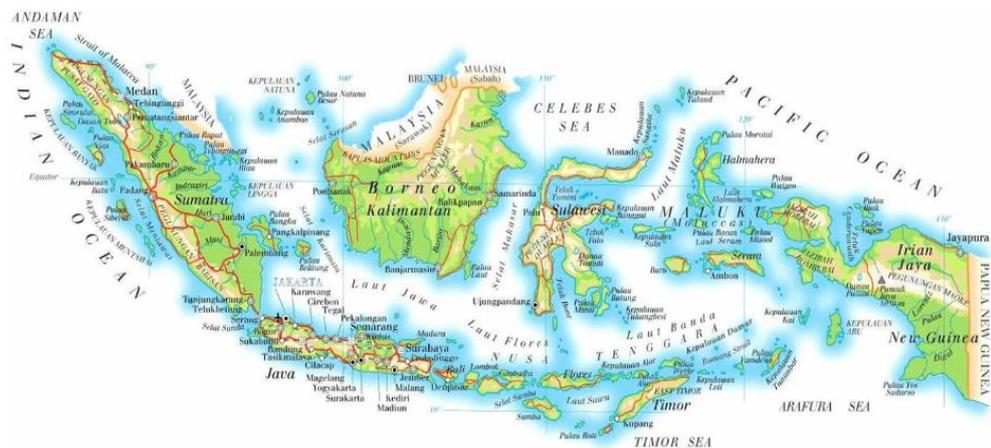


BAB IV GAMBARAN UMUM PENELITIAN

A. Keadaan Geografis

Indonesia merupakan negara yang terletak di benua Asia, khususnya Asia Tenggara. Secara astronomis, Indonesia terletak antara $6^{\circ} 08'$ Lintang Utara dan $11^{\circ} 15'$ Lintang Selatan dan antara $95^{\circ} 45'$ – $141^{\circ} 05'$ Bujur Timur dan dilalui oleh garis Khatulistiwa yang terletak pada garis lintang 0° .

Berdasarkan letak geografisnya, kepulauan Indonesia berada di antara Benua Asia dan Benua Australia, serta diapit dua Samudra yaitu samudra Hindia dan Samudra Pasifik.



Gambar 4.1
Peta Negara Indonesia

Berdasarkan posisi geografisnya, Negara Indonesia memiliki batas-batas wilayah sebagai berikut:

- Utara : Negara Malaysia, Singapura, Filipina, dan Laut Cina Selatan
- Selatan : Negara Australia dan Samudra Hindia
- Barat : Samudra Hindia
- Timur : Negara Papua Nugini, Timor Leste, dan Samudra Pasifik

Indonesia memiliki luas wilayah sebesar 1.910.931, 32 km² dengan total sebanyak 17.504 pulau. Batas ujung sebelah barat Indonesia adalah Sabang, batas ujung timur adalah Merauke, batas ujung utara adalah Miangas, dan batas ujung selatan adalah pulau Rote. Indonesia terletak dikawasan yang beriklim tropis dan terletak pada belahan bumi bagian timur. Indonesia merupakan negara yang memiliki 3 pembagian waktu, yaitu Waktu Indonesia Barat (WIB), Waktu Indonesia Tengah (WITA), dan Waktu Indonesia Timur (WIT).

Indonesia terdiri dari 34 provinsi yang terletak di 5 pulau besar dan 4 kepulauan. Berikut adalah 34 provinsi yang ada di Indonesia:

- Pulau Sumatera terdiri dari Aceh, Sumatera Utara, Sumatera Barat, Riau, Jambi, Sumatera Selatan, Bengkulu, dan Lampung.
- Kepulauan Riau terdiri dari Kepulauan Riau.
- Kepulauan Bangka Belitung terdiri Kepulauan Bangka Belitung.
- Pulau Jawa terdiri dari DKI Jakarta, Jawa Barat, Banten, Jawa Tengah, DI Yogyakarta, dan Jawa Timur.

- Kepulauan Nusa Tenggara (Sunda Kecil) terdiri dari Bali, Nusa Tenggara Barat, dan Nusa Tenggara Timur.
- Pulau Kalimantan terdiri dari Kalimantan Barat, Kalimantan Tengah, Kalimantan Selatan, Kalimantan Timur, dan Kalimantan Utara.
- Pulau Sulawesi terdiri Sulawesi Utara, Gorontalo, Sulawesi Tengah, Sulawesi Selatan, Sulawesi Barat, dan Sulawesi Tenggara.
- Kepulauan Maluku terdiri dari Maluku dan Maluku Utara.
- Pulau Papua terdiri dari Papua dan Papua Barat.

B. Demografi

Penduduk Indonesia pada tahun 2017 mencapai 264 juta jiwa. Jumlah penduduk masih diperkirakan meningkat sebesar 32,6 juta penduduk dalam kurun waktu 10 tahun (2010-2020). Menurut proyeksi BPS tahun 2010-2025 diperkirakan jumlah penduduk sesuai kelompok umur 0-14 tahun adalah 2,7 persen, umur 15-59 tahun adalah 18,9 persen, sedangkan umur 60 tahun keatas adalah 86,8 persen. Terdapat perbedaan dalam pertumbuhan penduduk menurut kelompok umur, dengan pertumbuhan tertinggi pada kelompok lansia yaitu 60 tahun keatas. Pertumbuhan penduduk menurut kelompok umur 0-14 tahun tumbuh negatif 3,6 persen, umur 15-59 tahun tumbuh 25,9 persen, dan umur 60 tahun keatas tumbuh 67,2 persen. Angka harapan hidup masyarakat Indonesia pada tahun 2015 adalah 70,1 tahun atau meningkat dari tahun sebelumnya yaitu 69,1 tahun.

C. Variabel

1. Impor Kendaraan Bermotor

Sejak tahun 1987 Indonesia telah mengimpor kendaraan bermotor, kemudian pada 1999 impor kendaraan bermotor dalam keadaan utuh (CBU) dapat dilakukan oleh Importir Umum yang berstatus badan hukum Indonesia dan memiliki Surat izin Usaha (SIUP) dan Angka Pengenal Impor (API). Dengan demikian impor mobil tidak lagi dimonopoli oleh Agen Tunggal Pemegang Merek (ATPN). Impor mobil juga tidak terkena ketentuan larangan dan pembatasan. Artinya impor mobil tidak memerlukan perizinan dari kementerian terkait. Namun demikian atas mobil yang akan diimpor wajib didaftarkan tipenya di Kementerian Perindustrian.

Impor mobil selain dilakukan oleh ATPM atau Importir Umum dapat juga diimpor melalui kedutaan besar, barang tenaga ahli bangsa asing, barang proyek, barang eks konferensi internasional, hibah, barang hasil lelang dan sebagainya. Dari sekian banyak cara mobil impor masuk ke wilayah Indonesia, impor mobil paling banyak dilakukan oleh ATPM dan importir umum.

Untuk penyelesaian kewajiban pabean, pihak importir wajib memenuhi ketentuan impor atas barang yang diimpornya, menyampaikan PIB dan dokumen pelengkap pabeannya ke Kantor Pabean. Impor mobil tidak diatur tataniaga impornya. Namun demikian impor mobil sebagai

barang dagangan harus terlebih dahulu memenuhi persyaratan yang telah ditentukan oleh Kementerian Perindustrian seperti pengurusan Tanda Pendaftaran Tipe dan *Vehicle Identification Number Decoder*. Untuk persyaratan impor di Kantor Pabean tidak memerlukan izin dari Kementerian Perdagangan, karena impor mobil tidak diatur tataniaga impornya.

Dalam pasal 10B ayat (2) UU Kepabeanan ditetapkan bahwa: Barang impor dapat dikeluarkan sebagai barang impor untuk dipakai setelah diserahkan pemberitahuan pabean dan dilunasi bea masuknya. Dalam Keputusan Menteri Keuangan Nomor 144/KMK.04/2007 tentang Pengeluaran Barang Impor Untuk Dipakai, dalam pasal 5 disebutkan bahwa: Barang impor hanya dapat dikeluarkan sebagai barang impor untuk dipakai dari kawasan pabean atau tempat lain yang diperlakukan sama dengan Tempat penimbunan Sementara (TPS), setelah dibayar bea masuk dan/atau pajak dalam rangka impor (PDRI).

Peraturan Direktur Jenderal Bea dan Cukai Nomor 42/BC/2008. Nomor 8/BC/2009 tentang Petunjuk Pelaksanaan Pengeluaran Barang Impor Untuk Dipakai, dalam pasal 5 ayat (5) disebutkan bahwa Pemberitahuan Impor Barang (PIB), dokumen pelengkap pabean dan bukti pembayaran bea masuk, cukai dan PDRI disampaikan kepada Pejabat di Kantor Pabean tempat pengeluaran barang. Yang dimaksud dengan dokumen pelengkap pabean adalah semua dokumen yang digunakan sebagai pelengkap pemberitahuan pabean, *misalnya Invoice, Packing List,*

Bill of Lading/Airway Bill, dokumen pemenuhan persyaratan Impor, dan dokumen lainnya yang dipersyaratkan.

Sesuai dengan Keputusan Menperindag No. 290/MPP/Kep/6/1999, impor kendaraan bermotor dalam keadaan Completely Built Up (CBU) dapat dilakukan oleh Importir Umum yang berstatus badan hukum Indonesia dan memiliki Surat Izin Usaha Perdagangan (SIUP) dan Angka Pengenal Impor (API). Dengan demikian impor mobil tidak lagi dimonopoli oleh Agen Tunggal Pemegang Merek (ATPM). Disamping dapat dilakukan oleh Importir Umum, impor mobil juga tidak terkena ketentuan larangan dan pembatasan. Artinya impor mobil tidak memerlukan perizinan dari Kementerian terkait. Namun demikian atas mobil yang akan diimpor wajib didaftarkan tipenya di Kementerian Perindustrian. Dalam pelaksanaan impornya pada dokumen pelengkap pabean disertakan juga Tanda Pendaftaran Tipe (TPT).

Dalam Keputusan Menperindag No 49/MPP/Kep/2/2000 tentang Persyaratan Impor Kendaraan Bermotor Dalam Keadaan Utuh (CBU), disebutkan bahwa setiap kendaraan bermotor dalam keadaan utuh yang akan diimpor wajib terlebih dahulu didaftarkan tipenya pada Direktorat Jenderal Industri Logam, Mesin Elektronika dan Aneka (Dirjen ILMEA), Kementerian Perindustrian. Pendaftaran tipe adalah pendaftaran spesifikasi teknis dari tipe kendaraan bermotor tertentu yang akan diproduksi, atau akan diimpor. Tanda pendaftaran tipe diterbitkan

berdasarkan atas kelengkapan dan kebenaran dokumen, tanpa melihat fisik kendaraan yang bersangkutan, dan bukan merupakan izin impor.

Dalam rangka penyelesaian kewajiban pabean, pihak importir wajib memenuhi ketentuan impor atas barang yang diimpornya, menyampaikan PIB dan dokumen pelengkap pabeannya ke Kantor Pabean. Atas impor mobil pada masa ini tidak diatur tataniaga impornya, namun semua kegiatan impor dilakukan oleh importir yang telah memperoleh API dari Kementerian Perdagangan. Impor mobil tetap harus memenuhi ketentuan dari instansi terkait seperti Tanda Pendaftaran Tipe (TPT) mobil yang akan diimpor, serta ketentuan impor mobil bekas atas impor mobil bekas.

Mobil bekas dilarang diimpor, kecuali atas jenis/tipe tertentu, dengan izin Kementerian Perdagangan (PerMenDag No.06/M-DAG/PER/3/2006. No.38/M-DAG/PER/12/2005 tentang Ketentuan Impor Kendaraan Bermotor Bukan Baru). Kendaraan bermotor/mobil impor dikategorikan sebagai bekas apabila tahun pembuatan produksi lebih dari 2 tahun, atau kendaraan pernah didaftarkan di negara lain, atau telah digunakan hingga 1000 KM.

Pada umumnya impor mobil dilakukan melalui pengangkutan kargo, baik mobil yang diimpor oleh Agen Tunggal Pemegang Merek (ATPM) maupun oleh Importir Umum. Dalam beberapa kasus mobil dapat juga diimpor melalui Corps Diplomatic, atau sebagai barang tenaga ahli

bangsa asing, barang proyek, barang eks konferensi internasional, hasil lelang dan sebagainya. Berikut ini disampaikan berbagai kemungkinan cara memasukkan mobil impor ke wilayah Indonesia:

a. Impor Mobil sebagai Barang Dagangan.

Mobil yang diimpor ke Indonesia bisa berupa kendaraan bermotor dalam keadaan terurai (Completely Knock Down/Semi Knock Down) maupun dalam keadaan utuh (CBU). Industri mobil yang mengimpor kendaraan dalam keadaan terurai dilakukan oleh ATPN. Sedangkan impor mobil dalam keadaan utuh dapat dilakukan baik oleh ATPN maupun oleh Importir Umum. Sebelum impor, Importir mengurus terlebih dahulu persyaratan mobil yang akan diimpor ke Direktorat Jenderal ILMEA, Kementerian Perindustrian berupa TPT, dan VIN decoder untuk varian baru.

Penyelesaian impor di kantor pabean dilakukan dengan menyampaikan Pemberitahuan Impor Barang (PIB) dan dokumen pelengkap pabean, serta terlebih dahulu melunasi pembayaran bea masuk dan Pajak Dalam Rangka Impor (PDRI). Impor mobil CBU tidak memerlukan izin impor dari Kementerian Perdagangan maupun Kementerian Perindustrian.

b. Impor Mobil Sebagai Barang Korps Diplomatik/Duta Besar Perwakilan Negara Asing dan Organisasi Internasional.

Duta Besar perwakilan negara asing dan pejabatnya, serta pejabat organisasi internasional dibolehkan mengimpor mobil dalam

keadaan utuh dengan diberikan fasilitas pembebasan bea masuk dan PDRI. Jumlah mobil yang dapat diimpor masing-masing 1 unit. Selain untuk pejabat, pembebasan bea masuk dan PDRI juga diberikan untuk keperluan kantor kedutaan paling banyak 16 unit untuk kantor dengan jumlah pejabat lebih dari 10 orang; dan maksimal 10 unit untuk kantor dengan pejabat 10 orang atau kurang.

Untuk keperluan kantor perwakilan konsuler dan kantor perwakilan organisasi internasional (misalnya: ASEAN Secretary) diizinkan impor mobil dalam keadaan utuh paling banyak 6 unit untuk kantor dengan pejabat lebih dari 5; dan 5 unit untuk kantor dengan jumlah pejabat 5 orang atau kurang. Keputusan pemberian pembebasan bea masuk dan PDRI diberikan oleh DJBC setelah mendapat persetujuan dari Kementerian Luar Negeri RI. Kendaraan bermotor eks pejabat tersebut dapat dijual setelah lewat 2 tahun dengan membayar bea masuk dan pungutan impor lainnya.

- c. Impor Mobil Sebagai Barang Pindahan Duta Besar RI yang Telah Habis Masa Tugasnya.

Duta Besar Republik Indonesia yang telah habis masa tugasnya di luar negeri dapat membawa kendaraan bermotor sebagai barang pindahannya sebanyak 1 unit. Pengimporannya harus memenuhi formalitas pabean dan membayar bea masuk dan PDRI. Dispensasi ini hanya diberikan terhadap Duta Besar, tidak termasuk pejabat kedutaan lainnya.

d. Impor Mobil Sebagai Barang Keperluan Tenaga Ahli Bangsa Asing.

Terhadap pemasukan barang keperluan badan internasional baik untuk keperluan kantor maupun pejabatnya yang bertugas di Indonesia diberikan fasilitas pembebasan bea masuk dan PDRI. Selain kendaraan untuk keperluan kantor dan pejabatnya, juga dapat diberikan fasilitas terhadap barang untuk keperluan proyek dan non proyek dalam rangka kerja sama teknik. Untuk keperluan pejabat dapat diberikan masing-masing 1 unit kendaraan bermotor. Untuk keperluan kantor badan internasional di bawah Perserikatan Bangsa Bangsa dapat mengimpor kendaraan bermotor dalam keadaan utuh paling banyak 2 unit, dan untuk badan internasional lainnya 1 unit. Untuk kendaraan proyek tidak dibatasi jumlah dan jenisnya, tergantung kebutuhan dilapangan. Keputusan terhadap pemberian pembebasan bea masuk dan PDRI diberikan oleh DJBC setelah mendapat persetujuan Sekretariat Negara Republik Indonesia. Kendaraan bermotor yang pernah digunakan pejabat tersebut dapat dijual setelah lewat dua tahun dengan membayar bea masuk dan pungutan impor lainnya.

e. Barang Proyek/Operasi Pertambangan

Barang proyek termasuk kendaraan bermotor untuk proyek yang termasuk dalam M/L (*Master List*) memperoleh pembebasan bea masuk. Barang-barang proyek tersebut mendapatkan fasilitas berdasarkan MoU antara pemerintah RI dengan perusahaan yang

bersangkutan. Dalam implementasinya M/L diterbitkan oleh Badan Koordinasi Penanaman Modal (BKPM). Kendaraan bermotor eks barang proyek jika dijual wajib melunasi bea masuk dan PDRI.

- f. Impor Sementara Berupa Kendaraan Bermotor Untuk Keperluan Olah Raga, Pameran, Dan Kendaraan yang Dibawa Oleh Wisatawan Asing.

Impor sementara adalah memasukkan barang ke dalam daerah pabean untuk sementara waktu yang selanjutnya diekspor kembali. Kendaraan bermotor yang diimpor untuk keperluan pameran mendapatkan fasilitas pembebasan bea masuk dan PDRI tidak dipungut, dengan syarat setelah selesai pameran kendaraan tersebut diekspor kembali.

Demikian juga kendaraan bermotor yang digunakan dalam rangka kegiatan olah raga, kendaraan yang dibawa oleh wisatawan asing ke Indonesia kemudian dibawa kembali keluar wilayah Indonesia. Kendaraan bermotor yang digunakan dalam kegiatan tersebut tidak boleh dijual di dalam negeri.

- g. Bantuan, Hibah, Bencana Alam

Hibah barang dan kendaraan bermotor dari pemerintah/negara asing atau lembaga swasta di luar negeri, untuk pemerintah RI maupun untuk swasta dapat diberikan fasilitas pembebasan bea masuk. Impor kendaraan tersebut harus memenuhi persyaratan sebagai barang hibah seperti sertifikat hibah, rekomendasi instansi terkait, izin dari

kementerian perdagangan (misalnya kendaraan bekas). Kendaraan bermotor tersebut tidak boleh dijual di dalam negeri.

h. Kendaraan Bermotor Untuk Keperluan Khusus.

Kendaraan bermotor untuk keperluan khusus antara lain untuk ketentaraan/kepolisian negara dan/atau protokoler kenegaraan, dan konferensi internasional seperti APEC. Kendaraan bermotor tersebut diimpor dengan mendapatkan fasilitas pembebasan bea masuk dan pungutan impor lainnya. Kendaraan bermotor untuk keperluan khusus jika dijual di dalam negeri harus melunasi bea masuk dan PDRI.

i. Eks Lelang

Kendaraan bermotor asal impor yang karena suatu hal ditetapkan sebagai barang tidak dikuasai/dikuasai negara dapat dilelang di muka umum. Persyaratan lelang antara lain dapat memenuhi harga limit yang berupa pungutan bea masuk dan PDRI serta biaya lelang.

Dari sekian banyak cara mobil impor masuk ke wilayah Indonesia yang paling dominan adalah impor mobil sebagai barang dagangan melalui cargo, baik impor melalui Agen Tunggal Pemegang merek (ATPM) maupun oleh Importir Umum (IU). Impor mobil sebagai barang dagangan harus terlebih dahulu memenuhi persyaratan yang telah ditentukan oleh Kementerian Perindustrian seperti pengurusan Tanda Pendaftaran Tipe (TPT) dan Vehicle Identification Number (VIN) decoder. Untuk

persyaratan impor di kantor pabean tidak memerlukan izin dari Kementerian Perdagangan, karena impor mobil tidak diatur tataniaga impornya.

Tabel 4.1

Impor Kendaraan Bermotor Indonesia Tahun 1987-2017 (juta rupiah)

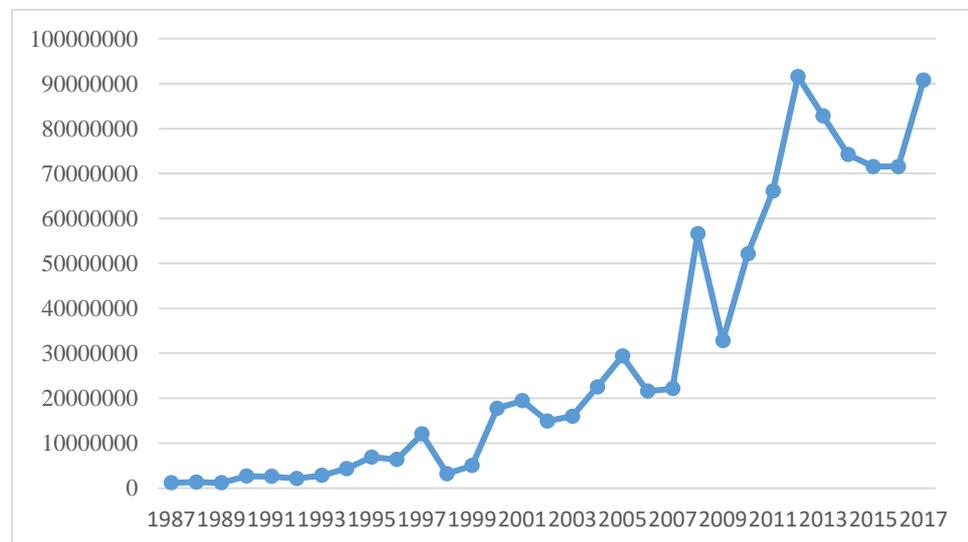
Tahun	Impor	Tahun	Impor	Tahun	Impor
1987	1.172.160	1998	3.180.308	2008	56.592.533
1988	1.334.615	1999	5.024.670	2009	32.796.649
1989	1.165.853	2000	17.768.021	2010	52.135.754
1990	2.667.483	2001	19.422.000	2011	66.144.360
1991	2.603.345	2002	14.908.344	2012	91.588.959
1992	2.144.480	2003	16.001.390	2013	82.798.815
1993	2.793.851	2004	22.510.599	2014	74.191.845
1994	4.340.380	2005	29.378.006	2015	71.544.122
1995	6.886.380	2006	21.549.146	2016	71.544.295
1996	6.371.189	2007	22.138.908	2017	90.751.656
1997	12.056.985				

Sumber : Badan Pusat Statistik (BPS)

Tabel 4.1 menunjukkan data impor kendaraan dari tahun 1987 sampai dengan tahun 2017. Sementara pada gambar 4.2 menunjukkan pertumbuhan impor kendaraan bermotor di Indonesia. Pertumbuhan kendaraan bermotor sejak 1987 sampai dengan 2017 bersifat fluktuatif namun cenderung meningkat. Pada tahun 1987 impor kendaraan Indonesia sebesar 1.172.160 juta rupiah, kemudian impor kendaraan bermotor mengalami fluktuasi hingga tahun 1996. Kemudian mengalami kenaikan yang signifikan pada tahun 1997 impor kendaraan bermotor Indonesia sebesar 12.056.985 namun setahun kemudian pada tahun 1998 impor kendaraan bermotor Indonesia mengalami penurunan yang cukup drastis. Penurunan tersebut bersamaan terjadinya krisis besar-besaran yang dialami beberapa negara termasuk Indonesia. Angka impor kendaraan bermotor

Indonesia tertinggi pada tahun 2012 yaitu sebesar 91.558.959 juta rupiah hingga tahun 2017, walaupun bersifat fluktuatif namun terlihat pada tahun 2017 impor kendaraan bermotor Indonesia mencapai 90.751.656 juta rupiah.

Berikut merupakan grafik pertumbuhan impor kendaraan bermotor di Indonesia:



Sumber: Badan Pusat Statistik

Gambar 4.2
Perkembangan Impor Kendaraan Bermotor Indonesia
Tahun 1987-2017 (juta rupiah)

2. Kurs

Indonesia merupakan salah satu negara dengan keberadaan dollar sangat dibutuhkan di dalam perekonomiannya. Hal ini terjadi karena masyarakat banyak melakukan konsumsi terhadap produk luar negeri sehingga dibutuhkan dolar Amerika untuk dapat melakukan transaksi

impor dalam upaya pemenuhan kebutuhan konsumsi masyarakat Indonesia. Selain itu banyak produsen Indonesia yang masih menggunakan bahan produksi yang dibeli dari luar negeri atau dengan kata lain bahan-bahan produksi diimpor dari luar negeri.

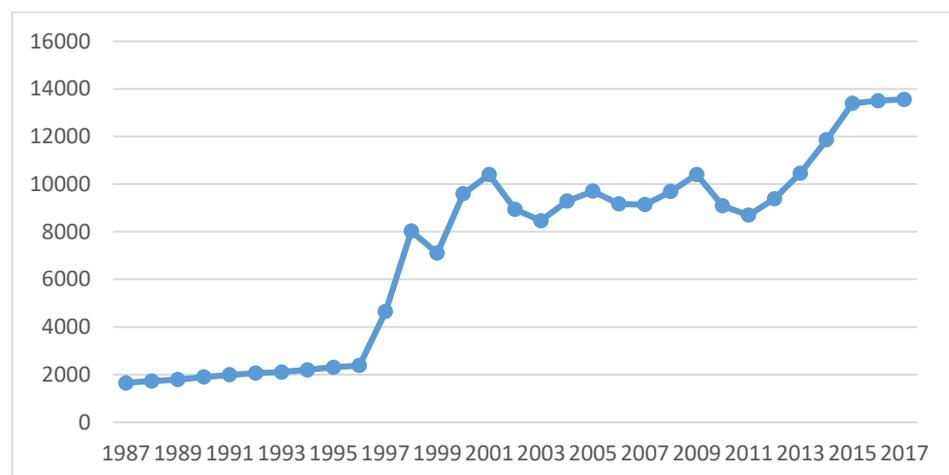
Tabel 4.2
Kurs Indonesia terhadap USD tahun 1987-2017 (rupiah)

Tahun	Kurs	Tahun	Kurs	Tahun	Kurs
1987	1,650	1998	8,025	2008	9,691
1988	1,729	1999	7,100	2009	10,408
1989	1,795	2000	9,595	2010	9,087
1990	1,901	2001	10,400	2011	8,700
1991	1,992	2002	8,940	2012	9,387
1992	2,062	2003	8,465	2013	10,461
1993	2,110	2004	9,290	2014	11,865
1994	2,200	2005	9,705	2015	13,389
1995	2,308	2006	9,164	2016	13,503
1996	2,383	2007	9,140	2017	13,560
1997	4,650				

Sumber: Badan Pusat Statistik

Pada tabel 4.3 menunjukkan Nilai rupiah selalu mengalami perubahan setiap tahunnya, terkadang rupiah mengalami apresiasi dan terkadang rupiah mengalami depresiasi. Pada tahun 1987 kurs rupiah terhadap dolar Amerika Serikat sebesar 1.650 kemudian hingga 1998 terus mengalami depresiasi menjadi 8.025, kemudian pada tahun 1999 kurs rupiah terhadap dolar Amerika Serikat mengalami apresiasi menjadi sebesar 7.100. Kemudian pada tahun-tahun berikutnya hingga tahun 2017 kurs rupiah mengalami fluktuasi dimana rupiah cenderung melemah. Kurs rupiah mengalami depresiasi tertinggi pada tahun 2017, dimana nilai rupiah mencapai angka Rp 13.560,00 per dolar AS dan hampir tembus pada angka Rp 14.000,00 per dolar AS.

Kita dapat melihat perkembangan kurs rupiah terhadap USD pada gambar di bawah ini:



Sumber: Badan Pusat Statistik

Gambar 4.3
Grafik Perkembangan Kurs Rupiah terhadap USD
Tahun 1987-2017

1. Pendapatan Perkapita

Pendapatan perkapita atau GDP perkapita adalah ukuran yang digunakan untuk menggambarkan Standar hidup. Pendapatan perkapita sering digunakan sebagai tolak ukur kemakmuran dan tingkat pembangunan sebuah negara. Semakin besar pendapatan perkapitanya, semakin makmur negara tersebut. Pendapatan perkapita didapatkan dari hasil pembagian pendapatan suatu negara dengan jumlah penduduk negara tersebut. Data yang digunakan adalah data pendapatan perkapita Indonesia tahun 1987 – 2017. Data tersebut dapat dilihat pada tabel 4.2 dan gambar 4.3 dibawah ini.

Tabel 4.3
Pendapatan Perkapita (konstan) di Indonesia Tahun 1987-2017
(juta rupiah)

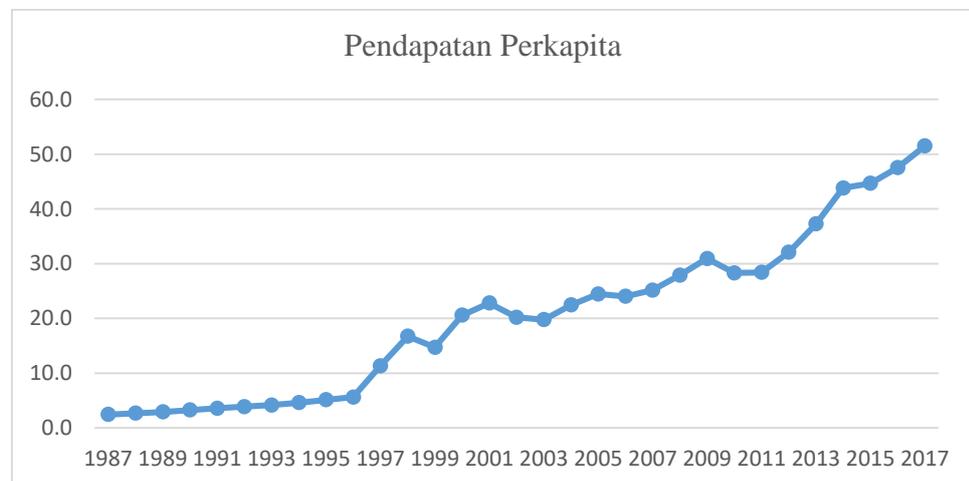
Tahun	Pendapatan Perkapita	Tahun	Pendapatan Perkapita	Tahun	Pendapatan Perkapita
1987	2,4	1998	16,7	2008	27,9
1988	2,7	1999	14,7	2009	30,9
1989	2,9	2000	20,6	2010	28,3
1990	3,2	2001	22,8	2011	28,4
1991	3,6	2002	20,2	2012	32,1
1992	3,9	2003	19,7	2013	37,2
1993	4,2	2004	22,5	2014	43,8
1994	4,6	2005	24,5	2015	44,6
1995	5,1	2006	24,0	2016	47,5
1996	5,6	2007	25,1	2017	51,5
1997	11,3				

Sumber: World Bank

Pada Tabel 4.3 dan Gambar 4.4 menunjukkan pendapatan perkapita tahun 1987 – 2017 bersifat fluktuatif namun cenderung meningkat. Pendapatan perkapita Indonesia pada tahun 1987 hingga 1998 selalu meningkat setiap tahunnya dimana pendapatan perkapita pada tahun 1998 sebesar 16,7 juta rupiah, kemudian mengalami penurunan pada tahun 1999 menjadi 14,7 juta rupiah. Kemudian meningkat kembali tahun berikutnya hingga pada tahun 2001 pendapatan perkapita Indonesia menjadi 22,8 juta rupiah. Pada 2 tahun berikutnya pendapatan perkapita Indonesia mengalami penurunan yaitu pada tahun 2002 pendapatan perkapita sebesar 20,2 juta rupiah dan tahun 2003 sebesar 19,7 juta rupiah. Pada tahun-tahun selanjutnya sampai pada tahun 2009 pendapatan perkapita terus meningkat hingga pendapatan perkapita menjadi sebesar 30,9 juta rupiah. Pada tahun selanjutnya hanya pada tahun 2010 saja sempat mengalami penurunan

pendapatan perkapita menjadi sebesar 28,4 juta rupiah kemudian terus naik hingga pada tahun 2017 pendapatan perkapita sebesar 51,5 juta rupiah. Tercatat pendapatan perkapita mengalami penurunan hanya terjadi 4(empat) kali yaitu pada tahun 1999, 2002, 2003, dan 2010.

Berikut ini grafik pertumbuhan pendapatan perkapita pada tahun 1987 sampai 2017:



Sumber: Bank Indonesia

Gambar 4.4
Grafik Perkembangan Pendapatan Perkapita di Indonesia
Tahun 1987-2017 (juta rupiah)

2. Volume Produksi Kendaraan Bermotor

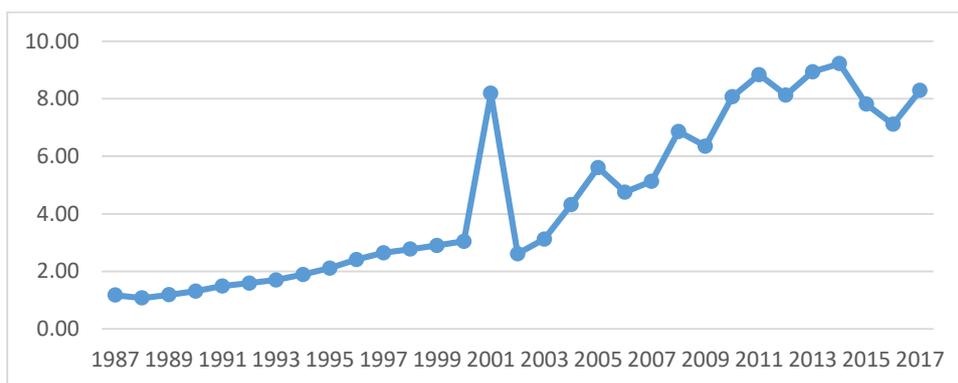
Produksi merupakan suatu kegiatan yang dikerjakan untuk menambah nilai guna suatu benda atau menciptakan benda baru sehingga lebih bermanfaat dalam memenuhi kebutuhan. Ada dua kegiatan dalam menambah daya guna yaitu produksi jasa dimana kegiatan ini menambah daya guna suatu barang atau benda dengan tanpa merubah bentuknya, sedangkan produksi barang adalah kegiatan mengubah sifat maupun

bentuk barang agar daya guna barang tersebut bertambah dan lebih bermanfaat. Permintaan yang begitu tinggi adalah salah satu faktor pendorong produksi dalam memenuhi seluruh kebutuhan manusia.

Tabel 4.4
Data Produksi Kendaraan Bermotor
Tahun 1987 – 2017 (juta unit)

Tahun	Produksi	Tahun	Produksi	Tahun	Produksi
1987	1,17	1998	2,77	2008	6,86
1988	1,07	1999	2,90	2009	6,35
1989	1,18	2000	3,04	2010	8,07
1990	1,31	2001	8,19	2011	8,84
1991	1,49	2002	2,61	2012	8,13
1992	1,59	2003	3,12	2013	8,94
1993	1,70	2004	4,32	2014	9,22
1994	1,89	2005	5,61	2015	7,81
1995	2,11	2006	4,75	2016	7,11
1996	2,41	2007	5,13	2017	8,29
1997	2,64				

Sumber: Badan Pusat Statistik (BPS)



Sumber: Badan Pusat Statistik (BPS)

Gambar 4.5
Grafik Perkembangan Produksi kendaraan bermotor
Tahun 1987-2017

Dari tabel 4.4 dan gambar 4.5 dapat dilihat produksi kendaraan bermotor di Indonesia mengalami fluktuasi namun cenderung meningkat. Pada tahun 1987 produksi kendaraan bermotor Indonesia sebesar 1,17 juta unit, produksi kendaraan terus meningkat sampai pada tahun 1997. Peningkatan produksi pada tahun 2001 sangat signifikan dimana produksi kendaraan bermotor Indonesia 8,19 juta unit. Namun pada tahun 2002 produksi kendaraan bermotor mengalami penurunan yang signifikan menjadi 2,61 juta unit, setelah mengalami penurunan yang signifikan pada tahun-tahun berikutnya produksi kendaraan bermotor Indonesia mengalami fluktuasi namun cenderung meningkat, volume produksi kendaraan bermotor di Indonesia berada di titik tertinggi pada tahun 2014 yang mencapai 9,22 juta unit. Tercatat hingga pada tahun 2017 produksi kendaraan Indonesia sebesar 11,7 juta unit.

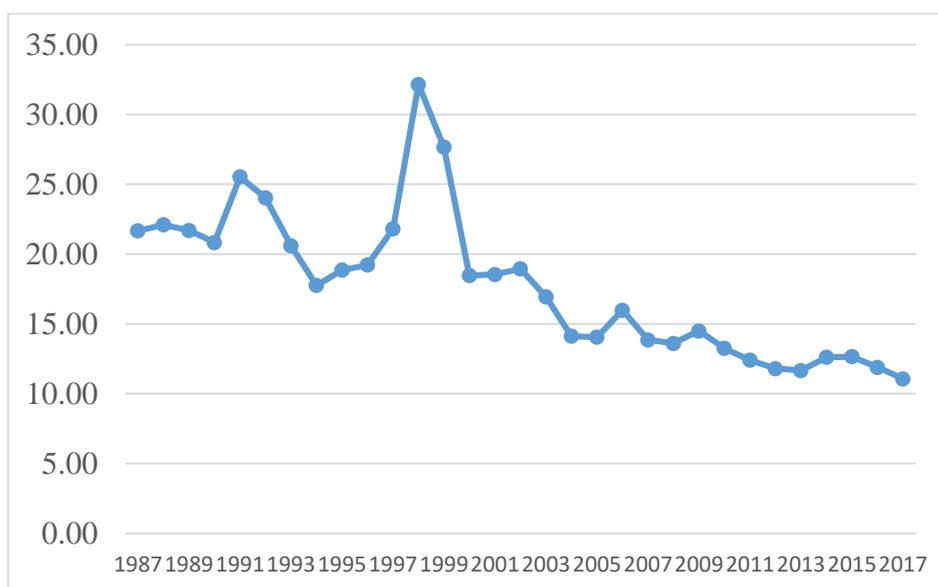
3. Suku Bunga Kredit

Tingkat suku bunga kredit adalah satu dari variabel yang bisa mempengaruhi masyarakat untuk mengimpor kendaraan. Jika tingkat suku bunga yang ditentukan mengalami kenaikan, maka masyarakat enggan untuk meminjam. Tingginya suku bunga dapat memperbesar beban biaya sehingga masyarakat tidak tertarik lagi dan hal ini akan mengakibatkan turunya permintaan barang impor seperti kendaraan bermotor. Namun jika suku bunga rendah maka masyarakat akan tertarik untuk melakukan pinjaman dimana akan meningkatkan daya beli masyarakat dan meningkatkan permintaan barang impor.

Tabel 4.5
Data Suku Bunga Kredit
Tahun 1987-2017

Tahun	SBK (%)	Tahun	SBK (%)	Tahun	SBK (%)
1987	21,67	1998	32,15	2008	13,60
1988	22,10	1999	27,66	2009	14,50
1989	21,70	2000	18,46	2010	13,25
1990	20,83	2001	18,55	2011	12,40
1991	25,53	2002	18,95	2012	11,80
1992	24,03	2003	16,94	2013	11,66
1993	20,59	2004	14,12	2014	12,61
1994	17,76	2005	14,05	2015	12,66
1995	18,85	2006	15,98	2016	11,89
1996	19,22	2007	13,86	2017	11,07
1997	21,82				

Sumber: World Bank



Sumber: World Bank

Gambar 4.6
Grafik Perkembangan Suku Bunga Kredit
Tahun 1987-2017

Dari tabel 4.5 dan gambar 4.6 dapat dilihat suku bunga kredit dari tahun 1987-2017 bersifat fluktuatif namun cenderung menurun. Pada tahun 1987 suku bunga kredit sebesar 21,67% kemudian pada tahun 1988 suku bunga kredit Indonesia mengalami peningkatan menjadi 22,10%. Pada tahun 1989 dan 1990 suku bunga kredit Indonesia mengalami penurunan yaitu menjadi 21,70% pada tahun 1989 dan 20,83% pada tahun 1990. Pada tahun 1991 suku bunga kredit kembali mengalami peningkatan menjadi 25,53% kemudian pada tahun 1992 hingga tahun 1994 suku bunga kredit mengalami penurunan berturut-turut sebesar 24,03%, 20,59%, 17,76%. Kemudian pada tahun selanjutnya suku bunga kredit meningkat hingga tahun 1998, pada tahun 1998 terjadi peningkatan yang cukup signifikan dimana suku bunga kredit mencapai 32,15% dan setelah itu terjadi fluktuasi yang cenderung turun hingga pada tahun 2017 suku bunga kredit sebesar 11,07 %.