen:

Variabel yang digunakan adalah harga impor tembakau, GDP riil, kurs

Dan rumus yang digunakan yaitu:

$$Q = f (H,G,Kurs)$$

Q = Jumlah impor tembakau yang diminta

H = harga tembakau

G = GDP riil

Kurs = Kurs rupiah terhadap dollar AS

Hasil yang diperoleh bahwa impor tembakau Indonesia oleh Jerman mampu dan dipengaruhi oleh harga tembakau dipasaran internasional, terbukti dengan tingkat signifikansi dan GDP riil, kurs, dan impor tembakau. Hal ini bahwa dengan hasil yang positif terhadap impor tembakau, kurs dan negatif pada GDP riil, maka harga tembakau yang diminta Jerman sebesar 8,6402112 M Rupiah, kurs sebesar 2,5132968, tetapi pada GDP riil Jerman sebesar US\$ 1 akan menyebabkan penurunan jumlah impor tembakau Indonesia oleh Jerman sebesar -3,5132968 dengan arah yang sama. Sehingga kenaikan kurs rupiah terhadap dollar AS, sebesar US\$ 1 akan menyebabkan jumlah impor sebesar 2,5132968 berpengaruh positif oleh negara Indonesia dipasaran internasional dengan kenaikan yang cukup signifikan, hal ini menunjukkan banyak substitusi yang saling merebut pasar.

Permintaan tembakau Indonesia dipasaran internasional dipengaruhi secara negatif oleh GDP riil negara pengimpor pada negara Jerman. Pengaruh GDP riil sebesar -3,6084654 dengan rupiah, walaupun dalam setiap tahunnya nilai GDP riil Jerman mengalami peningkatan tetapi permintaan tembakau justru mengalami penurunan, ini berarti bahwa tembakau Indonesia adalah barang inferior. Impor tembakau oleh Jerman dipengaruhi positif oleh kurs rupiah terhadap dollar AS, hal ini membuktikan bahwa terdepresiasinya rupiah terhadap dollar AS, menjadi permintaan tembakau oleh Jerman meningkat karena harga tembakau dalam negeri Indonesia lebih murah.

BAB IV

LANDASAN TEORI DAN HIPOTESIS

4.1. Arti Perdagangan Internasional

Perdagangan Internasional mempunyai arti khusus dalam ilmu ekonomi. Perdagangan diartikan sebagai proses tukar menukar yang didasarkan atas kehendak suka rela dari masing-masing pihak.¹ Perdagangan dalam arti khusus tersebut mempunyai arti yang sangat fundamental. Perdagangan internasional terjadi apabila perdagangan antara dua negara atau lebih dilakukan karena mereka berbeda satu dengan yang lainnya. Setiap sebagaimana individu dapat memperoleh keuntungan dari dari perbedaan mereka melalui suatu pengaturan dimana masing-masing pihak melakukan perdagangan yang saling menguntungkan. Setiap negara yang melakukan perdagangan satu dengan yang lain disebabkan karena adanya tujuan skala ekonomis dalam produksi. Jika suatu negara menghasilkan sejumlah barang tertentu, mereka dapat menghasilkan sejumlah barang-barang tersebut dengan skala yang lebih besar dan lebih efisien. Apabila barang tersebut lebih efisien dan lebih baik maka negara tersebut menspesialisasikan diri dalam memproduksi. Jika suatu negara ingin memproduksi suatu jenis barang maka perlu memperhatikan beberapa hal²:

1. Mata uang yang berlaku di negara pengimpor yang pada umumnya berbeda dengan mata uang negara pengekspor. Kegiatan ini akan

¹ Boediono, (1983) *Ekonomi Internasional, Seri Sinopsis Pengantar Ekonomi*, No.3, BPFE Yk. Hal 10.

² *Ibid, op cit.* hal 25.

menimbulkan masalah-masalah kurs devisa, perubahan kurs devisa dan cadangan devisa valuta asing serta permasalahan lainnya.

2. Kebijakan pemerintah yang dikenakan pada perdagangan antar negara tidak selalu dikenakan pada perdagangan internasional

Dibukanya suatu perekonomian terhadap hubungan luar negeri mempunyai pengaruh yang luas terhadap perekonomian dalam negeri. Konsekuensi ini akan mencakup aspek ekonomis dan aspek non ekonomis dan bisa bersifat positif maupun negatif.

Ada 2 konsekuensi penting bagi perdagangan yaitu:

- a. Adanya manfaat dari perdagangan .
- b. Adanya kecenderungan ke arah spesialisasi dalam memproduksi barang-barang yang memiliki keunggulan komparatif.

Dalam konteks lain tujuan ekonomi suatu negara yang paling penting adalah mempertahankan keseimbangan internal yang berhubungan dengan pencapaian tingkat penggunaan tenaga kerja penuh (*full employment*) dan stabilitas harga. Keseimbangan eksternal berhubungan dengan pencapaian keseimbangan dalam neraca perdagangan negara tersebut.

4.2. Perdagangan Internasional

Perdagangan Internasional dapat didefinisikan sebagai perdagangan antar atau lintas negara, yang mencakup ekspor dan impor. Perdagangan internasional dibagi menjadi dua kategori yaitu perdagangan barang (fisik) dan perdagangan jasa. Perdagangan jasa antara lain terdiri dari biaya transportasi, perjalanan (travel), asuransi, pembayaran bunga, dan

remittance seperti gaji tenaga kerja Indonesia luar negeri, dan pemakaian jasa, dan pemakaian jasa konsultan asing di Indonesia serta *fee* atau *royalty* teknologi (lisensi).³

Perdagangan luar negeri mempunyai arti yang sangat penting bagi perkembangan perekonomian suatu negara dimana perdagangan luar negeri memberikan arti perlunya membangun, pengetahuan dan pengalaman yang memungkinkan serta memberikan sarana untuk melaksanakan pembangunan.

4.2.1. Manfaat Perdagangan Luar Negeri

1. Perdagangan luar negeri membantu mempertukarkan barang-barang yang mempunyai kemampuan pertumbuhan rendah dengan barang-barang luar negeri yang mempunyai kemampuan pertumbuhan tinggi.
2. Perdagangan luar negeri mempunyai pengaruh mendidik, artinya bahwa dengan perdagangan luar negeri memberikan manfaat dan pengetahuan baru yang belum ada sehingga dapat mengatasi berbagai kelemahan diantaranya seperti lemahnya pengetahuan teknis, manajerial, ketrampilan, kewiraswastaan, dengan demikian perdagangan luar negeri dapat dikatakan sebagai sarana dan wahana penyebaran pengetahuan teknis, kemampuan manajerial, ketrampilan dan kewiraswastaan.
3. Perdagangan luar negeri memberikan dasar bagi pemasukkan modal luar negeri, jika tidak ada perdagangan luar negeri maka modal luar negeri

³ Tulus Tambunan, (2000), *Perdagangan Internasional dan Neraca Pembayaran*, LP3ES, Jakarta. Hal 1.

tidak akan mengalir dari berbagai negara kaya ke negara miskin. Volume modal luar negeri tergantung pada volume perdagangan, semakin besar volume perdagangan, semakin besar pula kemungkinan suatu negara dapat membayar kembali dengan mudah suku bunga dan pokok pinjamannya. Bagaimanapun akan sangat lebih mudah mendapatkan modal luar negeri untuk industri peningkatan ekspor dari pada untuk substitusi impor dan industri keperluan umum, tetapi dari sudut pandang negara pengimpor, penggunaan modal asing untuk substitusi impor dan industri keperluan umum ataupun industri manufaktur akan lebih bermanfaat untuk mempercepat pembangunan dari pada hanya untuk peningkatan ekspor. Modal luar negeri tidak hanya membantu menambah lapangan kerja, output dan pendapatan tetapi juga mempermudah neraca pembayaran dan menekan inflasi.

4. Perdagangan luar negeri menguntungkan negara terbelakang, karena secara tidak langsung meningkatkan persaingan sehat dan mengendalikan monopoli yang tidak efisien. Persaingan sehat sangat diperlukan bagi pengembangan sektor ekonomi dan perlu untuk mengendalikan monopoli eksploratif yang tidak efisien yang lazimnya dilakukan dengan alasan proteksi industri baru.

4.2.2 Kebijakan Ekonomi Internasional

Kebijakan ekonomi internasional adalah tindakan atau kebijakan ekonomi pemerintah yang secara langsung ataupun tidak langsung mempengaruhi komposisi, arah, serta bentuk daripada perdagangan dan

pembayaran internasional. Kebijakan ini tidak hanya berupa tarif, kuota dan sebagainya, tetapi juga meliputi kebijaksanaan pemerintah di dalam negeri yang secara tidak langsung mempunyai pengaruh terhadap perdagangan serta pembayaran internasional seperti misalnya kebijakan moneter dan kebijakan fiskal.⁴

Instrumen kebijakan ekonomi internasional meliputi:

- a. Kebijakan perdagangan internasional yang mencakup tindakan pemerintah terhadap rekening yang sedang berjalan (*current account*) pada neraca perdagangan internasional, khususnya tentang ekspor dan impor barang dan jasa, jenis kebijaksanaan ini misalnya tarif terhadap impor, bilateral trade agreement, state trading, dan sebagainya.
- b. Kebijaksanaan pembayaran internasional, meliputi tindakan atau kebijaksanaan pemerintah terhadap rekening modal (*capital account*) dalam neraca pembayaran internasional. Hal ini dapat dilakukan misalnya dengan pengawasan terhadap lalu lintas devisa (*exchange control*) atau pengaturan serta pengawasan lalu lintas modal jangka panjang.
- c. Kebijakan bantuan luar negeri, adalah tindakan kebijaksanaan pemerintah yang berhubungan dengan bantuan (*grants*), pinjaman, bantuan yang bertujuan untuk membantu rehabilitasi serta bantuan pembangunan militer terhadap negeri lain.

⁴ Nopirin, (1995), *Ekonomi Internasional*, BPFE, Yogyakarta. Hal. 49

4.3 Teori Perdagangan Internasional

Teori perdagangan internasional dapat digolongkan ke dalam dua kelompok, yaitu teori Keunggulan Absolut dari Adam Smith, dan teori Keunggulan Komparatif dari J.S Mill dan David Ricardo.

4.3.1. Teori Keunggulan Absolut.

Teori Keunggulan Absolut dari Adam Smith sering disebut sebagai teori murni perdagangan internasional. Dasar pemikiran ini adalah bahwa suatu negara akan melakukan spesialisasi terhadap ekspor suatu jenis barang tertentu, dimana negara tersebut memiliki keunggulan absolut (*absolute advantage*) dan tidak memproduksi atau melakukan keunggulan absolut terhadap negara lain yang memproduksi barang sejenis. Atau negara akan mengekspor atau mengimpor suatu jenis barang, jika negara tersebut dapat (tidak dapat) memproduksi lebih efisien atau murah dibandingkan negara lain. Jadi teori ini menekankan bahwa efisiensi dalam penggunaan input, misalkan tenaga kerja, didalam proses produksi sangat menentukan keunggulan atau tingkat daya saing. Tingkat keunggulan diukur berdasarkan nilai tenaga kerja yang sifatnya homogen.

4.3.2. Teori Keunggulan Komparatif (David Ricardo)

Ada tiga hal yang menjadi landasan untuk kemungkinan memperdagangkan komoditi dalam pasaran internasional.⁵

a. Bila komoditi atau suatu produk mempunyai keunggulan mutlak atau

⁵ Amir, MS, (1999), *Ekspor Impor Teori dan Penerapannya*, Pustaka Binaman Presindo, Jakarta. Hal 7. .

komparatif dalam biaya produksi dibandingkan dengan biaya produksi komoditi yang sama di negara lain. Asas ini lebih ditekankan pada masalah biaya produksi, tingkat produktifitas, dan efisiensi dari komoditi bersangkutan. Sesuatu produk yang biasanya relatif lebih rendah dibandingkan dengan negara lain dapat dikatakan mempunyai potensi untuk diekspor ke negara-negara yang biaya produksi untuk komoditi itu lebih mahal atau lebih tinggi. Suatu komoditi dikatakan mempunyai keunggulan mutlak, jika produk itu merupakan produk langka secara alamiah.

- b. Bila komoditi tersebut sesuai selera dan kebutuhan konsumen di luar negeri. Asas yang kedua ini dengan sendirinya dipandang dari sudut kepentingan konsumen. Komoditi yang mempunyai potensi ekspor dibanding dari sudut selera konsumen ini adalah komoditi yang mutu, desain, ketepatan waktu penyerahan, pengaturan packing dan standarisasi produk itu sesuai dan memenuhi selera konsumen.
- c. Bila komoditi tersebut diperlukan untuk diekspor dalam rangka pengamanan cadangan strategis nasional ketiga asas ini dapat dianggap sebagai asas utama dalam menentukan kebijaksanaan impor dan ekspor, dan setiap upaya untuk mendorong impor maupun ekspor memperhatikan ketiga asas ini.

Prinsip keunggulan komparatif yaitu bahwa setiap negara atau setiap bangsa akan dapat memperoleh hasil dari perdagangannya dengan mengekspor barang-barang atau jasa yang merupakan keunggulan

komparatif terbesarnya dan mengimpor barang-barang atau jasa yang bukan (kurang) merupakan keunggulan komparatif.

4.3.3. Teori Hecksher – Ohlin.⁶

Perdagangan internasional terutama digerakkan oleh perbedaan faktor produksi antar negara. faktor produksi antar negara. Teori ini dikembangkan oleh dua orang ekonom dari Swedia, yaitu Eli Hacksher dan Bertil Ohlin, menurut teori ini setiap negara memiliki faktor produksi yang berbeda dengan negara lain. Perbedaan ini menyebabkan perbedaan harga untuk barang yang sama antar satu negara dengan negara lain. Teori Hacksher Ohlin tentang pola perdagangan yang mengatakan bahwa suatu apabila akan berproduksi akan menggunakan faktor produksi yang relatif banyak sehingga harga barang akan relatif murah.

4.3.4. Teori PLC (Product Life Cycle).

Teori PLC merupakan jawaban atas kegagalan teori Hekscher-Ohlin yang telah mengalami perubahan dari komparatif statistik menjadi dinamik. Asumsi-asumsi tersebut adalah:⁷

1. Dalam teori PLC kondisi permintaan dan penawaran komoditas perdagangan senantiasa berubah atau bergerak (dalam teori H-O kondisi permintaan dan penawaran tetap, karena adanya asumsi *ceteris paribus*).
2. Dalam teori PLC jumlah dan kualitas faktor produksi dan teknologi

⁶ Lindert dan Kindleberger, (1998). *Ekonomi Internasional (terj.)*, Erlangga. Edisi VIII. Jakarta. Hal 27.

⁷ Endang Sih Prapti, (1991). *Deviasi Teori Siklus Kehidupan Product (Product Life Cycle Theory)*, Jawaban Atas Teori H-O, Jurnal Ekonomi Bisnis Indonesia, FE UGM, Yogyakarta

berubah dari waktu ke waktu (dalam H-O dianggap tetap).

3. Dalam teori PLC kondisi persaingan dalam perdagangan berubah dari monopoli menjadi oligopoli (dalam teori H-O kondisi persaingan dianggap persaingan sempurna).
4. Dalam teori PLC perdagangan luar negeri tidak harus perdagangan bebas, tarif impor mungkin saja dikenakan (dalam teori H-O perdagangan di asumsikan bebas).

Seperti telah diuraikan diatas, teori PLC mempertimbangkan semua variabel yang mempengaruhi dinamik, yang senantiasa berubah dari waktu ke waktu, perubahan terjadi didalam model oleh karenanya teori PLC dibangun dari hipotesis yang siap dibuktikan tentang apa yang terjadi apabila semua kurva yang relevan (yang sebelumnya dianggap konstan dalam komparatif statistik) bergeser dari waktu ke waktu. Perubahan ini mempengaruhi perdagangan dan selanjutnya mempengaruhi dampak perdagangan terhadap kesejahteraan.

4.3.5. Keunggulan Kompetitif.

Dalam dunia nyata yang semakin kompetitif ini, yang diperlukan bukan hanya keunggulan dalam biaya produksi saja, melainkan juga keunggulan kompetitif. Usaha yang dilakukan misalnya; iklan, sistem pembelian kredit, pelayanan purna jual, dan bantuan-bantuan pemerintah. Perlu diperhatikan dengan seksama kelebihan konsep kompetitif lebih mengacu pada keunggulan suatu bangsa, bukan keunggulan kompetitif suatu perusahaan. Menurut Porter, keunggulan kompetitif suatu bangsa

bersumber pada keunggulan dibawah ini:

1. Keunggulan karena faktor produksi.

Faktor-faktor produksi yang memberikan kontribusi terhadap keunggulan kompetitif adalah SDM, SDA, Iptek, modal dan sarana/prasarana.

2. Keunggulan karena faktor permintaan.

Skala dan tingkat pertumbuhan pasar domestik maupun internasional merupakan salah satu faktor penunjang peningkatan daya saing. Setidaknya skala pasar yang makin membesar akan menurunkan biaya produksi perunit.

3. Keunggulan karena jaringan kerja industri.

Penurunan biaya produksi, peningkatan kualitas, serta diterimanya produk oleh pasar, sangat membutuhkan dukungan industri-industri terkait. Misalnya keunggulan kompetitif Jepang tercapai sebagai sinergi raksasa – menengah dan industri kecil.

4. Keunggulan karena strategi perusahaan dan bentukan persaingan pasar.

Kondisi-kondisi kurang menguntungkan yang dihadapi perusahaan-perusahaan, misalnya persaingan antara perusahaan domestik yang sangat ketat dan tidak adanya proteksi dari pemerintah, akan memaksa perusahaan memperbaiki kondisi internalnya sehingga mampu bekerja secara efisien dan produktif, menyebabkan mereka mampu bertahan hidup dan bersaing dipasar global.

4.4 Teori Permintaan

Teori permintaan menerangkan tentang ciri hubungan diantara jumlah permintaan dan harga sehingga dalam teori permintaan ada keterkaitan antara permintaan suatu barang dengan harga barang tersebut

Istilah permintaan selalu berkaitan posisi seluruh skedul atau kurva permintaan, dengan demikian permintaan menunjukkan pada suatu tingkat pembelian yang direncanakan.⁸ Permintaan menggambarkan keadaan keseluruhan hubungan antara harga dengan jumlah permintaan. Jumlah barang yang diminta dimaksudkan sebagai banyaknya permintaan pada suatu tingkat harga tertentu.

Jumlah suatu komoditi yang siap dibeli merupakan fungsi atau tergantung pada harga komoditi tersebut, pendapatan, harga, harga komoditi lain, selera, dan harapan untuk masa yang akan datang. Hubungan fungsi tersebut dapat dirumuskan sebagai berikut:

$$Q = f(\text{harga, pendapatan, harga komoditi lain, selera, harapan})$$

4.5 Hukum permintaan

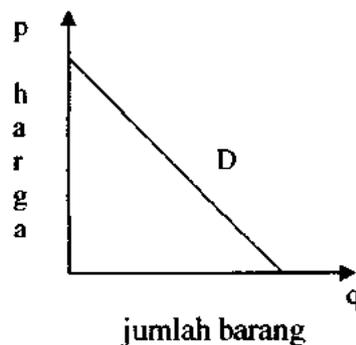
Hukum permintaan menjelaskan sifat keterkaitan diantara permintaan suatu barang dengan harganya. Hukum permintaan pada hakekatnya merupakan suatu hipotesa yang menyatakan bahwa semakin rendah harga suatu barang maka semakin banyak permintaan atas barang tersebut dan sebaliknya semakin tinggi harga suatu barang semakin turun

⁸ Roger L. Miller E. Meiners, (1999), *Teori Mikro Ekonomi Intermediate (terj.)*, Rajawali Pers, Jakarta. Hal 29.

permintaan akan barang tersebut.⁹ Sifat ini disebabkan karena adanya kenaikan harga yang menyebabkan pendapatan riil para pembeli berkurang. Pendapatan yang merosot tersebut memaksa para pembeli untuk mengurangi pembeliannya ke berbagai jenis barang, terutama barang yang mengalami kenaikan harga.

4.6 Kurva Permintaan

Kurva Permintaan dapat didefinisikan sebagai suatu kurva yang menggambarkan kedudukan atau posisi suatu harga komoditas tertentu dengan kuantitas atau jumlah komoditas yang diminta oleh para pembelinya.¹⁰



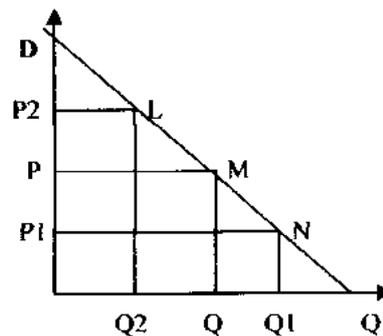
Gambar 4.1
Kurva Permintaan

Bentuk kurva permintaan yang miring dari kiri atas ke kanan bawah menunjukkan adanya hubungan negatif artinya apabila pada sisi harga mengalami peningkatan, maka jumlah barang yang diminta akan mengalami penurunan, begitu pula sebaliknya.

⁹ Sadono Sukirno, (2000), *Pengantar Teori Mikro Ekonomi*, Raja Grafindo Persada, Jakarta. Hal 77.

¹⁰ *Ibid, op cit*, hal 78.

Adanya perubahan harga barang yang diminta menjadi semakin tinggi atau semakin menurun akan mengakibatkan gerakan sepanjang kurva permintaan.



Gambar 4.2
Gerakan Sepanjang Kurva Permintaan

Kurva permintaan pasar adalah D-D, titik L menunjukkan bahwa pada saat harga sebesar P jumlah yang diminta adalah Q, dan pada saat harga turun dari P ke P1 jumlah barang yang diminta adalah sebesar Q1, perubahan harga tersebut menyebabkan keadaan permintaan berubah dari L ke M, dan sebaliknya bila terjadi kenaikan harga dari P ke P2 akan mengakibatkan jumlah barang yang diminta turun dari Q ke Q2. hal ini berarti kedudukan dalam kurva permintaan D-D berubah dari M ke N.

Suatu perubahan harga akan mengarah pada pergerakan sepanjang suatu kurva permintaan yang disebut sebagai suatu perubahan kuantitas yang diminta. Sedangkan perubahan-perubahan dalam variabel-variabel selain harga dapat menggeser kurva permintaan.¹¹

¹¹ Roger L. Miller dan Rogger E. Meiners, (2000), *Teori Mikro Ekonomi Intermediate (terj.)*, Rajawali Pers, Jakarta. Hal 26.

4.7 Teori Permintaan Impor.

Dasar teori permintaan dan teori penawaran adalah perdagangan antara dua negara terjadi karena adanya perbedaan antara permintaan dan penawaran.¹²

Permintaan yang berbeda disebabkan oleh perbedaan-perbedaan dalam tingkat pendapatan perkapita dan selera masyarakat dan faktor-faktor lain yang mempengaruhi permintaan dan penawaran yang berbeda disebabkan karena adanya perbedaan-perbedaan didalam jumlah atau kualitas dari faktor-faktor produksi, teknologi, dan faktor lain yang mempengaruhi produksi atau suplai.

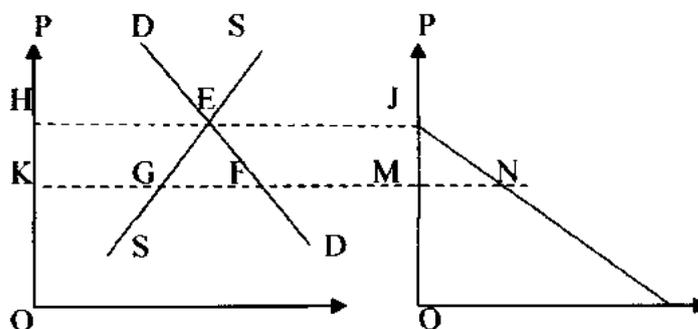
4.7.1. Permintaan Impor.

Keterbukaan ekonomi memungkinkan suatu negara untuk melakukan perdagangan luar negeri yaitu ekspor impor barang dan jasa. Berdasarkan model makro barang dikategorikan menjadi dua yaitu barang produksi dalam negeri dan barang produksi luar negeri atau barang impor.

Istilah impor dapat diartikan suatu barang yang diproduksi oleh negara lain yang kemudian dikirim dan dijual dipasar dalam negeri.

Permintaan impor terjadi bila ada kelebihan suatu permintaan terhadap komoditi tertentu yang tidak dapat dipenuhi oleh produksi dalam negeri sehingga mendorong permintaan tersebut yang akan dipenuhi dengan mengimpor dari negara lain.

¹² Tulus Tambunan, (2000), *Perdagangan Internasional dan Neraca Pembayaran*, LP3ES, Jakarta. Hal 42.



Gambar 4.3.a.
Kekurangan Permintaan
Dalam Negeri

Gambar 4.3.b.
Kurva Permintaan Impor

Pada gambar 4.3.a menunjukkan permintaan total dalam negeri untuk komoditi ekspor luar negeri (D-D), sementara kurva penawaran menunjukkan total penawaran barang ekspor luar negeri (S-S). titik E adalah titik keseimbangan permintaan dan penawaran komoditi ekspor luar negeri pada tingkat harga (O-H). Turunnya harga dari (OH) menjadi (OK) akan meningkatkan jumlah komoditi yang diminta dan terjadi kelebihan sebesar (F-G). Kelebihan permintaan pada harga (M-N) dipenuhi oleh impor yang digambarkan pada kurva permintaan impor gambar 4.3.b.

4.8 Perubahan Harga Suatu Barang.

Harga barang dan jasa setiap saat mengalami perubahan dari waktu ke waktu, untuk barang-barang dan jasa yang sifatnya kompetitif baik dalam persaingan sempurna maupun dalam persaingan murni, perbedaan tersebut selalu dihubungkan dengan perubahan-perubahan permintaan. Sesuai dengan hukum permintaan bahwa jumlah barang yang diminta berubah berlawanan arah dengan perubahan harga yang bersangkutan. Perubahan harga dipengaruhi oleh beberapa faktor, diantaranya perubahan tingkat

kebutuhan, cadangan sumber daya, kondisi perekonomian, dan faktor lain yang mendukung. apabila faktor-faktor tersebut mengalami perubahan maka akan terjadi perubahan dalam struktur harga yang pada akhirnya akan mempengaruhi harga dan kuantitas komoditi yang akan terjadi.¹³

4.9 Perubahan Pendapatan.

Pendapatan merupakan faktor yang sangat penting di dalam menentukan corak permintaan terhadap suatu barang, perubahan pendapatan selalu menimbulkan perubahan permintaan. Kenaikkan pendapatan akan mendorong naiknya konsumsi (permintaan). Sebaliknya menurunnya tingkat pendapatan akan mengakibatkan berkurangnya permintaan terhadap suatu barang.

Seperti teori yang dikembangkan oleh Keynes bahwa konsumsi adalah fungsi dari pendapatan, sehingga impor dapat diartikan sebagai konsumsi sebuah negara dan jumlah permintaan tersebut dipengaruhi oleh tingkat pendapatan nasional yang dilihat dari sisi produksi. Semakin tinggi GDP maka semakin banyak pula jumlah barang yang diminta.¹⁴

4.10 Nilai Tukar Rupiah.

Setiap negara memiliki sistem moneter dan mata uang yang berbeda, untuk dapat memudahkan dalam perdagangan baik ekspor maupun impor perlu adanya mata uang internasional yang dijadikan patokan dalam

¹³ Paul A. Samuelson, William D. Nordhaus, (1993), *Ekonomi (terj.)* . Erlangga, Jilid 1, Jakarta, Hal 78.

¹⁴ Roger L miller, Rogger E Meiners, (2000), *Teori Ekonomi Intermediate (terj.)*, Rajawali Pers, Jakarta, Hal 97.

transaksi pembayaran yaitu US \$. Nilai tukar US \$ sangat rentan dipasar internasional karena jumlahnya relatif yang sedikit sedangkan permintaan terhadap mata uang tersebut cukup banyak.

Permintaan akan valuta asing muncul dari kebutuhan untuk mempertukarkan mata uang domestik ke dalam mata uang asing.¹⁵ Konversi atas mata uang asing ini umumnya dibutuhkan untuk membayar:

- a. Barang dan jasa yang dibeli dari luar negeri.
- b. Asset dari luar negeri, yang mungkin membentuk investasi langsung (*direct investment*)

Naiknya nilai mata uang asing menyebabkan naiknya harga barang impor, dikarenakan pada harga yang sama diperlukan pengeluaran mata uang dalam negeri cukup besar untuk memperoleh komoditi impor, sehingga perubahan nilai tukar rupiah terhadap mata uang dollar sangat berpengaruh terhadap jumlah permintaan barang dan jasa.

4.11. Hubungan variabel dependen dengan variabel independen.

4.11.1. Hubungan nilai kurs dollar terhadap rupiah dengan impor kendaraan bermotor roda empat.

Terdepresiasi rupiah terhadap dollar akan membawa dampak yang negatif terhadap permintaan impor kendaraan bermotor roda empat Indonesia, hal ini karena dengan perbandingan yang kurang seimbang dengan jumlah volume ekspor yang besar, tetapi mempunyai nilai yang rendah terhadap nilai tukar rupiah terhadap dolar AS

¹⁵ Ahmad Jamli, (1992), *Dasar-dasar Keuangan Internasional*, BPFE, Yogyakarta. Hal 22.

4.11.2. Hubungan harga terhadap impor kendaraan bermotor roda empat.

Hubungan antara harga rata-rata kendaraan bermotor roda empat dengan impor kendaraan bermotor roda empat sesuai dengan hukum permintaan, jika harga rata-rata impor kendaraan bermotor roda empat mengalami peningkatan maka jumlah impor akan menurun (*ceteris paribus*). Harga impor kendaraan bermotor roda empat ini adalah harga rata-rata yang merupakan proksi, penggunaan harga rata-rata ini mempunyai kelemahan karena harga kendaraan bermotor roda empat ini relatif heterogen maka tidak representatif oleh karena itu perlu hati-hati dalam melakukan analisa datanya.

4.11.3. Hubungan GDP riil dengan impor Kendaraan Bermotor Roda Empat.

GDP riil diinterpretasikan sebagai pendapatan riil konsumen dimana terjadi kenaikan tingkat pendapatan riil mengakibatkan daya beli konsumen akan suatu barang meningkat yang biasanya akan meningkatkan permintaan. Keadaan ini berlaku pada barang-barang normal. Sehingga hubungan GDP riil terhadap tingkat impor kendaraan bermotor roda empat Indonesia merupakan hubungan positif, setiap kenaikan GDP riil akan mengakibatkan kenaikan impor kendaraan bermotor roda empat demikian juga sebaliknya.

4.12. Hipotesis penelitian.

- a. Diduga secara bersama-sama GDP riil, harga dan kurs dollar AS terhadap rupiah berpengaruh terhadap impor kendaraan bermotor roda empat

Indonesia.

- b. Diduga GDP riil berpengaruh positif terhadap permintaan impor kendaraan bermotor roda empat Indonesia.
- c. Diduga tingkat harga berpengaruh negatif terhadap impor kendaraan bermotor roda empat Indonesia.
- d. Diduga nilai kurs dollar AS terhadap rupiah berpengaruh negatif terhadap impor kendaraan bermotor roda empat Indonesia.

BAB V

METODE PENELITIAN

5.1. Data dan sumber data

Penelitian ini menggunakan data sekunder yang diperoleh dari berbagai sumber data. Sumber data yang digunakan adalah *Internasional Financial Statistics* dan Badan Pusat Statistik serta berbagai buku yang mendukung penelitian. Data yang diambil adalah data kurun waktu dari tahun 1985 sampai dengan tahun 2002.

5.2. Definisi variabel

Adapun definisi masing-masing variabel (mengacu pada pendefinisian dari BPS) adalah sebagai berikut:

- a. Impor (M) merupakan pembelian kendaraan bermotor roda empat Indonesia dari Jepang (unit/tahun)
- b. Nilai kurs dollar AS terhadap rupiah yang berarti nilai tukar mencerminkan harga mata uang dollar terhadap rupiah (\$/rupiah)
- c. Harga yang digunakan adalah harga rata-rata yang dicari dengan cara nilai impor/volume impor (\$/unit).
- d. GDP riil merupakan nilai tambah barang dan jasa akhir yang dihitung menggunakan tahun dasar 1993 (milyar rupiah)

5.3. Metode analisis

Untuk dapat mencapai tujuan penelitian dan dapat membuktikan benar atau tidaknya hipotesis yang telah diajukan dalam penelitian ini digunakan analisis regresi. Analisis ini bertujuan untuk mengetahui

hubungan antara variabel dependen dengan variabel independen. Hubungan permintaann impor kendaraan bermotor roda empat oleh Indonesia dari Jepang dengan faktor-faktor yang yang mempengaruhi dapat diformulasikan sebagai berikut:

$$M = f(X_1, X_2, X_3)$$

Dalam bentuk regresi linier berganda adalah sebagai berikut :

$$\text{Log}M = \text{log}\beta_0 + \text{log}\beta_1 X_1 + \text{log}\beta_2 X_2 + \text{log}\beta_3 X_3 + \varepsilon$$

Dimana :

M = Impor kendaraan bermotor roda empat Indonesia (unit)

X₁ = GDP riil (Milyar Rupiah)

X₂ = Harga rata-rata kendaraan bermotor roda empat (US \$/unit)

X₃ = nilai kurs dollar terhadap rupiah (\$/Rp)

β₀ = Konstanta

β₁ - β₃ = Koefisien regresi dari masing-masing variabel

ε = Error/ unsur kesalahan

Uji-uji yang dilakukan dalam penelitian ini adalah uji statistik:

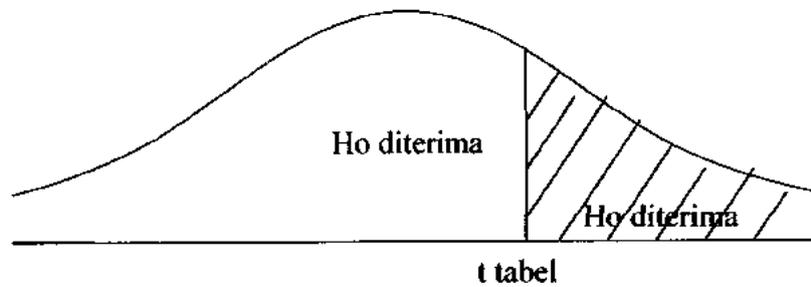
5.3.1. Uji t satu sisi.

Hipotesis yang digunakan (satu sisi positif):

$$H_0 : \beta_i \leq 0 ; i = 1, 2, \text{ dst}$$

(tidak ada pengaruh positif antara variabel independen dengan variabel dependen)

$H_a : \beta_i > 0 ; i = 1, 2, \text{ dst}$ (ada pengaruh positif antara variabel independen dengan variabel dependen).



Gambar 5.1
Daerah Pengujian t test (positif)

Kemudian membandingkan antara t hitung dengan t tabel pada derajat kebebasan tertentu.

Jika t hitung $<$ t tabel ($\alpha, n-k$) maka H_0 diterima dan H_a ditolak.

Jika t hitung $>$ t tabel ($\alpha, n-k$) maka H_0 ditolak dan H_a diterima.

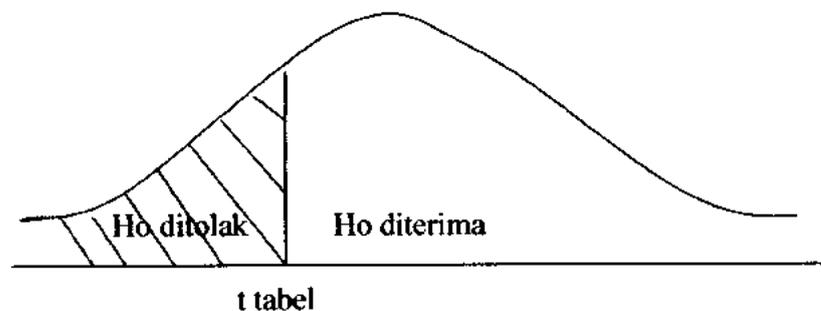
Hipotesis yang digunakan (satu sisi negatif):

$$H_0 : \beta_i \leq 0 ; i = 1,2, \text{ dst}$$

(tidak ada pengaruh positif antara variabel independen dengan variabel dependen)

$$H_a : \beta_i < 0 ; i = 1,2, \text{ dst}$$

(ada pengaruh negatif antara variabel independen dengan variabel dependen).



Gambar 5.2
Daerah Pengujian t test (negatif)

Kemudian membandingkan antara t hitung dengan t tabel pada derajat kebebasan tertentu.

Jika t hitung $<$ t tabel (α , $n-k$) maka H_0 diterima dan H_a ditolak.

Jika t hitung $>$ t tabel (α , $n-k$) maka H_0 ditolak dan H_a diterima.

5.3.2.F statistik

Untuk mengetahui seberapa besar pengaruh variabel independen secara bersama-sama terhadap variabel dependen, cara mengujinya adalah sebagai berikut :

Hipotesis nihil : $H_0 : \beta_1 = \beta_2 = \beta_3$

(tidak ada pengaruh antara variabel independen terhadap variabel dependen secara bersama-sama).

Hipotesis alternatif : $H_a : \beta_1 \neq \beta_2 \neq \beta_3$

(ada pengaruh antara variabel independen terhadap variabel dependen secara bersama-sama).

Untuk mengetahui hipotesis di atas dilakukan dengan cara membandingkan F_{hitung} dengan F_{tabel} adalah sebagai berikut :

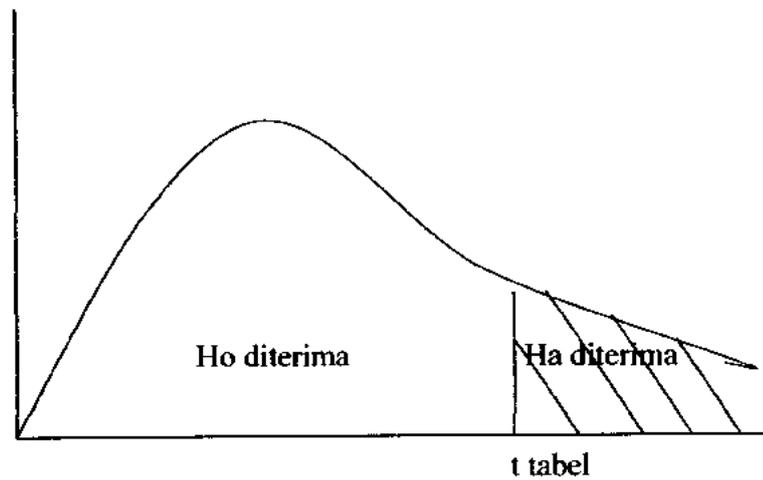
$$F_{hitung} = \frac{R^2 / k}{(1 - R^2) / (n - k - 1)}$$

Dimana :

R^2 = Koefisien determinasi

k = Banyaknya variabel

n = Jumlah sampel



Gambar 5.3
Uji F statistik

5.3.3. Koefisien determinasi (R^2)

Koefisien ini mengukur seberapa besar variasi variabel bebas dalam menerangkan secara keseluruhan terhadap variasi terikat.

$$R^2 = \frac{\sum \beta_i \cdot X_i}{\sum Y_i^2}$$

Dimana:

R^2 : koefisien determinasi

β_i : koefisien regresi

Y_i : variabel bebas

Jadi koefisien determinasi ini mengatur besarnya sumbangan variabel bebas secara keseluruhan terhadap naik turunnya (variasi) nilai variabel terikat. Nilai R^2 ini akan mempunyai rentang antara 0 sampai dengan 1. Apabila R^2 semakin mendekati 1, maka semakin bagus atau semakin tepat model yang dipakai untuk mewakili hubungan yang sesungguhnya.

5.4. Uji Asumsi Klasik

5.4.1. Uji Multikolinieritas

Multikolinieritas ialah suatu fenomena terdapatnya hubungan atau korelasi secara linier antara variabel bebas pada model regresi berganda, suatu model regresi dikatakan terkena multikolinieritas bila terjadi hubungan yang sempurna (*perfect multikolinieritas*) diantara variabel penjelas lainnya dari suatu model regresi, sehingga sulit untuk melihat pengaruh variabel penjelas terhadap variabel yang dijelaskan. Untuk mendeteksi ada tidaknya multikolinieritas biasa dengan membandingkan nilai koefisien determinasi parsial (r^2) dengan nilai koefisien determinasi (R^2), jika r^2 lebih kecil dari nilai R^2 maka tidak terdapat multikolinieritas.

5.4.2. Heteroskedastisitas

Suatu asumsi dari model regresi linier klasik adalah anggapan bahwa gangguan (μ_i) semuanya memlih varian yang sama, jika asumsi ini tidak dipenuhi akan terjadi heterokedastisitas.

Konsekuensi sebagai akibat adanya heterokedestisitas, maka pemikiran OLS masih tetap tidak bias dan konsisten akan tetapi tidak lagi efisien baik untuk sampel kecil maupun sampel besar karena variannya tidak minimum.

Pendeteksian adanya heterokedestisitas adalah dengan metode glejer test, metode ini dilakukan dengan cara meregresi kesalahan (μ_i) terhadap varian independen dalam bentuk, jika ada salah satu minimum

koefisien regresi signifikan untuk menghindari adanya heterokedestisitas maka data dalam persamaan dilog naturalkan. Hal ini disebabkan karena transformasi yang memaparkan skala untuk pengukuran varian mengurangi perbedaan antara kedua nilai dari sepuluh kali lipat menjadi dua kali lipat.

5.4.3. Autokorelasi

Untuk mengetahui apakah didalam model terjadi autokorelasi atau tidak maka dilakukan uji Durbin – Watson (DW)

Mekanisme Durbin Watson test dapat dilihat di bawah ini :

- a. Dilakukan regresi OLS dan dapatkan residual e_t
- b. Hitung d dengan menggunakan rumus :

$$DW = \frac{\sum_{t=2}^{t=n} (e_t - e_{t-1})^2}{\sum_{t=1}^{t=n} e_t^2}$$

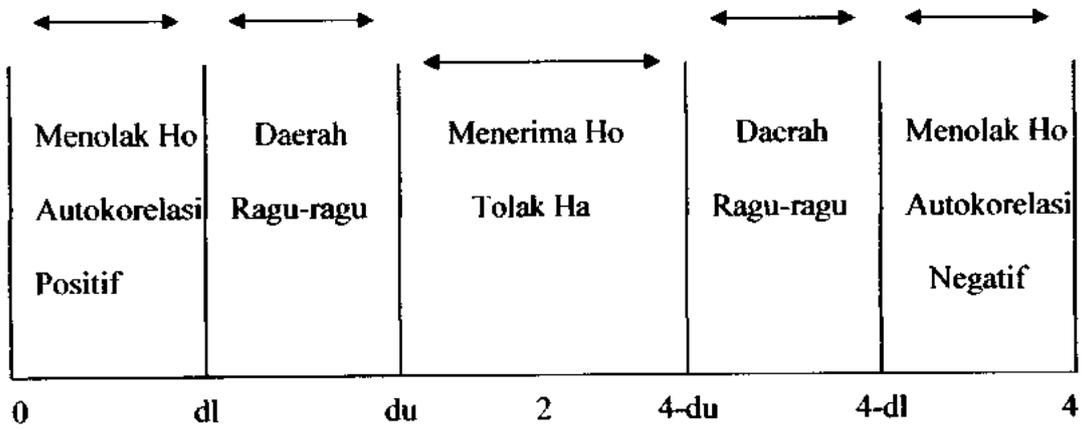
Dimana : e_t = residual dalam periode waktu t

$\sum (e_t - e_{t-1})$ = beda kuadrat dari 2 residual yang berdekatan

Cara mendeteksi masalah autokorelasi :

Menggunakan Uji Durbin – Watson (DW) dengan pedoman :

- Angka D – W dibawah – 2 berarti ada autokorelasi positif
- Angka D – W diantara – 2 sampai +2 berarti tidak ada autokorelasi
- Angka D – W diatas +2 berarti ada autokorelasi negatif.



Gambar 5.4

Grafik Uji Durbin Watson

BAB VI

ANALISIS DATA DAN PEMBAHASAN

6.1. Deskripsi data

Dalam penelitian ini data yang digunakan adalah data time series yang merupakan data tahunan mulai dari tahun 1985 sampai dengan tahun 2002. Penelitian mengenai analisa faktor-faktor yang mempengaruhi impor kendaraan bermotor roda empat Indonesia dari Jepang menggunakan data impor kendaraan bermotor roda empat Jepang, GDP riil Indonesia (X1), harga (X2), dan kurs dollar terhadap rupiah (X3). Data- data ini diperoleh dari Biro Pusat Statistik (BPS), dan literatur penunjang lain

6.2. Hasil regresi.

Penelitian ini menggunakan model persamaan regresi linier berganda, analisis data linier tersebut dimaksudkan untuk mengetahui hubungan beberapa variabel yang dipilih terhadap impor kendaraan bermotor roda empat Indonesia.

Hasil perhitungan regresi yang dihitung dengan menggunakan program Eviews 3.0 dengan model regresi berganda, maka didapat hasil regresi sebagai berikut:

$$\text{Log M} = \log 19.27342 - \log 0.132735 X1 - \log 0.524882 X2 - \log 0.417673 X3$$

$$\text{R-squared} = 0.710917$$

$$\text{Adjusted R-squared} = 0.648970$$

$$\text{Durbin-Watson stat} = 2.069044$$

$$\text{F-statistik} = 11.47631$$

Gambar tabel 6.1

Hasil regresi

| Variabel | Coefficient | Std. Error | t-statistik |
|----------|-------------|------------|-------------|
| logX1 | - 0.132735 | 0.080732 | -1.644141 |
| logX2 | - 0.524882 | 0.181656 | -2.889430 |
| logX3 | -0.417673 | 0.230448 | -1.812439 |

Dari hasil regresi diatas diketahui bahwa nilai t-test menunjukkan variabel yang signifikan terdapat pada variabel harga dan tidak sesuai dengan hipotesis yaitu GDP riil serta tidak signifikan pada kurs dollar terhadap rupiah dengan nilai $R^2 = 0,710$ dan nilai $DW = 2.069$ yang menunjukkan tidak ditemukannya multikolinieritas. Hal ini menjelaskan bahwa sebesar 0,710 persen impor dipengaruhi oleh ketiga variabel diatas dan sisanya 0,290 persen dijelaskan oleh variabel lain.

6.3. Pengujian Hipotesis

6.3.1. Pengujian Koefisien Regresi secara Serempak (Uji F)

Pengujian ini dimaksudkan untuk mengetahui pengaruh variabel bebas (independen) secara bersama-sama (serempak) berpengaruh terhadap variabel tidak bebas (dependen) atau signifikan secara statistik dengan menggunakan distribusi F.

Hipotesis yang digunakan:

$$H_0 : \beta_1 = \beta_2 = \beta_3 = 0$$

Hipotesis tersebut berarti variabel independen secara keseluruhan tidak mempengaruhi variabel dependen.

$$H_a : \beta_1 \neq \beta_2 \neq \beta_3 \neq 0$$

Hipotesis tersebut berarti variabel independen secara keseluruhan mempengaruhi variabel dependen.

Dengan cara pengujian :

Jika $F_{hitung} > F_{tabel}$, maka H_0 ditolak dan H_a diterima berarti ada pengaruh antara variabel-variabel independen secara keseluruhan terhadap variabel dependen.

Jika $F_{hitung} \leq F_{tabel}$, maka H_0 ditolak dan H_a diterima berarti tidak ada pengaruh antara variabel-variabel independen secara keseluruhan terhadap variabel dependen.

Dengan menggunakan $\alpha = 5\%$

$$\begin{aligned} F_{tabel} &= (\alpha; K-1; n-K) \\ &= (0,05; 4-1; 18-4) \\ &= (0,05; 3; 14) \\ &= 3,34 \end{aligned}$$

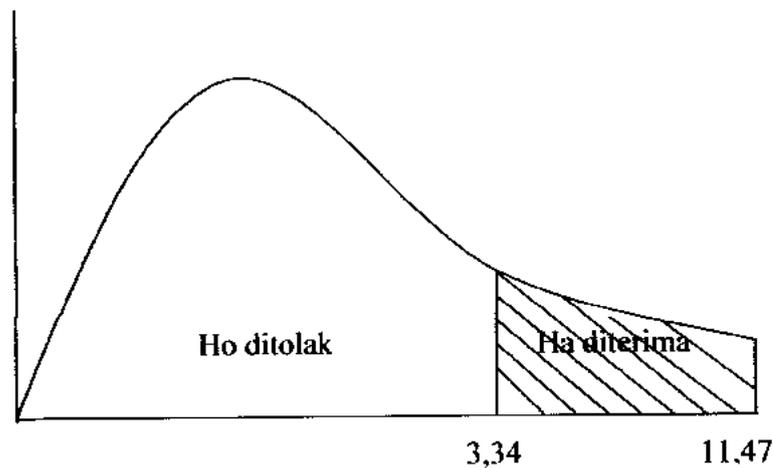
Keterangan:

K = Jumlah variabel independen termasuk konstanta

n = Jumlah data

Dari hasil perhitungan komputer diperoleh nilai F_{hitung} sebesar 11,47 dan nilai f_{tabel} dengan menggunakan $\alpha = 5\%$ sebesar 3,34 jadi $F_{hitung} > F_{tabel}$, berarti variabel independen yang terdiri dari *gross domestic product*, harga dan tingkat kurs dollar terhadap rupiah, mempunyai pengaruh terhadap Impor kendaraan bermotor roda empat Indonesia dari

Jepang. Sehingga apabila terjadi perubahan terhadap GDP riil, harga, dan kurs dollar terhadap rupiah secara sama-sama akan mengakibatkan perubahan terhadap impor kendaraan bermotor roda empat Indonesia. Maka H_0 ditolak dan H_a diterima.



Gambar 6.1
Daerah pengujian F-test

6.3.2. Pengujian Koefisien Regresi secara Parsial (Uji t)

Uji t digunakan untuk mengetahui pengaruh masing-masing variabel independen terhadap variabel dependen. Dengan menggunakan uji t-statistik pada derajat kebebasan tertentu maka tingkat signifikansi hubungan variabel independen dapat diukur. Pengujian secara individu/parsial menggunakan uji satu sisi (*one tail test*) positif.

Hipotesis yang digunakan :

$H_0 : \beta_i \leq 0 ; i = 1, 2, \text{ dst}$ secara individu variabel independen tidak mempengaruhi variabel dependen.

$H_a : \beta_i > 0 ; i = 1, 2, \text{ dst}$ secara individu variabel independen mempengaruhi variabel dependen.

Kriteria Penerimaan :

Jika $t \text{ hitung} > t \text{ tabel}$, maka H_0 ditolak dan H_a diterima yang berarti ada pengaruh antara variabel-variabel independen terhadap variabel dependen secara individu.

Jika $t \text{ hitung} \leq t \text{ tabel}$, maka H_0 diterima dan H_a ditolak yang berarti variabel-variabel independen tidak berpengaruh terhadap variabel dependen secara individu.

Tabel 6.2.
Hasil Pengujian secara Parsial

| Variabel | Coefficient | t-stat | t-tabel | Keterangan |
|----------|-------------|-----------|---------|------------------|
| logX1 | - 0.132735 | -1.644141 | 1.761 | Tidak Signifikan |
| logX2 | - 0.524882 | -2.889430 | 1.761 | Signifikan |
| logX3 | -0.417673 | -1.812439 | 1.761 | Signifikan |

6.3.2.1. Uji t terhadap GDP riil.

a. Hipotesis yang digunakan

$H_0 : \beta_1 \leq 0$; *gross domestic product* tidak berpengaruh terhadap Impor kendaraan bermotor roda empat Indonesia.

$H_a : \beta_1 > 0$; *gross domestic product* berpengaruh terhadap Impor kendaraan bermotor roda empat Indonesia.

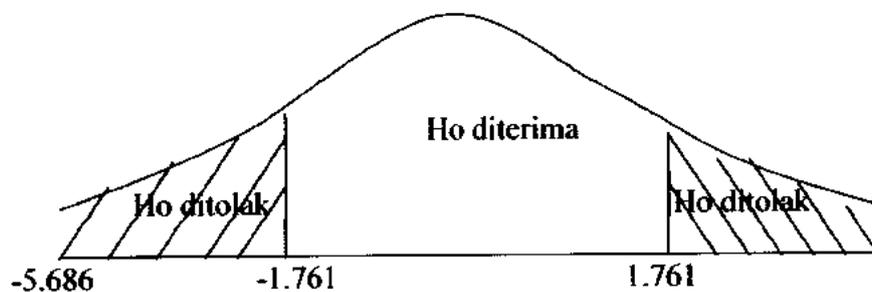
b. Dengan menggunakan $\alpha = 5\%$

$$\begin{aligned} t \text{ tabel} &= (\alpha; n-K) \\ &= (0,05; 18-4) \\ &= (0,05; 14) \\ &= 1,761 \end{aligned}$$

$$t \text{ hitung} = -1,644$$

Untuk variabel GDP diperoleh nilai t-hitung sebesar $-1,644$ sedangkan nilai t-tabel dengan derajat kebebasan 14 dan $\alpha = 5\%$ diperoleh nilai sebesar 1,761.

Berdasarkan perhitungan diketahui bahwa $t \text{ hitung} < t \text{ tabel}$, maka H_a diterima dan H_0 ditolak. Hal ini berarti GDP riil berpengaruh negatif terhadap Impor kendaraan bermotor roda empat Indonesia.



Gambar 6.2
Uji t parameter GDP riil

6.3.2.2. Uji t terhadap harga.

a. Hipotesis yang digunakan :

$H_0 : \beta_2 \leq 0$; harga tidak berpengaruh terhadap Impor kendaraan bermotor roda empat Indonesia

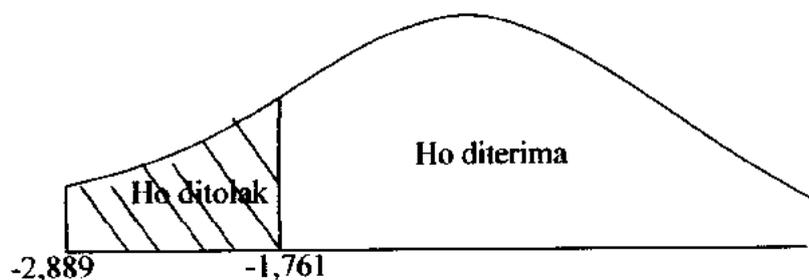
$H_a : \beta_2 > 0$; harga berpengaruh terhadap Impor kendaraan bermotor roda empat Indonesia.

b. Dengan menggunakan $\alpha = 5\%$

$$\begin{aligned} t \text{ tabel} &= (\alpha; n-K) \\ &= (0.05; 18-4) \\ &= (0.05; 14) \\ &= 1,761 \end{aligned}$$

$$t \text{ hitung} = -2,889$$

Untuk variabel harga internasional diperoleh nilai t hitung sebesar $-2,889$, sedangkan t tabel dengan derajat kebebasan 14 dan $\alpha = 5\%$ diperoleh nilai sebesar 1,761. Berdasarkan perhitungan diketahui bahwa $t \text{ hitung} > t \text{ tabel}$, maka H_a ditolak dan H_o diterima. Hal ini berarti harga berpengaruh terhadap Impor kendaraan bermotor roda empat Indonesia.



Gambar 6.3
Uji t parameter harga.

6.3.2.3. Uji terhadap nilai tukar Dollar terhadap Rupiah

a. Hipotesis yang digunakan :

$H_o : \beta_3 \leq 0$; nilai kurs dollar terhadap rupiah tidak berpengaruh

terhadap Impor kendaraan bermotor roda empat Indonesia.

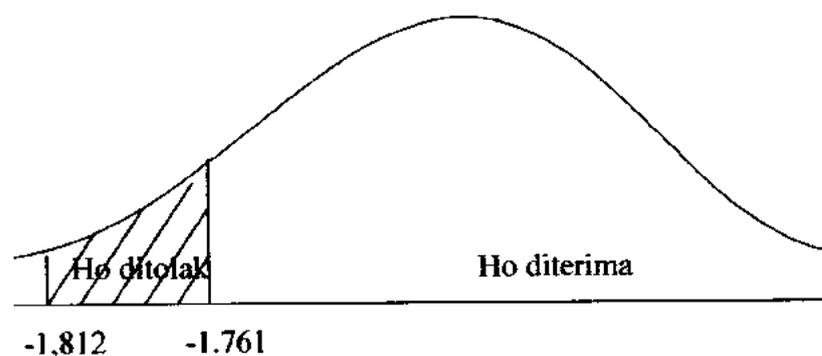
$H_a : \beta_3 > 0$; nilai kurs dollar terhadap rupiah berpengaruh terhadap Impor kendaraan bermotor roda empat Indonesia.

b. Dengan menggunakan $\alpha = 5\%$

$$\begin{aligned} t \text{ tabel} &= (\alpha; n-K) \\ &= (0.05; 18-4) \\ &= (0.05; 14) \\ &= 1.761 \end{aligned}$$

$$t \text{ hitung} = -1.812$$

Untuk variabel nilai kurs dollar terhadap rupiah diperoleh nilai t hitung sebesar -1,819, sedangkan nilai t tabel dengan derajat kebebasan 14 dan $\alpha = 5\%$ diperoleh nilai sebesar 1,761. berdasarkan perhitungan diketahui bahwa $t \text{ hitung} > t \text{ tabel}$, maka H_a ditolak dan H_o diterima. Hal ini berarti nilai kurs dollar terhadap rupiah signifikan terhadap impor kendaraan bermotor roda empat Indonesia.



Gambar 6.4
Uji t parameter nilai kurs dollar.

6.3.3. Uji Asumsi Klasik.

6.3.3.1. Uji heteroskedastisitas.

Heteroskedastisitas terjadi apabila variabel gangguan mempunyai varian yang sama untuk semua observasi. Untuk mendeteksi ada atau tidak adanya heteroskedastisitas dengan menggunakan uji Glejser. Uji Glejser dilakukan dengan meregresi nilai absolut residual dari model yang diestimasi terhadap variabel-variabel independen.

Tabel 6.3
Uji Heteroskedastisitas

| Variabel | T hitung | T tabel | Keterangan |
|----------|----------|---------|-----------------------------|
| LogX1 | 0.327970 | 1.761 | Tdk ada heteroskedastisitas |
| Log X2 | 0.922493 | 1.761 | Tdk ada heteroskedastisitas |
| Log X3 | 0.654332 | 1.761 | Tdk ada heteroskedastisitas |

Karena t statistik lebih kecil dari t tabel pada seluruh variabel independen maka menunjukkan bahwa tidak adanya heteroskedastisitas.

6.3.3.2. Uji autokorelasi.

Autokorelasi dapat menyebabkan tidak tercapainya varian yang minimum dan pengujian terhadap variabel signifikan menjadi tidak berguna, karena itu untuk mengetahui ada tidaknya gejala autokorelasi dapat dilihat dari hasil Durbin Watson test (DW-test) dan dapat dilakukan pengujian. Nilai DW-test sebesar 2,069.

Keterangan:

$$n = 18$$

$$K = 3$$

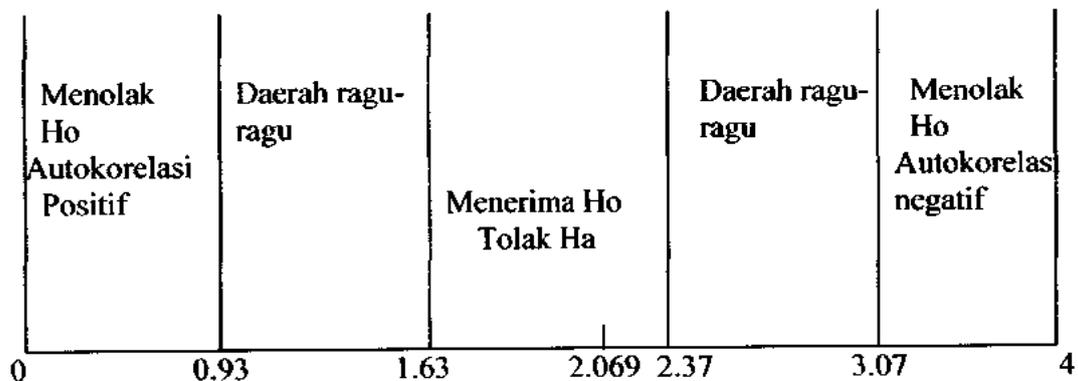
$$\alpha = 5\% = 0.05$$

$$d_u = 1.63 \quad ; \quad 4 - d_u = 2.37$$

$$d_l = 0.93 \quad ; \quad 4 - d_l = 3.07$$

Berdasarkan hasil perhitungan dengan bantuan komputer diperoleh nilai DW-test sebesar 2,069 Nilai tersebut terletak di daerah tidak ada autokorelasi positif maupun negatif. Sehingga dapat ditarik kesimpulan tidak ada autokorelasi.

Gambar 6.5
Grafik Uji Durbin Watson.



6.3.3.3. Uji Multikolinieritas.

Uji multikolinieritas digunakan untuk menguji ada tidaknya hubungan yang sempurna antar variabel-variabel independen. Untuk mendeteksi ada tidaknya multikolinieritas dengan meregresi setiap variabel penjelas dengan variabel penjelas lainnya. Hasil regresi antara variabel-variabel bebas dengan bantuan komputer adalah sebagai berikut:

Tabel 6.4
Uji Multikolinieritas

| Variabel Penjelas | R ² Variabel | R ² Keseluruhan | Keterangan |
|---------------------|-------------------------|----------------------------|-----------------------------|
| Log X1 dengan logX2 | 0.199599 | 0.710917 | Tidak ada Multikolinieritas |
| logX3 dengan logX2 | 0.214254 | 0.710917 | Tidak ada Multikolinieritas |
| Log X1 dengan logX3 | 0.055477 | 0.710917 | Tidak ada Multikolinieritas |

Untuk mendeteksi ada tidaknya multikolinieritas antar satu variabel dengan variabel yang lain digunakan pengujian dengan membandingkan nilai R² variabel dengan R² keseluruhan. Bila R² variabel < R² keseluruhan berarti tidak terjadi multikolinieritas antara variabel independen dan apabila R² variabel > R² keseluruhan maka terjadi multikolinieritas. Berdasarkan tabel 6.4 dapat disimpulkan bahwa tidak ada multikolinieritas karena R² variabel < R² keseluruhan.

6.4. Interpretasi Hasil

Faktor-faktor yang mempengaruhi permintaan impor kendaraan bermotor roda empat Indonesia dari Jepang sebagai variabel dependen dan GDP riil, harga internasional serta tingkat kurs dollar terhadap rupiah sebagai variabel independen adalah dengan menggunakan rumus regresi linier berganda.

Hasil estimasi atau persamaan yang dapat diperoleh model sebagai berikut:

$$M = 19.27342 - 0.132735 X1 - 0.524882 X2 - 0.417673 X3$$

Tanda parameter koefisien untuk konstanta adalah 19.27342, berarti jika GDP riil, harga dan tingkat perubahan nilai kurs dollar terhadap

rupiah sama dengan nol maka impor kendaraan bermotor roda empat Indonesia dari Jepang di Indonesia sebesar 19.27342 persen.

Tanda parameter koefisien untuk harga adalah -0.524882 , berarti jika harga naik sebesar 1 juta US \$ maka impor kendaraan bermotor roda empat Indonesia mengalami penurunan sebesar 0.524882 persen dengan asumsi variabel lain tetap.

Tanda parameter koefisien untuk kurs dollar terhadap rupiah adalah -0.417673 , berarti setiap apresiasi dollar terhadap rupiah naik sebesar 1 \$ maka impor kendaraan bermotor roda empat Indonesia mengalami penurunan sebesar 0.417673 persen dengan asumsi variabel lain tetap.

BAB VII

SIMPULAN DAN SARAN

7.1. Kesimpulan

Berdasarkan penelitian dan analisis yang telah dilakukan mengenai faktor-faktor yang mempengaruhi impor kendaraan bermotor roda empat Indonesia dari Jepang maka dapat disimpulkan sebagai berikut:

1. Berdasarkan pengujian serempak dengan menggunakan uji F menunjukkan bahwa variabel independen secara bersama-sama mampu mempengaruhi variabel dependen, artinya *gross domestic product*, harga dan kurs dollar terhadap rupiah secara serempak mempunyai pengaruh terhadap impor kendaraan bermotor roda empat Indonesia.
2. Pengujian secara individual dengan menggunakan uji t terhadap faktor-faktor yang mempengaruhi impor kendaraan bermotor roda empat Indonesia dari Jepang dapat disimpulkan sebagai berikut:
 - a. GDP berpengaruh negatif dan tidak signifikan terhadap impor kendaraan bermotor roda empat Indonesia. Hal ini dikarenakan GDP riil bukan merupakan faktor utama dalam membeli kendaraan bermotor roda empat melainkan harga. Artinya, meskipun GDP naik penduduk Indonesia belum tentu membeli kendaraan bermotor roda empat mereka akan melihat harga dari barang tersebut. Hasil uji untuk GDP riil tidak sesuai dengan hipotesis dalam penelitian ini.

- b. Harga berpengaruh negatif dan signifikan. Hal ini dapat dijelaskan bahwa setiap kenaikan harga menimbulkan penurunan impor kendaraan bermotor roda empat Indonesia. Dengan demikian sesuai dengan hukum permintaan apabila terjadi kenaikan harga kendaraan bermotor roda empat maka permintaan impor Indonesia akan menurun. Hasil uji individu untuk variabel harga internasional sesuai dengan hipotesis dalam penelitian ini.
- c. Tingkat nilai kurs dollar AS terhadap rupiah berpengaruh negatif dan signifikan terhadap impor kendaraan bermotor roda empat Indonesia. Hal ini sesuai dengan hipotesis.
- d. Hasil uji asumsi klasik terhadap model regresi menunjukkan tidak terdapat gejala multikolinieritas, heteroskedastisitas dan autokorelasi.

7.2. Implikasi

Berdasarkan kesimpulan-kesimpulan tersebut diatas, dapat dikemukakan implikasi serta saran-saran sebagai berikut:

1. GDP riil tidak berpengaruh terhadap permintaan impor kendaraan bermotor roda empat Indonesia. Kenaikan GDP riil justru menurunkan impor kendaraan bermotor roda empat Indonesia. Pemerintah harus melakukan pengurangan impor kendaraan bermotor roda empat sehingga pengeluaran devisa untuk kegiatan impor dapat dikurangi.
2. Faktor-faktor yang mempengaruhi volume impor kendaraan bermotor roda empat Indonesia dari Jepang, selain GDP riil, kurs dollar Amerika

terhadap rupiah dan harga kendaraan bermotor roda empat, masih ada faktor-faktor lain seperti barang substitusi, harga BBM, dan harga kendaraan bermotor roda empat internasional. Dalam penelitian ini faktor-faktor tersebut belum dimasukkan, maka disarankan jika ada penelitian yang sama ruang lingkupnya dengan penelitian ini dimasa yang akan datang agar memakai faktor-faktor selain yang telah dimasukkan pada penelitian ini.

DAFTAR PUSTAKA

- Boediono, (1983). *Ekonomi Internasional. Seri Sinopsis Pengantar Ekonomi*, No.3, BPFE, Yogyakarta.
- Jamli, Ahmad. (1992). *Dasar-dasar Keuangan International*, BPFE, Yogyakarta.
- Kindleberger, dan Lindert. (1998). *Ekonomi Internasional (terj.)*, Erlangga, Edisi VII, Jakarta.
- Mankiw, Gregory (2003). *Pengantar Ekonomi (terj.)*, Erlangga, Edisi II, Jakarta
- Meiners, E., Roger L. Miller, (2000) *Teori Mikro Ekonomi Intermediete (terj.)*, Rajawali Pers, Jakarta.
- MS, Amir. (1999). *Ekspor Impor Teori dan Penerapannya*. Pustaka Binaman Presindo, Jakarta.
- Munrokhim, Misanam. (2000). *Kandungan Impor dan Daya Saing Internasional Barang-Barang Berteknologi Tinggi*, Jurnal Ekonomi Pembangunan, Vol. 5, No. 1, Yogyakarta.
- Nopirin (1995), *Ekonomi Internasional* , BPFE, Yogyakarta
- Nordhaus, D., William. Paul A. Samuelson. (1993). *Ekonomi (terj.)*, Erlangga, Jakarta.
- Sidik, Nur. (1998). *Analisis Faktor-Faktor Yang Mempengaruhi Impor Barang-Barang Modal Indonesia Dari Jepang*, Skripsi Sarjana (Tidak dipublikasikan), Fakultas Ekonomi, Universitas Islam Indonesia. Yogyakarta.
- Sih Prapti, Endang, (1991), “*Deviasi Teori Siklus Kehidupan Produk (Product Life Cycle Theory)*, Jawaban Atas Teori H-O”, (terj.), *Jurnal Ekonomi Bisnis Indonesia*, FE UGM, Yogyakarta.
- Sukirno, Sadono. (1995), *Pengantar Teori Mikro Ekonomi*. Raja Grafindo Persada, Jakarta.
- Tambunan, Tulus, (2000). *Perdagangan Internasional dan Neraca Pembayaran*. LP3ES, Jakarta.

Yossa, Hepni, (2000), "*Analisis Faktor-Faktor Yang Mempengaruhi Impor Tembakau Indonesia oleh Jerman (1981-1999)*", Skripsi Sarjana (Tidak dipublikasikan), Fakultas Ekonomi, Universitas Islam Indonesia. Yogyakarta.

LAMPIRAN

DATA POKOK PENELITIAN

| obs | VOLUME | X1 | X2 | X3 |
|------|----------|----------|----------|----------|
| 1985 | 75277.00 | 200857.7 | 2468.210 | 1129.000 |
| 1986 | 29376.00 | 212633.2 | 4353.890 | 1557.000 |
| 1987 | 27628.00 | 223107.4 | 4339.800 | 1556.000 |
| 1988 | 18384.00 | 236004.1 | 5175.420 | 1634.000 |
| 1989 | 30385.00 | 253601.9 | 478.5200 | 1704.000 |
| 1990 | 55675.00 | 271938.1 | 1135.770 | 1804.000 |
| 1991 | 160050.0 | 29.15630 | 1135.770 | 1897.000 |
| 1992 | 25494.00 | 309659.1 | 5460.100 | 2018.000 |
| 1993 | 28970.00 | 329775.8 | 5955.550 | 1974.000 |
| 1994 | 8049.000 | 354640.8 | 18362.52 | 2105.000 |
| 1995 | 7386.000 | 383767.8 | 23869.48 | 2205.000 |
| 1996 | 10410.00 | 413797.3 | 17137.36 | 2285.000 |
| 1997 | 15442.00 | 433245.9 | 10704.57 | 5600.000 |
| 1998 | 12678.00 | 376374.9 | 6436.340 | 10375.00 |
| 1999 | 928.0000 | 379557.7 | 17780.17 | 7100.000 |
| 2000 | 9224.000 | 397666.3 | 9627.050 | 9595.000 |
| 2001 | 9501.000 | 411691.0 | 13598.56 | 10400.00 |
| 2002 | 10943.00 | 426740.6 | 7913.730 | 8940.000 |

KETERANGAN

- VOLUME = Permintaan Impor Kendaraan Bermotor Roda 4 (Unit).
- (X1) = *Gross Domestic Product* tahun dasar 1993 (Milyar Rupiah).
- (X2) = Harga rata-rata (US \$/unit).
- (X3) = Nilai kurs rupiah (\$/Rp).

REGRESI

Dependent Variable: LOG(VOLUME)

Method: Least Squares

Date: 09/23/05 Time: 15:56

Sample: 1985 2002

Included observations: 18

| Variable | Coefficient | Std. Error | t-Statistic | Prob. |
|--------------------|-------------|-----------------------|-------------|----------|
| C | 19.27342 | 1.771253 | 10.88123 | 0.0000 |
| LOG(GDP) | -0.132735 | 0.080732 | -1.644141 | 0.1224 |
| LOG(PRICE) | -0.524882 | 0.181656 | -2.889430 | 0.0119 |
| LOG(KURS) | -0.417673 | 0.230448 | -1.812439 | 0.0914 |
| R-squared | 0.710917 | Mean dependent var | | 9.771165 |
| Adjusted R-squared | 0.648970 | S.D. dependent var | | 1.109099 |
| S.E. of regression | 0.657117 | Akaike info criterion | | 2.191219 |
| Sum squared resid | 6.045230 | Schwarz criterion | | 2.389080 |
| Log likelihood | -15.72097 | F-statistic | | 11.47631 |
| Durbin-Watson stat | 2.069044 | Prob(F-statistic) | | 0.000458 |

| obs | Actual | Fitted | Residual | Residual Plot |
|------|---------|---------|----------|---------------|
| 1985 | 11.2289 | 10.6168 | 0.61209 | . * |
| 1986 | 10.2879 | 10.1771 | 0.11082 | . * . |
| 1987 | 10.2266 | 10.1727 | 0.05388 | . * . |
| 1988 | 9.81924 | 10.0524 | -0.23315 | . * . |
| 1989 | 10.3217 | 11.2750 | -0.95335 | *. . |
| 1990 | 10.9273 | 10.7883 | 0.13901 | . * . |
| 1991 | 11.9832 | 11.9806 | 0.00268 | . * . |
| 1992 | 10.1462 | 9.90006 | 0.24613 | . * . |
| 1993 | 10.2740 | 9.85533 | 0.41869 | . * . |
| 1994 | 8.99330 | 9.22783 | -0.23453 | . * . |
| 1995 | 8.90734 | 9.06030 | -0.15296 | . * . |
| 1996 | 9.25052 | 9.20933 | 0.04119 | . * . |
| 1997 | 9.64485 | 9.07583 | 0.56901 | . * . |
| 1998 | 9.44762 | 9.10397 | 0.34365 | . * . |
| 1999 | 6.83303 | 8.72794 | -1.89490 | *. . |
| 2000 | 9.12956 | 8.91799 | 0.21158 | . * . |
| 2001 | 9.15915 | 8.69845 | 0.46070 | . * . |
| 2002 | 9.30046 | 9.04102 | 0.25944 | . * . |

Dependent Variable: LOG(PRICE)

Method: Least Squares

Date: 09/23/05 Time: 16:06

Sample: 1985 2002

Included observations: 18

| Variable | Coefficient | Std. Error | t-Statistic | Prob. |
|--------------------|-------------|-----------------------|-------------|----------|
| C | 3.547022 | 2.456795 | 1.443760 | 0.1681 |
| LOG(KURS) | 0.637883 | 0.305392 | 2.088733 | 0.0531 |
| R-squared | 0.214254 | Mean dependent var | | 8.655738 |
| Adjusted R-squared | 0.165145 | S.D. dependent var | | 1.075884 |
| S.E. of regression | 0.983040 | Akaike info criterion | | 2.908105 |
| Sum squared resid | 15.46187 | Schwarz criterion | | 3.007035 |
| Log likelihood | -24.17294 | F-statistic | | 4.362808 |
| Durbin-Watson stat | 0.954774 | Prob(F-statistic) | | 0.053069 |

| obs | Actual | Fitted | Residual | Residual Plot |
|------|---------|---------|----------|---------------|
| 1985 | 7.81125 | 8.03076 | -0.21951 | . * |
| 1986 | 8.37882 | 8.23579 | 0.14303 | . * |
| 1987 | 8.37558 | 8.23538 | 0.14020 | . * |
| 1988 | 8.55168 | 8.26658 | 0.28509 | . * |
| 1989 | 6.17070 | 8.29334 | -2.12264 | * . . |
| 1990 | 7.03507 | 8.32972 | -1.29465 | * . . |
| 1991 | 7.03507 | 8.36178 | -1.32671 | * . . |
| 1992 | 8.60522 | 8.40122 | 0.20400 | . * |
| 1993 | 8.69208 | 8.38716 | 0.30492 | . * |
| 1994 | 9.81807 | 8.42815 | 1.38992 | . . * |
| 1995 | 10.0804 | 8.45775 | 1.62260 | . . * |
| 1996 | 9.74902 | 8.48049 | 1.26853 | . . * |
| 1997 | 9.27843 | 9.05228 | 0.22614 | . * |
| 1998 | 8.76972 | 9.44562 | -0.67591 | . * . |
| 1999 | 9.78584 | 9.20367 | 0.58217 | . * |
| 2000 | 9.17233 | 9.39577 | -0.22344 | . * . |
| 2001 | 9.51772 | 9.44716 | 0.07056 | . * . |
| 2002 | 8.97635 | 9.35067 | -0.37431 | . * . |

Dependent Variable: LOG(KURS)

Method: Least Squares

Date: 09/23/05 Time: 16:08

Sample: 1985 2002

Included observations: 18

| Variable | Coefficient | Std. Error | t-Statistic | Prob. |
|--------------------|-------------|-----------------------|-------------|----------|
| C | 6.996255 | 1.060694 | 6.595921 | 0.0000 |
| LOG(GDP) | 0.083280 | 0.085907 | 0.969417 | 0.3468 |
| R-squared | 0.055477 | Mean dependent var | | 8.008862 |
| Adjusted R-squared | -0.003556 | S.D. dependent var | | 0.780708 |
| S.E. of regression | 0.782095 | Akaike info criterion | | 2.450757 |
| Sum squared resid | 9.786755 | Schwarz criterion | | 2.549688 |
| Log likelihood | -20.05682 | F-statistic | | 0.939769 |
| Durbin-Watson stat | 0.278931 | Prob(F-statistic) | | 0.346764 |

| obs | Actual | Fitted | Residual | Residual Plot | | |
|------|---------|---------|----------|---------------|---|---|
| 1985 | 7.02909 | 8.01313 | -0.98405 | * | . | . |
| 1986 | 7.35052 | 8.01788 | -0.66736 | . | * | . |
| 1987 | 7.34987 | 8.02188 | -0.67201 | . | * | . |
| 1988 | 7.39879 | 8.02656 | -0.62778 | . | * | . |
| 1989 | 7.44073 | 8.03255 | -0.59182 | . | * | . |
| 1990 | 7.49776 | 8.03837 | -0.54060 | . | * | . |
| 1991 | 7.54803 | 7.27713 | 0.27090 | . | . | * |
| 1992 | 7.60986 | 8.04918 | -0.43932 | . | * | . |
| 1993 | 7.58782 | 8.05443 | -0.46661 | . | * | . |
| 1994 | 7.65207 | 8.06048 | -0.40841 | . | * | . |
| 1995 | 7.69848 | 8.06705 | -0.36857 | . | * | . |
| 1996 | 7.73412 | 8.07333 | -0.33921 | . | * | . |
| 1997 | 8.63052 | 8.07715 | 0.55337 | . | . | * |
| 1998 | 9.24715 | 8.06543 | 1.18172 | . | . | * |
| 1999 | 8.86785 | 8.06613 | 0.80172 | . | . | * |
| 2000 | 9.16900 | 8.07002 | 1.09898 | . | . | * |
| 2001 | 9.24956 | 8.07290 | 1.17666 | . | . | * |
| 2002 | 9.09829 | 8.07589 | 1.02240 | . | . | * |

MULTIKOLINIERITAS

Dependent Variable: LOG(GDP)

Method: Least Squares

Date: 09/23/05 Time: 16:01

Sample: 1985 2002

Included observations: 18

| Variable | Coefficient | Std. Error | t-Statistic | Prob. |
|--------------------|-------------|-----------------------|-------------|----------|
| C | 4.222670 | 4.002047 | 1.055127 | 0.3070 |
| LOG(PRICE) | 0.916892 | 0.459021 | 1.997496 | 0.0631 |
| R-squared | 0.199599 | Mean dependent var | | 12.15905 |
| Adjusted R-squared | 0.149574 | S.D. dependent var | | 2.208026 |
| S.E. of regression | 2.036209 | Akaike info criterion | | 4.364496 |
| Sum squared resid | 66.33836 | Schwarz criterion | | 4.463426 |
| Log likelihood | -37.28046 | F-statistic | | 3.989989 |
| Durbin-Watson stat | 2.317240 | Prob(F-statistic) | | 0.063068 |

| obs | Actual | Fitted | Residual | Residual Plot |
|------|---------|---------|----------|---------------|
| 1985 | 12.2104 | 11.3847 | 0.82561 | . * . |
| 1986 | 12.2673 | 11.9051 | 0.36217 | . * . |
| 1987 | 12.3154 | 11.9022 | 0.41323 | . * . |
| 1988 | 12.3716 | 12.0636 | 0.30797 | . * . |
| 1989 | 12.4435 | 9.88053 | 2.56299 | . .* |
| 1990 | 12.5133 | 10.6731 | 1.84026 | . * |
| 1991 | 3.37267 | 10.6731 | -7.30040 | * . . |
| 1992 | 12.6432 | 12.1127 | 0.53050 | . * . |
| 1993 | 12.7062 | 12.1924 | 0.51380 | . * . |
| 1994 | 12.7789 | 13.2248 | -0.44592 | . * . |
| 1995 | 12.8578 | 13.4653 | -0.60748 | . * . |
| 1996 | 12.9331 | 13.1615 | -0.22834 | . * . |
| 1997 | 12.9791 | 12.7300 | 0.24907 | . * . |
| 1998 | 12.8383 | 12.2636 | 0.57479 | . * . |
| 1999 | 12.8468 | 13.1952 | -0.34847 | . * . |
| 2000 | 12.8934 | 12.6327 | 0.26066 | . * . |
| 2001 | 12.9280 | 12.9494 | -0.02136 | . * . |
| 2002 | 12.9639 | 12.4530 | 0.51091 | . * . |

Heterokedestisitas

Dependent Variable: ABSU
 Method: Least Squares
 Date: 09/23/05 Time: 12:54
 Sample: 1985 2002
 Included observations: 18

| Variable | Coefficient | Std. Error | t-Statistic | Prob. |
|--------------------|-------------|-----------------------|-------------|----------|
| C | -1.849288 | 1.406589 | -1.314733 | 0.2097 |
| LOG(PRICE) | 0.133076 | 0.144257 | 0.922493 | 0.3719 |
| LOG(GDP) | 0.021026 | 0.064111 | 0.327970 | 0.7478 |
| LOG(KURS) | 0.119745 | 0.183004 | 0.654332 | 0.5235 |
| R-squared | 0.187554 | Mean dependent var | | 0.517265 |
| Adjusted R-squared | 0.013458 | S.D. dependent var | | 0.525377 |
| S.E. of regression | 0.521830 | Akaike info criterion | | 1.730180 |
| Sum squared resid | 3.812289 | Schwarz criterion | | 1.928040 |
| Log likelihood | -11.57162 | F-statistic | | 1.077305 |
| Durbin-Watson stat | 2.038378 | Prob(F-statistic) | | 0.390553 |

| obs | Actual | Fitted | Residual | Residual Plot |
|------|---------|---------|----------|---------------|
| 1985 | 0.69970 | 0.28864 | 0.41106 | ..* |
| 1986 | 0.05922 | 0.40386 | -0.34464 | ..* |
| 1987 | 0.00679 | 0.40436 | -0.39757 | ..* |
| 1988 | 0.33515 | 0.43483 | -0.09968 | ..* |
| 1989 | 0.05820 | 0.12452 | -0.06631 | ..* |
| 1990 | 0.86570 | 0.24784 | 0.61786 | ..* |
| 1991 | 0.05810 | 0.06166 | -0.00356 | ..* |
| 1992 | 0.20078 | 0.47295 | -0.27217 | ..* |
| 1993 | 0.33562 | 0.48319 | -0.14757 | ..* |
| 1994 | 0.75911 | 0.64225 | 0.11686 | ..* |
| 1995 | 0.76715 | 0.68437 | 0.08278 | ..* |
| 1996 | 0.42088 | 0.64613 | -0.22525 | ..* |
| 1997 | 0.55845 | 0.69181 | -0.13336 | ..* |
| 1998 | 0.70804 | 0.69500 | 0.01304 | ..* |
| 1999 | 2.31499 | 0.78497 | 1.53002 | ..* |
| 2000 | 0.39266 | 0.74037 | -0.34771 | ..* |
| 2001 | 0.26514 | 0.79671 | -0.53157 | ..* |
| 2002 | 0.50509 | 0.70731 | -0.20222 | ..* |