

**ANALISIS FAKTOR-FAKTOR YANG MEMPENGARUHI NILAI IMPOR
KENDARAAN BERMOTOR DI INDONESIA TAHUN 1987 – 2017
Pendekatan Error Correction Model (ECM)**

SUBHAN KURNIAWAN

Program Studi Ilmu Ekonomi dan Studi Pembangunan, Fakultas Ekonomi dan
Bisnis, Universitas Muhammadiyah Yogyakarta, Jl. Brawijaya (Lingkar Selatan),
Tamantirto, Kasihan, Bantul, Daerah Istimewa Yogyakarta 55183
Email: Suhanoff@gmail.com

INTISARI

Penelitian ini dilaksanakan untuk mengetahui dan menganalisis pengaruh nilai tukar (kurs), pendapatan perkapita, volume produksi dan suku bunga kredit bank terhadap impor kendaraan bermotor di Indonesia. Metode yang digunakan adalah *Error Correction Model* (ECM) dan uji asumsi klasik. Data yang digunakan berjumlah 31, yaitu data time series dari periode tahun 1987-2017 yang dijadikan sebagai objek penelitian. Berdasarkan analisis yang telah dilakukan, diperoleh hasil sebagai berikut: variabel nilai tukar (kurs), suku bunga kredit bank dalam jangka pendek maupun jangka panjang memiliki pengaruh negatif dan signifikan terhadap impor kendaraan bermotor di Indonesia, kemudian variabel pendapatan perkapita baik dalam jangka pendek maupun jangka panjang memiliki pengaruh positif dan signifikan terhadap impor kendaraan bermotor di Indonesia. Sedangkan variabel volume produksi kendaraan bermotor baik dalam jangka pendek maupun jangka panjang tidak berpengaruh signifikan terhadap impor kendaraan bermotor di Indonesia.

Kata Kunci: Impor Kendaraan Bermotor Indonesia, *Error Corection Model* (ECM).

ABSTRACT

This research was carried out to determine and analyze the effect of exchange rates, GDP per capita, production and lending interest rates on imports of motorized vehicles in Indonesia period in 1987-2017. This research used secondary data in the form of time series data taken from Statistics Indonesia (BPS), and other government institutions. The method used is Error Correction Model (ECM) and classic assumption test. Based on the analysis that has been carried out, the following results are obtained: variable exchange rates and lending interest rates in the short and long term have a negative and significant effect on

imports of motorized vehicles in Indonesia, then variable GDP per capita in the short and long term has a positive and significant influence on imports of motorized vehicles in Indonesia. While the variable volume of motor vehicle production both in the short and long term does not have a significant effect on imports of motorized vehicles in Indonesia.

Key Words: *Motor vehicle import of Indonesia, Error Corection Model (ECM)*

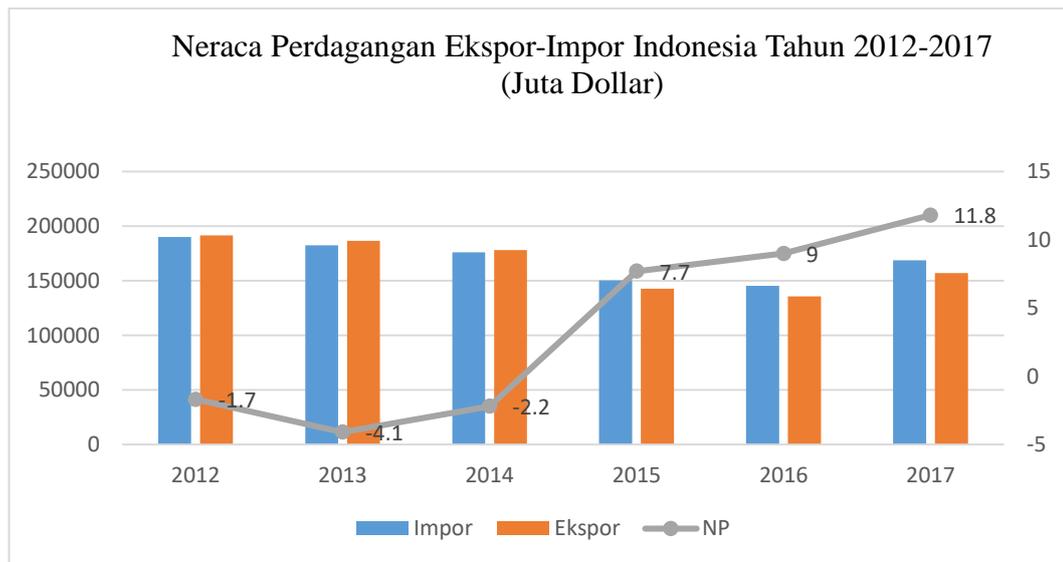
PENDAHULUAN

Seiring dengan perkembangan ekonomi internasional dan kerjasama antar negara maka akan saling berhubungan dan menyebabkan peningkatan arus perdagangan dan arus uang. Perdagangan internasional sendiri berarti kegiatan yang dilakukan suatu negara dengan negara lain berupa perdagangan barang maupun jasa. Suatu negara pada dasarnya tidak dapat memenuhi semua kebutuhannya sendiri, perbedaan spesialisasi produk setiap negara akan mendorong suatu negara melakukan melakukan kegiatan perdagangan internasional.

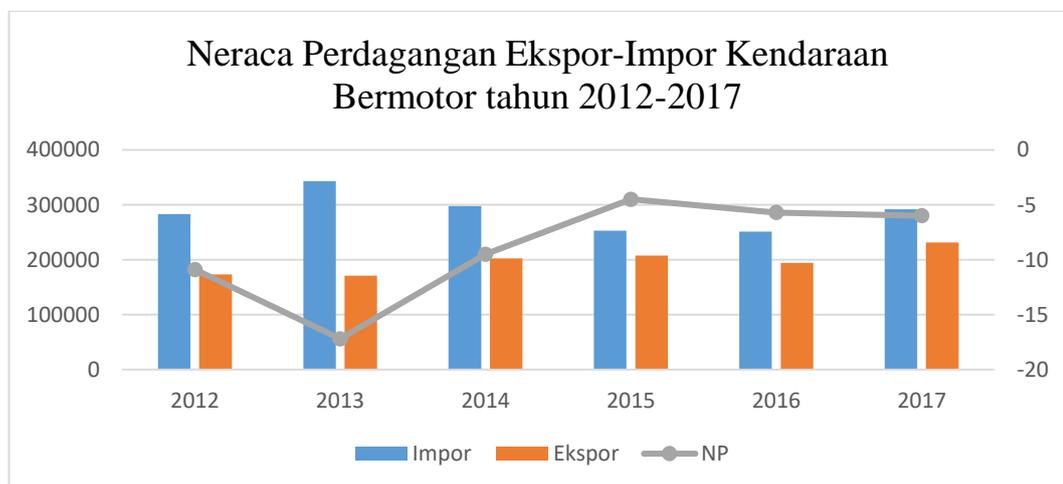
Kegiatan perdagangan internasional memiliki peran penting sebagai aspek perekonomian sebuah negara. Perdagangan internasional juga akan banyak menyebabkan perubahan yang terjadi, diantaranya perubahan kemajuan teknologi, informasi, komunikasi dan transportasi. Karena perubahan tersebut dapat memunculkan permintaan terhadap produk yang lebih berkualitas mengalami peningkatan.

Dapat dilihat pada gambar di bawah nilai ekspor dan impor Indonesia hingga tahun 2016 mengalami penurunan, baru pada tahun 2017 nilai ekspor-impor mengalami peningkatan. Sedangkan neraca perdagangan yang awalnya mengalami devisa pada tahun 2013, pada tahun 2014 sampai dengan tahun 2017 mengalami

peningkatan yang signifikan. Dari informasi tersebut dapat diketahui bahwa Indonesia masih bergantung pada impor agar bisa memenuhi kebutuhan masyarakat meskipun nilai ekspor-impor cenderung mengalami penurunan.



Sumber : Badan Pusat Statistik (BPS)



Sumber: Badan Pusat Statistik (BPS) dan Gabungan Industri Kendaraan Bermotor Indonesia (GAIKINDO)

Namun ketika kita melihat pada gambar kedua terlihat bahwa neraca perdagangan Indonesia pada ekspor impor kendaraan di Indonesia masih mengalami defisit. Neraca perdagangan kendaraan bermotor yang mengalami

defisit menandakan Indonesia masih membutuhkan impor mobil buatan dari luar negeri untuk memenuhi permintaan pasar.

Dari informasi di atas dapat diketahui bahwa Indonesia masih bergantung pada impor agar bisa memenuhi kebutuhan masyarakat meskipun nilai ekspor-impor cenderung mengalami penurunan. Impor yang cenderung bersifat fluktuatif juga dialami oleh impor kendaraan bermotor di Indonesia. Adapun jenis kendaraan bermotor yang diimpor antarain mobil CBU (*completely Build Up*), mobil CKD (*completely Knock Down*), motor roda dua dan lainnya. Merk-merk kendaraan tersebut adalah Honda, Toyota, UD Truck, Hino, Suzuki, Mitsubishi, Nissan serta mobil mewah seperti Ferrari, Mini Cooper, BMW, serta berbagai merk sepeda motor lainnya.

Dalam proses transaksi suatu negara dengan negara lain baik ekspor maupun impor akan membutuhkan valuta asing sebagai proses pertukarnya. Supaya tidak terjadi kebingungan untuk melakukan perdagangan internasional, maka mata uang yang sama harus digunakan dalam kegiatan tersebut.

Pendapatan juga dapat menjadi tolak ukur bagaimana masyarakat bertransaksi untuk memenuhi keinginannya. Jika pendapatan seseorang meningkat, maka akan meningkatpula jumlah barang yang akan dikonsumsi.

Produksi kendaraan bermotor di dalam negeri belum mampu mencukupi kebutuhan masyarakat terhadap kendaraan bermotor, jumlah penduduk Indonesia yang begitu banyak menimbulkan tingginya permintaan alat transportasi ini. Untuk

memenuhi kurangnya produksi kendaraan bermotor di dalam negeri maka dilakukanlah impor kendaraan bermotor.

Rendahnya tingkat bunga yang diberikan oleh perbankan dapat menyebabkan tidak terkendalinya jumlah kendaraan yang beredar sebagai akibat mudahnya memperoleh kredit. Tingkat suku bunga kredit yang rendah akan mengakibatkan permintaan kendaraan bermotor dapat meningkat, begitu juga sebaliknya jika suku bunga kredit tinggi maka permintaan kendaraan bermotor juga menurun.

Berdasarkan uraian latar belakang masalah diatas, peneliti tertarik untuk melakukan penelitian dengan judul **“Analisis Faktor-Faktor Yang Mempengaruhi Nilai Impor Kendaraan Bermotor di Indonesia Periode Tahun 1987 – 2017”**

LANDASAN TEORI

A. Perdagangan Internasional

Perdagangan internasional adalah kegiatan yang dilakukan satu negara dengan negara lain dalam bentuk transaksi jual beli, dimana hal ini terjadi sebagai akibat dari keterbatasan sumber daya yang ada di suatu negara. Banyak sekali manfaat maupun keuntungan yang bisa didapat oleh suatu negara yang terlibat kerja sama dalam perdagangan internasional, manfaat tersebut dapat berupa perolehan barang komoditi ataupun jasa atau juga bisa keduanya yang tidak bisa dihasilkan sendiri dikarenakan adanya perbedaan bahan baku dan sumber daya alam maupun sumber daya manusia. Manfaat lain yang didapat dari perdagangan internasional adalah kesempatan memperluas pasardengan

tujuan menambah keuntungan, dapat melakukan transfer teknologi agar produksi dan menjadi lebih efisien, juga dapat menambah kesempatan kerja dan menjalin persahabatan antar negara.

Dalam melakukan perdagangan internasional pasti ada faktor-faktor tertentu yang mengakibatkan semua negara melakukannya. Ada beberapa faktor pendorong sebagai alasan suatu negara melakukan perdagangan internasional. Dari faktor-faktor tersebut terdapat empat faktor yang terpenting yaitu:

- a. Memperoleh barang yang tidak dapat dihasilkan di dalam negeri
- b. Mengimpor teknologi yang lebih modern dari negara lain
- c. Memperluas pasar produk-produk dalam negeri
- d. Memperoleh keuntungan dari spesialisasi (Sukirno, 2004)

B. Teori Permintaan

Pengertian Permintaan menurut Basuki dan Prawoto (2014), permintaan adalah barang yang diminta atau dibeli dengan harga atau waktu tertentu. Permintaan berkaitan dengan keinginan konsumen akan suatu barang dan jasa yang ingin dipenuhi dan kecenderungan permintaan konsumen akan barang dan jasa tak terbatas.

Hukum permintaan dibuat oleh Alfred Marshall setelah mengkaji data antara tingkat harga dengan permintaan (inipun dengan batasan yang sangat ketat), lalu diperoleh nilai hubungan yang negatif sehingga dibuatlah satu kesimpulan bahwa ada hubungan terbalik antara harga terhadap permintaan, lalu dijadikan prinsip dasar teori permintaan.

Berdasarkan teori permintaan impor tradisional, permintaan impor suatu negara tergantung pada pendapatan nasional, harga impor dan harga produk domestik. Adanya perbedaan permintaan dan penawaran suatu negara merupakan faktor-faktor yang menimbulkan terjadinya perdagangan internasional. Hal ini dapat terjadi karena:

1. Karena faktor-faktor alam di suatu negara tidak sama dan tidak mendukung seperti dinegara lain, contohnya letak geografis dan kandungan yang terdapat didalam buminya.
2. Sebuah negara tidak selalu memiliki kemampuan yang sama dalam menyerap komoditi ditingkat yang efisien.

METODELOGI PENELITIAN

A. Teknik Pengumpulan Data

Data yang dipergunakan dalam penelitian ini adalah data sekunder. Teknik yang dipergunakan dalam pengumpulan data yaitu dengan studi perpustakaan atau *library reseach*, yaitu penelitian dengan menggunakan bahan-bahan kepustakaan berupa artikel, tulisan ilmiah, laporan-laporan penelitian, jurnal, publikasi resmi yang berhubungan dengan topik penelitian. Pada penelitian ini peneliti melakukan teknik pengumpulan data dengan melakukan pencatatan berupa data *time series* periode 1987 - 2017. Data *time series* adalah data runtut waktu sesuai variabel, semisal hari, minggu, bulan, triwulan dan tahun. Data-data tersebut diperoleh dari publikasi Bank Indonesia,

World Bank, Badan Pusat Statistik, dan GAIKINDO (Gabungan Industri Kendaraan Bermotor Indonesia).

B. Definisi Oprasional Variabel

Variabel adalah suatu sifat yang memiliki bermacam macam nilai atau simbol yang melekat pada suatu bilangan atau nilai. Variabel juga dapat diartikan sebagai suatu objek penelitian yang menjadi pusat perhatian dari suatu penelitian (Arikunto 1998). Variabel penelitian ini meliputi Variabel dependen (Y) pada penelitian ini adalah Impor Kendaraan Bermotor. Variabel Independen (X1) Kurs, Variabel Independen (X2) adalah Pendapatan Perkapita, Variabel Independen (X3) adalah Volume Produksi Kendaraan Bermotor, Variabel Independen (X4) adalah Suku Bunga Kredit.

C. Uji Asumsi Klasik

Syarat uji regresi adalah data harus memenuhi prinsip BLUE (*Best, Linear, Unbiased Estimator*). Model regresi diperoleh dari metode kuadrat terkecil yang umum atau *Ordinary Least Square* (OLS) merupakan suatu model regresi yang dapat memberikan nilai estimasi atau prakiraan linear yang paling baik. Untuk memperoleh BLUE ada kondisi atau syarat-syarat minimum yang harus ada pada data. Syarat-syarat tersebut dikenal dengan uji asumsi klasik.

1. Uji Normalitas

Ghozali (2011), uji normalitas bertujuan untuk menguji apakah dalam model regresi, variabel pengganggu atau residual memiliki

distribusi normal. Uji normalitas dilakukan untuk mengetahui apakah berdistribusi normal atau tidak dapat dilakukan menggunakan uji Jarque-Berra (Uji J-Bera). Dimana pengujiannya dilakukan berdasarkan error dan penduga *least squares*. Jika probability $Obs * R\text{-squared}$ lebih besar dari 0.05 maka error term terdistribusi normal dan sebaliknya apabila lebih kecil dari 0.05 maka error term terdistribusi tidak normal.

2. Multikolinearitas

Uji ini digunakan untuk mengetahui ada tidaknya korelasi antar variabel-variabel independen pada regresi ini. Jika ditemukan adanya korelasi maka ditemukan masalah multikolinearitas. Untuk menguji ada atau tidak multikolinearitas pada model penelitian adalah dengan melihat koefisien korelasi, jika koefisien korelasi cukup tinggi 0,9 maka diduga ada multikolinearitas dalam model. Sebaliknya jika koefisien relatif rendah maka diduga model tidak mengandung unsur multikolinearitas (Ajija, 2011).

Jika data pada model regresi mengandung multikolinearitas yang serius yaitu adanya korelasi yang tinggi antar variabel independen. Maka ada dua pilihan dimana membiarkan model tetap mengandung multikolinearitas atau memperbaikinya supaya bebas dari masalah multikolinearitas. Salah satu cara yang dapat dilakukan adalah mentransformasikan variabel dalam bentuk *first difference*, bentuk ini akan mengurangi masalah multikolinearitas.

3. Heteroskedastisitas

Uji Heteroskedastisitas dilakukan dengan tujuan untuk mengetahui apakah terdapat ketidaksamaan varian dari residual satu pengamatan dengan pengamatan yang lain. Jika pada residual pengamatan dengan pengamatan lain terdapat kesamaan maka dapat dikatakan tidak terjadi heteroskedastisitas dan sebaliknya jika pada residual pengamatan dengan pengamatan lain terdapat perbedaan maka bisa disebut terdapat heteroskedastisitas. Adanya sifat heteroskedastisitas akan membuat penaksiran pada model bersifat tidak efisien. Biasanya masalah heteroskedastisitas banyak terjadi pada data cross section ketimbang data *time series* (Basuki, 2012). Salah satu cara untuk mendeteksi masalah heteroskedastisitas dengan melihat nilai probabilitas variabel yang digunakan.

Salah satu uji yang dapat digunakan adalah dengan menggunakan uji White-Heteroskedasticity, dimana apabila probabilitas $> 0,05$ maka tidak terdapat masalah heteroskedastisitas, sebaliknya jika probabilitasnya $< 0,05$ maka terdapat masalah heteroskedastisitas.

4. Autokorelasi

Autokorelasi diartikan sebagai korelasi antara anggota serangkaian observasi yang diurutkan menurut ruang dan waktu. Autokorelasi terjadi pada serangkaian data deret waktu, dimana error term pada satu

periode waktu secara sistematis tergantung error term pada periode-periode waktu yang lain.

5. Uji Linearitas

Uji Linearitas berfungsi untuk mendeteksi apakah model yang digunakan linear atau tidak dengan membandingkan nilai F statistik dengan F tabel atau membandingkan probabilitasnya. Uji yang digunakan adalah *Ramsey Reset Test*.

- a. Jika probabilitas F statistik > 0.05 maka hipotesis yang menyatakan model linear diterima.
- b. Jika probabilitas F statistik < 0.05 maka hipotesis yang menyatakan bahwa model linear adalah ditolak.

D. ANALISIS DATA

1. Uji Akar Unit (*unit root test*)

Menurut Basuki (2017), uji stasionaritas data atau *unit root test* (uji akar unit) merupakan suatu pengujian yang menggunakan metode Dickey Fuller (DF) dengan mengasumsikan hipotesis sebagai berikut:

- a) H_0 : hipotesis H_0 diasumsikan bahwa data time series tidak stasioner (terdapat *unit root*).
- b) H_1 : hipotesis H_1 diasumsikan bahwa data time series terdapat stasioner (tidak terdapat *unit root*).

Setelah menghasilkan hasil pengujian dengan menggunakan metode DF maka selanjutnya hasil t statistik dibandingkan dengan menggunakan nilai kritis McKinnon dengan besaran 1 %, 5 %, 10%. Jika

data s -statistik lebih kecil dari nilai kritis *McKinnon* maka hipotesis H_0 diterima artinya data *time series* tidak terdapat data stasioner (terdapat *unit root*) (Basuki, 2017).

2. Uji Derajat Integrasi

Apabila pada uji akar unit diatas data runtut waktu yan diamati belum stationer, maka langkah berikutnya adalah mlakukan uji derajat integrasi keberapa data akan stationer.

3. Uji Kointegrasi

Setelah melakukan uji stasionaritas data selanjutnya melakukan uji kointegrasi. Uji kointegrasi ini untuk memunculkan indikasi bahwa data memiliki hubungan jangka panjang (*cointegration model*), Basuki (2017). Data yang dianggap memiliki hubungan jangka panjang dapat diperoleh dengan melakukan estimasi regresi dengan cara variabel independen terhadap variabel dependen secara OLS. Jika telah melakukan regresi maka hasil yang diperoleh harus pada tingkat level. Jika hasil regresi residual signifikan pada tingkat level maka hipotesa dianggap memiliki hubungan jangka panjang atau memiliki kointegrasi.

4. Error Correction Model

Error Correction Model (ECM) lahir dan dikembangkan untuk mengatasi masalah perbedaan kekonsistenan hasil peramalan antara jangka pendek dengan jangka panjang dengan cara proporsi disequilibrium pada satu periode dikoreksi pada periode selanjutnya, sehingga tidak ada

informasi yang dihilangkan hingga penggunaan untuk peramalan jangka panjang. Munculnya ketidakseimbangan (disequilibrium error) itu sendiri terjadi karena dua hal. Pertama, kesalahan spesifikasi misalnya kesalahan pemilihan variabel, parameter, keseimbangan itu sendiri. Kedua, kesalahan membuat definisi variabel dan cara mengukurnya. Ketiga, kesalahan yang disebabkan oleh faktor manusia dalam menginput data.

HASIL DAN PEMBAHASAN

A. Uji Klasik

1. Uji Multikolinearitas

	IMPOR	KURS	PP	PRO	SBK
D(LOG(IMPOR))	1.000000	-0.111537	0.007717	0.298046	-0.309823
D(LOG(KURS))	-0.111537	1.000000	0.848277	0.190325	0.276670
D(LOG(PP))	0.007717	0.848277	1.000000	0.242964	0.151372
D(LOG(PRO))	0.298046	0.190325	0.242964	1.000000	-0.068266
D(SBK)	-0.309823	0.276670	0.151372	-0.068266	1.000000

Sumber: Hasil Olahan E-views 8 (2019)

Dari tabel diatas dapat diketahui bahwa tidak ditemukan adanya nilai matriks korelasi (*Correlation Matrix*) yang besarnya diatas 0.85. Jadi, dapat dinyatakan bahwa dalam model tidak terdapat masalah multikolinearitas (Basuki, 2015).

3. Uji Heteroskedastisitas

Dari hasil dibawah dapat dilihat nilai Prob.Chi-Square sebesar 0,8288 lebih besar dari 0,05 menunjukkan bahwa dalam data yang digunakan tidak terdapat masalah heterokedastisitas.

Heteroskedasticity Test: White			
F-statistic	0.395471	Prob. F(20,9)	0.9597
Obs*R-squared	14.03257	Prob. Chi-Square(20)	0.8288
Scaled explained SS	4.839981	Prob. Chi-Square(20)	0.9998

Sumber: Hasil Olahan E-views 8 (2019)

3. Uji Autokorelasi

Breusch-Godfrey Serial Correlation LM Test:			
F-statistic	0.674187	Prob. F(2,22)	0.5198
Obs*R-squared	1.732506	Prob. Chi Square(2)	0.4205

Sumber: Hasil Olahan E-views 8 (2019)

Dari tabel 5.6 dapat dilihat nilai *Prob. Chi-Square* sebesar 0.4205 lebih besar dari 0.05 menunjukkan bahwa dalam data ini tidak terdapat autokorelasi.

4. Uji Normalitas

Jarque-Bera	Probability	Keterangan
1.418324	0.492056	Normal

Sumber: Hasil Olahan E-views 8 (2019)

Hasil menunjukkan nilai probability sebesar 0.492056 lebih besar dari 0.05, menunjukkan bahwa data berdistribusi normal.

5. Uji Linearitas

	Value	Df	Probability
t-statistic	0.286925	23	0.7767
F-statistic	0.082326	(1, 23)	0.7767
Likelihood ratio	0.107190	1	0.7434

Sumber: Hasil Olahan E-views 8 (2019)

Pada hasil di atas menunjukkan nilai probabilitas F-statistik sebesar 0.7767 lebih besar dari 0.05, artinya model ECM yang digunakan adalah tepat.

B. HASIL ANALISIS1.

1. Uji Stationer Data

Dari tabel di bawah dapat dilihat bahwa pada pengujian tahap level tidak ada variabel yang probabilitasnya lolos karena untuk stasioner seluruh variabel besarnya harus dibawah 0,05. Pada *1st difference* seluruh variabel sudah stasioner dimana semua variabel nilai probabilitasnya dibawah 0,05.

Variabel	Level		1 st	
	ADF	Prob	ADF	Prob
Impor	-1.257724	0.6357	-6.441111	0.0000
Kurs	-1.215326	0.6545	-4.068922	0.0039
Pendapatan perkapita	-1.317357	0.6083	-4.499611	0.0013
Produksi	-1.733536	0.4038	-6.644485	0.0000
SBK	-1.497109	0.5213	-5.727985	0.0001

Sumber: Hasil Olahan E-views 8 (2019)

2. Persamaan Jangka Panjang

Variable	Coefficient	Prob.
LOG(KURS)	-1.445647	0.0040
LOG(PP)	1.959492	0.0001
LOG(PRODUKSI)	0.360753	0.1042
SBK	-0.068303	0.0000
R-square	0.978206	
Adjusted R-square	0.974853	
Prob(F-statistic)	0.000000	

Sumber: Hasil Olahan E-views 8 (2019)

Hasil diatas menunjukkan hasil regresi hubungan jangka panjang antara variabel independen yaitu Kurs, Pendapatan perkapita (PP), Produksi kendaraan bermotor dan suku bunga kredit (SBK) terhadap variabel dependen yaitu Impor kendaraan bermotor.

Nilai koefisien determinasi (*Adjusted R-squared*) sebesar 0.974853 ini menunjukkan bahwa variabel dependen yang dipengaruhi variasi variabel independen (kurs, produksi, pp, dan sbk) sebesar 97,48%, sedangkan sisanya 2,52% dijelaskan oleh variabel lain diluar dari variabel yang diteliti.

3. Uji Kointegrasi

Variabel	Probability	Keterangan
ECT	0.0000	Ada Kointegrasi

Sumber: Hasil Olahan E-views 8 (2019)

Dari tabel diatas dapat dilihat bahwa nilai probability variabel ECT 0.0000 lebih kecil dari 0,05 menunjukkan bahwa variabel ECT stasioner pada level dan menyatakan bahwa variabel impor, Kurs, Produksi, PP dan SBK saling berkointegrasi sehingga pengujian dapat dilanjutkan ke tahap estimasi persamaan jangka pendek.

4. Model *Error Correction Model* (ECM)

Hasil di dibawah ini menunjukkan hasil regresi hubungan jangka pendek antara variabel independen yaitu Kurs, Pendapatan perkapita (PP),

Produksi kendaraan bermotor dan suku bunga kredit bank (SBK) terhadap variabel dependen yaitu impor kendaraan bermotor.

Variable	Coefficient	Probability
D(LOG(KURS))	-2.378416	0.0200
D(LOG(PP))	3.397033	0.0027
D(LOG(PRODUKSI))	0.274572	0.0550
D(SBK)	-0.072362	0.0001
ECT(-1)	-1.113626	0.0000
R-squared	0.829563	
Adjusted R-squared	0.794056	
Prob(F-statistic)	0.000000	

Sumber: Hasil Olahan E-views 8 (2019)

Nilai Prob. (F-statistic) sebesar 0.000000 lebih kecil dari 0.05 (α) dan nilai ECT(-1) yang menunjukkan *speed of adjustment* yang bernilai negatif dan signifikan sebesar 0.0000 lebih kecil dari 0.05 menunjukkan bahwa model ECM valid dan berpengaruh secara signifikan dalam jangka pendek. Nilai Adjusted R² sebesar 0.794056 ini menunjukkan bahwa variasi variabel independen Kurs, PP, Produksi dan SBK sebesar 79,40%, sedangkan sisanya 21,60% dijelaskan oleh variabel lain diluar dari variabel yang diteliti.

Dari tabel di atas menunjukkan nilai probabilitas kurs sebesar 0.0200, PP sebesar 0.0027, dan SBK sebesar 0.0001, menunjukkan bahwa variabel Kurs, PP dan SBK memiliki pengaruh jangka pendek terhadap variabel Impor kendaraan bermotor, sedangkan nilai probabilitas variabel produksi sebesar 0.0550 menunjukkan dalam jangka pendek tidak berpengaruh signifikan. Besarnya koefisien ECT yaitu sebesar -1.113626 yang berarti adanya perbedaan antara impor kendaraan bermotor dengan

nilai keseimbangannya sebesar -1.113626 akan disesuaikan dalam waktu 1 tahun (Basuki dan Yuliadi, 2015).

5. Uji Signifikansi

Variable	Coefficient	t-Statistic	Prob.
C	-0.072389	-1.254018	0.2219
D(LOG(KURS))	-2.378416	-2.491399	0.0200
D(LOG(PP))	3.397033	3.342244	0.0027
D(LOG(PRODUKSI))	0.274572	2.017533	0.0550
D(SBK)	-0.072362	-4.654644	0.0001
ECT(-1)	-1.113626	-5.322822	0.0000
R-squared	0.829563		
Adjusted R-squared	0.794056		
Prob(F-statistic)	0.000000		
Durbin Watson	1.879621		

Sumber: Hasil Olahan E-views 8 (2019)

- a. Nilai koefisien kurs sebesar -2.378416 yang berarti setiap kenaikan kurs sebesar 1% maka akan mengurangi impor kendaraan sebesar 2.37%.
- b. Nilai koefisien pendapatan perkapita sebesar 3.397033 yang berarti setiap kenaikan pendapatan perkapita sebesar 1% maka akan meningkatkan impor kendaraan bermotor sebesar 3.39%.
- c. Nilai koefisien volume produksi sebesar 0.274571 yang berarti setiap kenaikan volume produksi sebesar 1% maka akan meningkatkan impor kendaraan bermotor sebesar 0,27%.
- d. Nilai koefisien SBK sebesar -0.072362 yang berarti setiap kenaikan SBK sebesar 1% maka akan mengurangi impor kendaraan sebesar 0,07%.

1) Uji F

Uji F bertujuan untuk mengetahui pengaruh semua variabel independen (kurs, pendapatan perkapita, produksi dan suku bunga kredit) secara simultan terhadap variabel dependen yaitu impor kendaraan bermotor.

Bedasarkan tabel 5.10 diperoleh hasil Fstatistik sebesar 23.36296 dengan nilai probabilitas (F-statistik) sebesar 0.000000. Karena hasil probabilitas (signifikan) lebih kecil dari 0.05 berarti dapat disimpulkan bahwa kurs, pendapatan perkapita, produksi dan SBK secara bersama-sama berpengaruh signifikan terhadap impor kendaraan bermotor.

2) Uji T

Uji T bertujuan mengetahui pengaruh secara parsial (individu) variabel-variabel independen (kurs, pendapatan perkapita, produksi dan SBK) terhadap variabel dependen yaitu impor kendaraan bermotor, salah satunya untuk melakukan uji T adalah dengan melihat nilai probabilitas pada tabel uji t statistik. Apabila nilai probabilitas lebih kecil dari Probabilitas $\alpha = 0.05$ berarti variabel independen secara parsial mempengaruhi variabel dependen.

- a) Pengaruh t-statistik kurs terhadap impor kendaraan bermotor berdasarkan tabel 5.10 diperoleh t-hitung sebesar -2.491399 dengan nilai probabilitas kurs sebesar 0.0200 lebih kecil dari

0.05 menunjukkan bahwa kurs berpengaruh signifikan terhadap impor kendaraan bermotor.

- b) Pengaruh t-statistik pendapatan perkapita terhadap impor kendaraan bermotor berdasarkan tabel 5.10 diperoleh t-hitung 3.342244 dengan nilai probabilitas pendapatan perkapita sebesar 0.0027 lebih kecil dari 0.05 menunjukkan pendapatan perkapita berpengaruh signifikan terhadap impor kendaraan bermotor.
- c) Pengaruh t-statistik produksi terhadap impor kendaraan bermotor berdasarkan pada tabel 5.10 diperoleh t-hitung sebesar 2.017533 dengan nilai probabilitas produksi sebesar 0.0550 lebih besar dari 0.05 menunjukkan tidak signifikan terhadap impor kendaraan bermotor.
- d) Pengaruh t-statistik suku bunga kredit terhadap impor kendaraan bermotor berdasarkan tabel 5.10 diperoleh t-hitung -4.654644 dengan nilai probabilitas SBK sebesar 0.0001 lebih kecil dari 0.05 menunjukkan bahwa SBK berpengaruh signifikan terhadap impor kendaraan bermotor.

3) Uji Koefisien Determinasi R^2

Koefisien determinasi R^2 yang digunakan dalam penelitian ini adalah menggunakan R^2 pada saat mengevaluasi model regresi terbaik. Berdasarkan pada tabel 5.10 dapat diketahui bahwa nilai Adjusted R-squared sebesar 0.794056 ini

menunjukkan bahwa variasi variabel independen (kurs, pendapatan perkapita, produksi dan SBK) sebesar 79,40%. Sedangkan sisanya 21,60% dijelaskan oleh variabel lain diluar variabel yang diteliti.

KESIMPULAN

A. Simpulan

Berdasarkan hasil pengolahan data dari penelitian yang berjudul “Analisis Faktor-Faktor yang Mempengaruhi Impor Kendaraan Bermotor di Indonesia Pada Tahun 1987-2017 Menggunakan Pendekatan *Error Correction Model* (ECM)”, maka dapat diambil beberapa kesimpulan sebagai berikut:

Jangka Pendek			Jangka Panjang		
Variabel	Koefisien	Prob	Variabel	Koefisien	Prob
D(LOG(KURS))	-2.378416	0.0200	LOG(KURS)	-1.445647	0.0040
D(LOG(PP))	3.397033	0.0027	LOG(PP)	1.959492	0.0001
D(LOG(PRO))	0.274572	0.0550	LOG(PRO)	0.360753	0.1042
D(SBK)	-0.072362	0.0001	SBK	-0.068303	0.0000

Sumber: Hasil Olahan E-views 8 (2019)

1. Kurs

Kurs dalam jangka pendek maupun jangka panjang berpengaruh negatif dan signifikan terhadap impor kendaraan bermotor Indonesia. Pada jangka pendek kurs memiliki koefisien -2.378416 sementara dalam jangka panjang koefisien kurs sebesar -1.445647. Artinya dalam jangka pendek setiap kenaikan kurs sebesar 1% akan mengurangi impor kendaraan bermotor sebesar 2.37%, sementara dalam jangka panjang setiap kenaikan kurs sebesar 1% akan mengurangi impor kendaraan bermotor sebesar

1.44%. Hasil penelitian ini menunjukkan dalam jangka pendek kurs lebih berdampak terhadap impor kendaraan bermotor di Indonesia. Dari hasil penelitian ini dapat diketahui juga bahwa semakin besar tingkat kurs maka akan mengurangi impor kendaraan bermotor di Indonesia. Dikarenakan ketika tingkat kurs rendah maka harga kendaraan bermotor menjadi lebih murah, dan kurs berperan penting dalam menentukan harga dan dalam pengambilan keputusan pada perdagangan Internasional.

2. Nilai Pendapatan Perkapita

Nilai Pendapatan Perkapita dalam jangka pendek dan jangka panjang berpengaruh positif dan signifikan terhadap impor kendaraan bermotor Indonesia. Koefisien jangka pendek pada variabel pendapatan perkapita sebesar 3.397033 sementara dalam jangka panjang memiliki koefisien sebesar 1.959492. Artinya dalam jangka pendek setiap kenaikan pendapatan perkapita sebesar 1% akan meningkatkan impor kendaraan bermotor sebesar 3.39%, sementara dalam jangka panjang setiap kenaikan pendapatan sebesar 1% akan meningkatkan impor kendaraan bermotor sebesar 1.95%. Hasil penelitian ini menunjukkan dalam jangka pendek pendapatan perkapita lebih berdampak besar terhadap impor kendaraan bermotor di Indonesia.

3. Volume Produksi

Volume produksi dalam jangka pendek maupun jangka panjang memiliki pengaruh positif dan tidak signifikan terhadap Impor kendaraan bermotor Indonesia, dengan nilai probabilitas jangka panjang 0.1042 dan

dalam jangka pendek 0.0550. Artinya baik dalam jangka pendek maupun jangka panjang produksi tidak berpengaruh terhadap impor kendaraan bermotor di Indonesia.

4. Suku Bunga Kredit

Suku bunga kredit dalam jangka pendek maupun jangka panjang memiliki pengaruh negatif dan signifikan terhadap impor kendaraan bermotor Indonesia. Koefisien jangka pendek pada variabel suku bunga kredit sebesar -0.072362 sementara dalam jangka panjang memiliki koefisien sebesar -0.068303. Artinya dalam jangka pendek setiap kenaikan suku bunga kredit sebesar 1% akan mengurangi impor kendaraan bermotor sebesar 0.07%, sementara dalam jangka panjang setiap kenaikan suku bunga kredit sebesar 1% akan mengurangi impor kendaraan bermotor sebesar 0,06%. Hasil penelitian ini menunjukkan dalam jangka pendek suku bunga kredit lebih berdampak besar terhadap impor kendaraan bermotor di Indonesia. Hal ini dikarenakan tingginya tingkat bunga kredit akan menurunkan kemauan masyarakat untuk mendapatkan pinjaman dimana yang digunakan untuk impor kendaraan bermotor.

B. Saran

Berdasarkan hasil penelitian dapat dikemukakan beberapa saran sebagai berikut:

1. Pemerintah diharapkan dapat meningkatkan kualitas serta kuantitas produksi dalam negeri untuk memenuhi permintaan pasar dalam negeri

dan pasar luar negeri atau meningkatkan ekspor. Dengan meningkatnya ekspor maka akan mengurangi defisit neraca perdagangan. Pemerintah diharapkan dapat melakukan kebijakan untuk menjaga nilai tukar (Kurs) berada di nilai yang tepat. Pemerintah diharapkan dapat menekan jumlah impor kendaraan bermotor dan memacu produksi dalam negeri untuk memenuhi pasar Internasional.

2. Bagi penelitian selanjutnya penelitian ini dapat dijadikan dasar dan juga bisa dikembangkan secara luas. Disarankan untuk memperpanjang periode waktu penelitian dan menambahkan lebih banyak variabel bebas sehingga dapat memberikan hasil penelitian yang lebih akurat dan maksimal.

DAFTAR PUSTAKA

- Ajija, S. R., et al. (2011). *Cara Cerdas Menguasai Eviews*. Jakarta: Salemba Empat
- Ardiyanto, F & Ma'ruf, A (2014). *Pergerakan Nilai Tukar Rupiah Terhadap Dolar Amerika Dalam Dua Periode Penerapan*. Volume 15, Yogyakarta: JESP
- Amir, M. S. (2003). *Ekspor Impor Teori dan Penerapannya*. Edisi Seri Bisnis Internasional No. 13. Jakarta: PPM
- Arikunto, S. (1998). *Prosedur Penelitian Suatu Pendekatan Praktek*. Jakarta: PT. Bhineka Cipta
- Assauri, S. (1995). *Manajemen Produksi & Operasi*. Edisi Cetakan Kedua, Jakarta: LPFE
- Astuti, I. P dan Ayuningtyas, F. J (2018). *Pengaruh Ekspor Dan Impor Terhadap Pertumbuhan Ekonomi Di Indonesia*. Volume 19, Yogyakarta: JESP
- Azwar, S. (2001). *Metode Penelitian*. Yogyakarta: Pustaka Pelajar.
- Bank Indonesia. (2017). *Data Nilai Tukar Rupiah (Kurs) Terhadap United States Dollar Tahun 1987-2017*. Retrieved 1 Juli 2019, from <https://www.bi.go.id/id/moneter/Contents>
- Basuki, A. T. (2015). *Regresi Model PAM, ECM, Dan Data Panel Menggunakan Software Eviews 7*. Retrieved 1 Juli 2019, from

<https://ekonometrikblog.files.wordpress.com/2015/10/regresi-pam-ecm-dan-data-panel.pdf>

- Basuki, A. T. (2017). *Ekonometrika Dan Aplikasi Dalam Ekonomi Edisi Pertama*. Yogyakarta.
- Basuki, A. T. & Prawoto, N. (2014). *Pengantar Teori Ekonomi*, Yogyakarta: Mitra Pustaka Mandiri (MATAN).
- Basuki, A. T & Yuliadi, I. (2015). *Ekonometrika Teori & Aplikasi*. Yogyakarta: Mitra Pustaka Nurani.
- Boediono. (2001). *Ekonomi Makro Edisi 4*. Yogyakarta: BPFE
- Boediono. (2006). *Ekonomi Internasional Edisi Pertama*. Yogyakarta: BPFE Yogyakarta.
- BPS. *Statistik Impor Indonesia 1987-2017*. Badan Pusat Statistik
- Campa, J. M. & Goldberg, L. S. (2005). *Exchange Rate Pass-Through into Import Prices*. Volume 87. Amerika Serikat: The MIT Press Journal
- Dayal Sharma, R. dkk. (2011). *Grow Rate of Motor Vehicles in India – Impact of Demographic and Economic Development*. India: JECOSS, 141-143
- Fatihudin, D & Mochklas, M. (2017). *Analisis of factor Affecting Consumer Decisions Buy Motorcycle (Study on City of Surabaya Indonesia)*. Volume 6. Surabaya: IJIRD
- Ghazali, I. (2011). *Aplikasi Analisis Multivariate dengan Program SPSS19*. Semarang: Badan Penerbit Universitas Diponegoro.
- Gujarati, D. N. (2012). *Dasar-dasar Ekonometrika, Terjemahan Mangunsong, R.C., Salemba Empat, buku 2, Edisi 5*. Jakarta.
- Imam, A. (2013). *Faktor-faktor yang mempengaruhi impor barang konsumsi di Indonesia*. Volume 1. Sumatra Barat: JKEP
- Indrawan & Widanta. (2015). *Pengaruh Kurs Dollar Amerika, Pendapatan Perkapita, dan Cadangan Devisa Terhadap Nilai Impor Kendaraan Bermotor di Indonesia*. Volume 4. Bali: OJS Unud
- Kasiram, M. (2008). *Metodologi Penelitian*. Malang: UIN Malang Pers.
- Kartikasari, D. (2017). “ The Effect of Export, Import and Investment to Economic Growth of Riau Islands Indonesia”. Indonesia: IJEFI
- Kee, L. H., dkk (2008). *Import Demand Elasticities and Trade Distortions*. Volume 90. Amerika Serikat: The MIT Press Journal

- Mankiw, N. G. (2006). *Pengantar Ekonomi Makro*. Jakarta Selatan: Salemba Empat.
- Mankiw, N. G. (2007). *Makro Ekonomi*, edisi ke-6. Jakarta: Erlangga
- Munandar, H. (2012). *Ketergantungan Komponen Impor*. Jakarta: Harian Ekonomi NERACA
- Nopirin, P. (1999). *Ekonomi Internasional edisi 3*. Yogyakarta: BPFE
- Pakpahan, A. R. S. (2012). *Analisis faktor-faktor yang mempengaruhi impor daging sapi di Indonesia*. Volume 1. Semarang: JEJAK
- Ramdan, M. R. (2014). *Pengaruh tingkat inflasi terhadap impor kendaraan bermotor CBU (Completely Built Up) dengan Nilai Tukar Rupiah sebagai Variabel Moderasi*. Volume 15. Malang: Student Jurnal UB
- Rivai, V. (2006). *Redit Management Handbook*. Jakarta: PT. Raja Grafindo Persada.
- Sadullah, A. F. M. (2011). *A Study On the Motorcycle Ownership: A Case Study in Penang State*. Volume 7. Malaysia: J-STAGE
- Salvatore, D. (1997). *Ekonomi Internasional Jilid 1 Edisi Kelima*. Jakarta: Terjemahan Erlangga.
- Salvatore, D. (1997). *Ekonomi Internasional Jilid 2 Edisi Kelima*. Jakarta: Terjemahan Erlangga.
- Sobri. (2001). *Ekonomi Internasional: Teori Masalah dan Kebijaksanaanya*. BPFE. UI: Yogyakarta
- Sugiyono. (2014). *Metode Kuantitatif, Kualitatif, dan R & D*. Bandung: R&D Alfabeta.
- Sukirno, S. (2004). *Pengantar Teori Mikro*. Yogyakarta: PT. Raja Grafindo Persada.
- Wijayanthi, K. E. & Mustika, M. D. S. (2015). *Faktor-faktor yang Mempengaruhi Nilai Impor Kendaraan Bermotor Indonesia dari Jepang periode 1990-2012*. Volume 4. Bali: OJS UNUD
- World Bank (2019). *Pendapatan Perkapita Indonesia (1987-2017)*. Retrieved Mei 10, 2019, from <http://data.worldbank.org>
- Yuliandi, I. (2008). *Analisis Impor Indonesia: Pendekatan Persamaan Simultan*. Volume 9. Yogyakarta: JESP
- Zainal, M. Z. (2016). *Analisis Efek Kebijakan Ekonomi Terhadap Permintaan Mobil di Indonesia*. Makasar: JBMI UNHAS