

**PENGARUH SUKU BUNGA KREDIT, KURS, INFLASI DAN SUBSIDI  
BAHAN BAKAR MINYAK (BBM) TERHADAP KONSUMSI MOBIL DI  
INDONESIA TAHUN 2009-2017**

**SKRIPSI**

Diajukan Kepada Fakultas Ekonomi Universitas Negeri Yogyakarta  
untuk Memenuhi Sebagian Persyaratan guna Memperoleh  
Gelar Sarjana Pendidikan



Oleh :

**SYA'BANIASRI AISAH  
14804241060**

**PROGRAM STUDI PENDIDIKAN EKONOMI  
JURUSAN PENDIDIKAN EKONOMI  
FAKULTAS EKONOMI  
UNIVERSITAS NEGERI YOGYAKARTA  
2018**

**PENGARUH SUKU BUNGA KREDIT, KURS, INFLASI DAN SUBSIDI  
BAHAN BAKAR MINYAK (BBM) TERHADAP KONSUMSI MOBIL DI  
INDONESIA TAHUN 2009-2017**

**SKRIPSI**

Oleh :

Sya'baniasri Aisah

NIM 14804241060

Telah disetujui Dosen Pembimbing untuk diajukan dan dipertahankan di depan  
Tim Penguji Tugas Tugas Akhir Skripsi Jurusan Pendidikan Ekonomi, Fakultas  
Ekonomi, Universitas Negeri Yogyakarta.

Yogyakarta, 18 Juli 2018

Dosen Pembimbing



Mustofa, M.Sc

NIP 19800313 200604 1 001

## PENGESAHAN

Skripsi yang berjudul:




**PENGARUH SUKU BUNGA KREDIT, KURS, INFLASI DAN SUBSIDI  
BAHAN BAKAR MINYAK (BBM) TERHADAP KONSUMSI MOBIL DI  
INDONESIA TAHUN 2009-2017**

Oleh :

Sya'baniasri Aisah

NIM 14804241060

Telah dipertahankan di depan Tim Penguji Tugas Akhir Skripsi Jurusan Pendidikan Ekonomi Fakultas Ekonomi, Universitas Negeri Yogyakarta pada 2 Agustus 2018.... dan dinyatakan LULUS.

Tim Penguji			
Nama	Jabatan	Tanda Tangan	Tanggal
Aula Ahmad H S F, M.Si	Ketua Penguji		23-08-2018
Mustofa, M.Sc	Sekretaris Penguji		24-08-2018
Bambang Suprayitno, M.Sc	Penguji Utama		23-08-2018

Yogyakarta, 27 Agustus 2018  
Fakultas Ekonomi  
Universitas Negeri Yogyakarta  
Dekan



Dr. Sugiharsono, M.Si

NIP 19550328 198303 1 002

## PERNYATAAN KEASLIAN SKRIPSI

Yang bertandatangan di bawah ini:

Nama : Sya'baniasri Aisah

NIM : 14804241060

Program Studi : Pendidikan Ekonomi

Judul Skripsi : Pengaruh Suku Bunga Kredit, Kurs, Inflasi dan Subsidi Bahan Bakar Minyak (BBM) Terhadap Konsumsi Mobil di Indonesia Tahun 2009-2017

Menyatakan bahwa skripsi ini adalah hasil karya sendiri dan sepanjang pengetahuan saya tidak berisi materi yang dipublikasikan oleh orang lain, kecuali pada bagian tertentu saya ambil sebagai acuan/kutipan dengan tata tulis karya ilmiah yang berlaku. Apabila ternyata terbukti pernyataan ini tidak benar, sepenuhnya menjadi tanggung jawab saya.

Yogyakarta, 18 Juli 2018

Yang Menyatakan



Sya'baniasri Aisah  
NIM 14804241060

## **MOTTO**

*“Tidak peduli seberapa lambat untuk menjadi paham, asalkan diri ini tidak pernah menyerah untuk terus belajar.”*

*“Kehidupan harus bermakna, kematian harus meninggalkan sejarah yang berpahala.”*

*“Tidak penting seberapa baik atau buruk orang lain memperlakukan kita, kewajiban kita adalah memperlakukan orang lain dengan sebaik mungkin.”*

## **PERSEMBAHAN**

Saya persembahkan karya kecil ini untuk :

1. Ibu Roriati Aminah, ibu yang selalu menjadi rumah terbaik untuk pulang dan Bapak Bashori, ayah yang selalu menjadi penguat terbaik dikala langkah mulai ingin menyerah
2. Kakak saya Rodhiyati Fajriyah, adik-adik saya Bashirudin Ahmad, Hilal Anshori yang selalu setia menemani dalam menjalani hidup yang penuh ketidakpastian ini
3. Susi Handayani yang telah memberikan banyak bantuan dan dukungan yang tak terhitung
4. Sahabat-sahabat saya Monica Christi, Nur Astuti Puspaningtyas, Jesika Amanda, Destari Setyorini, dan Hanifah Rachmawati yang selalu menemani dalam suka dan duka
5. Mbak Frida, Tiara, Ita, Uzi, Tyas, dan Ekwina, terimakasih sudah bersedia untuk bersama berproses mendewasakan diri

**PENGARUH SUKU BUNGA KREDIT, KURS, INFLASI DAN SUBSIDI  
BAHAN BAKAR MINYAK (BBM) TERHADAP KONSUMSI MOBIL DI  
INDONESIA TAHUN 2009-2017**

**Oleh :  
Sya'baniasri Aisah  
14804241060**

**ABSTRAK**

Pertumbuhan jumlah mobil penumpang di Indonesia semakin banyak dari tahun ke tahun. Populasi mobil yang semakin banyak dikhawatirkan akan memperparah kemacetan dan masalah inefisiensi penggunaan bahan bakar minyak. Salah satu yang menjadi penyebab meningkatnya konsumsi mobil di Indonesia adalah kondisi faktor makroekonomi.

Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui pengaruh faktor makroekonomi yang meliputi suku bunga kredit, kurs, inflasi dan subsidi BBM terhadap konsumsi mobil di Indonesia tahun 2009-2017. Data yang digunakan adalah data runtut waktu bulanan periode Januari 2009-Desember 2017.

Uji Kointegrasi menunjukkan bahwa terdapat hubungan jangka panjang antara suku bunga kredit, kurs, inflasi dan subsidi BBM terhadap konsumsi mobil. Hasil estimasi *Error Correction Model* (ECM) Engle-Granger menunjukkan bahwa dalam jangka pendek suku bunga kredit dan inflasi berpengaruh negatif dan signifikan terhadap konsumsi mobil. Selain itu, kurs dan pengurangan subsidi BBM dalam jangka pendek tidak menunjukkan pengaruh signifikan terhadap konsumsi mobil di Indonesia.

Kata kunci: suku bunga kredit, kurs, inflasi, subsidi, konsumsi mobil



**THE IMPACT OF LOAN INTEREST RATE, EXCHANGE RATE,  
INFLATION AND SUBSIDY OF GASOLINE ON CAR CONSUMPTION IN  
INDONESIA 2009-2017**

**By :  
Sya'baniasri Aisah  
14804241060**

**ABSTRACT**

*The growth number of passenger cars in Indonesia is increasing from year to year. An increasingly feared car population will aggravate congestion and the problem of inefficiency in the use of gasoline. One of causes of increased car consumption in Indonesia is the condition of macroeconomic factors.*

*This study aims to determine the effect of macroeconomic factors including credit interest rates, exchange rates, inflation and fuel subsidies on car consumption in Indonesia in 2009-2017. The data used is monthly time series data for the period January 2009-December 2017.*

*Cointegration test shows that there is a long-term relationship between lending rates, exchange rates, inflation and fuel subsidies on car consumption. The Error Correction Model (ECM) estimation result of Engle-Granger shows that in the short term credit interest rates and inflation have a negative and significant effect on car consumption. In addition, the exchange rate and reduction of fuel subsidies in the short term does not show a significant influence on car consumption in Indonesia.*

*Keywords: loan interest rates, exchange rates, inflation, subsidies, car consumption*



## **KATA PENGANTAR**

Alhamdulillah, segala puji bagi Allah SWT yang telah melimpahkan nikmat iman, islam dan ihsan sehingga penulis dapat menyelesaikan penyusunan Tugas Akhir Skripsi yang berjudul “Pengaruh Suku Bunga Kredit, Kurs, Inflasi dan Subsidi BBM Terhadap Konsumsi Mobil di Indonesia Tahun 2009-2017” dalam rangka memenuhi prasyarat untuk mendapatkan gelar Sarjana Pendidikan. Penulis menyadari bahwa terselesaikannya skripsi ini tidak lepas dari dukungan dan bantuan dari berbagai pihak. Oleh karena itu pada kesempatan ini, dengan segala kerendahan hati penulis menyampaikan terimakasih kepada:

1. Bapak Prof. Dr. Sutrisna Wibawa, M.Pd selaku Rektor Universitas Negeri Yogyakarta
2. Bapak Dr. Sugiharsono, M.Si selaku Dekan Fakultas Ekonomi Universitas Negeri Yogyakarta
3. Bapak Tejo Nurseto, M.Pd selaku Ketua Jurusan Pendidikan Ekonomi Fakultas Ekonomi Universitas Negeri Yogyakarta
4. Bapak Mustofa, M.Sc selaku Dosen Pembimbing tugas akhir skripsi
5. Bapak Bambang Suprayitno, M.Sc selaku Narasumber tugas akhir skripsi
6. Bapak Aula Ahmad Hafidh Saiful Fikri, M.Si selaku Ketua Penguji tugas akhir skripsi
7. Ibu Daru Wahyuni, M.Si dan seluruh dosen serta karyawan Jurusan Pendidikan Ekonomi
8. Bank Indonesia KPw DIY yang telah memberikan beasiswa sehingga penulis dapat menyelesaikan studi di Jurusan Pendidikan Ekonomi

9. Seluruh teman-teman Pendidikan Ekonomi angkatan 2014, 2015, dan 2016
10. Ketua BEM KM FE UNY 2017 dan keluarga besar pengurus BEM KM FE UNY 2016-2017 serta seluruh pengurus ORMAWA FE UNY 2016-2017
11. Keluarga Sie Acara OSPEK KM FE UNY 2015 dan Sie Pemandu OSPEK KM FE UNY 2016
12. Keluarga KKN UNY B157 Blora dan PLT SMA N 1 Imogiri Bantul 2017
13. Semua pihak yang tidak dapat penulis sebutkan satu persatu.

Penulis telah berusaha sebaik mungkin dalam penyusunan skripsi ini, namun penulis menyadari terdapat banyak kekurangan. Oleh karena itu penulis mengharapkan kritik dan saran guna memperbaiki skripsi ini.

Yogyakarta, 18 Juli 2018  
Penulis



Sya'baniasri Aisah  
NIM 14804241060

## DAFTAR ISI

<b>HALAMAN JUDUL</b>	i
<b>PERSETUJUAN</b>	ii
<b>PENGESAHAN</b>	iii
<b>PERNYATAAN KEASLIAN SKRIPSI</b>	iv
<b>HALAMAN MOTTO</b>	v
<b>HALAMAN PERSEMBAHAN</b>	vi
<b>ABSTRAK</b>	vii
<b>ABSTRACT</b>	viii
<b>KATA PENGANTAR</b>	ix
<b>DAFTAR ISI</b>	xi
<b>DAFTAR TABEL</b>	x
<b>DAFTAR GAMBAR</b>	xii
<b>DAFTAR LAMPIRAN</b>	xvi
<b>BAB I PENDAHULUAN</b>	1
A. Latar Belakang Masalah	1
B. Identifikasi Masalah	11
C. Batasan Masalah	12
D. Rumusan Masalah	12
E. Tujuan	13
F. Manfaat	14
<b>BAB II KAJIAN PUSTAKA</b>	16
A. Kajian Teori	16
1. Konsep Konsumsi	16
a. Pengertian Konsumsi	16
b. Reaksi Konsumsi terhadap Perubahan Harga Barang	17
c. Faktor yang Mempengaruhi Konsumsi	20
d. Perilaku Konsumen	21
2. Konsep Suku Bunga	22
a. Pengertian Suku Bunga	22
b. Jenis-jenis Pembebanan Suku Bunga Kredit	24
c. Macam-macam Kredit	25
d. Teori Komoditi dalam Pasar Kredit	27
3. Nilai Tukar: Kurs Rupiah terhadap Dollar AS	27
a. Pengertian Kurs/Nilai Tukar	27
b. Faktor-faktor yang Mempengaruhi Kurs	28
c. Sistem Kurs Mata Uang	30
d. Teori Hukum Satu Harga	31
4. Konsep Inflasi	32
a. Pengertian Inflasi	32
b. Penggolongan Inflasi	33
c. Menghitung Angka Inflasi	35
d. Dampak Inflasi	36

e. Teori Inflasi Monetarisme .....	37
5. Kebijakan Subsidi Bahan Bakar Minyak (BBM).....	38
a. Pengertian Subsidi.....	38
b. Subsidi BBM di Indonesia .....	38
c. Jenis-jenis BBM .....	39
d. Analisis Keseimbangan Umum Pasar BBM dan Pasar Mobil .....	41
B. Penelitian yang Relevan .....	43
C. Kerangka Berpikir .....	45
D. Hipotesis .....	49
<b>BAB III METODE PENELITIAN .....</b>	<b>51</b>
A. Desain Penelitian .....	51
B. Waktu dan Tempat Penelitian .....	51
C. Sumber Data .....	52
D. Definisi Operasional .....	52
E. Teknik Pengumpulan Data .....	54
F. Teknik Analisis Data .....	55
1. Uji <i>Mackinnon White Davidson</i> (MWD) .....	55
2. Uji Stasionaritas .....	56
3. Uji Derajat Integrasi .....	56
4. Uji Kointegrasi .....	57
5. Estimasi Model Regresi ECM Engle Granger .....	57
6. Pengujian Asumsi OLS .....	58
a. Uji Normalitas .....	59
b. Uji Linieritas .....	59
c. Uji Multikolinearitas .....	59
d. Uji Autokorelasi .....	60
e. Uji Heteroskedastisitas .....	60
7. Uji Hipotesis .....	61
a. Uji t (Koefisien Regresi) .....	61
b. Uji F (Kelayakan Model) .....	62
c. Koefisien Determinasi ( $R^2$ ) .....	62
<b>BAB IV PEMBAHASAN .....</b>	<b>64</b>
A. Deskripsi Data Penelitian .....	64
B. Hasil Pengujian .....	72
1. Uji <i>Mackinnon White Davidson</i> (MWD) .....	72
2. Uji Stasionaritas .....	73
3. Uji Derajat Integrasi .....	75
4. Uji Kointegrasi .....	76
5. Estimasi Model Regresi ECM Engle Granger .....	77
6. Pengujian Asumsi OLS .....	80
7. Uji Hipotesis .....	81
C. Pembahasan .....	86
<b>BAB V KESIMPULAN DAN SARAN .....</b>	<b>93</b>

A. Kesimpulan .....	93
B. Rekomendasi Kebijakan .....	94
C. Saran .....	94
<b>DAFTAR PUSTAKA .....</b>	<b>95</b>
<b>LAMPIRAN .....</b>	<b>99</b>

## DAFTAR TABEL

Tabel 1. Jumlah Penjualan Mobil di Indonesia .....	6
Tabel 2. Penelitian Terdahulu .....	43
Tabel 3. Statistik Deskriptif .....	64
Tabel 4. Hasil Uji Mackinnon White Davidson .....	73
Tabel 5. Hasil Uji Stasioneritas .....	74
Tabel 6. Hasil Uji Derajat Integrasi <i>First Different</i> .....	75
Tabel 7. Hasil Uji Kointegrasi .....	76
Tabel 8. Hasil Regresi Model Linier .....	78
Tabel 9. Hasil Regresi Model ECM .....	79
Tabel 10. Pengujian Asumsi OLS .....	80
Tabel 11. Ringkasan Hasil Estimasi .....	81

## DAFTAR GAMBAR

Gambar 1. Tingkat Kemacetan 10 Kota Besar di Indonesia .....	2
Gambar 2. Pertumbuhan Kendaraan Bermotor di Indonesia .....	3
Gambar 3. Tingkat Inflasi di Indonesia .....	10
Gambar 4. Kurva Harga Konsumsi .....	18
Gambar 5. Menurunkan Kurva Permintaan .....	19
Gambar 6. Permintaan Pasar .....	19
Gambar 7. <i>Demand Pull Inflation</i> .....	33
Gambar 8. <i>Cost Push Inflation</i> .....	34
Gambar 9. Pasar BBM .....	41
Gambar 10. Pasar Mobil .....	41
Gambar 11. Paradigma Penelitian .....	49
Gambar 12. Jumlah Konsumsi Mobil Periode Januari 2009-Desember 2017 .....	65
Gambar 13. Tingkat Suku Bunga Kredit Bank Umum Periode Januari 2009- Desember 2017 .....	67
Gambar 14. Kurs Rupiah/Dollar AS Periode Januari 2009-Desember 2017 .....	68
Gambar 15. Tingkat Inflasi Bulanan Periode Januari 2009-Desember 2017 .....	70
Gambar 16. Variabel <i>Dummy</i> Kebijakan Pengurangan Subsidi BBM Tahun 2015	72



## DAFTAR LAMPIRAN

Lampiran 1. Data Penelitian .....	101`
Lampiran 2. Statistik Data Penelitian .....	104
Lampiran 3. Hasil Uji MWD .....	105
Lampiran 4. Hasil Uji Stasionaritas .....	106
Lampiran 5. Hasil Uji Derajat Integrasi .....	110
Lampiran 6. Hasil Uji Kointegrasi .....	114
Lampiran 7. Hasil Regresi .....	115
Lampiran 8. Hasil Pengujian Asumsi OLS .....	116

## **BAB I**

### **PENDAHULUAN**

#### **A. Latar Belakang Masalah**

Transportasi adalah salah satu barang ekonomi yang penting dalam kehidupan manusia. Hampir seluruh kegiatan manusia tidak bisa terlepas dari transportasi, terutama transportasi darat. Alat transportasi sangat membantu mobilitas manusia dalam melakukan berbagai aktivitas sehari-hari. Mulai dari aktivitas sederhana seperti sekolah, bekerja, berbelanja, rekreasi, dan kegiatan berpergian lainnya sampai kegiatan yang kompleks seperti perdagangan. Hal tersebut menjadikan kendaraan sebagai kebutuhan yang harus dipenuhi untuk melakukan berbagai aktivitas.

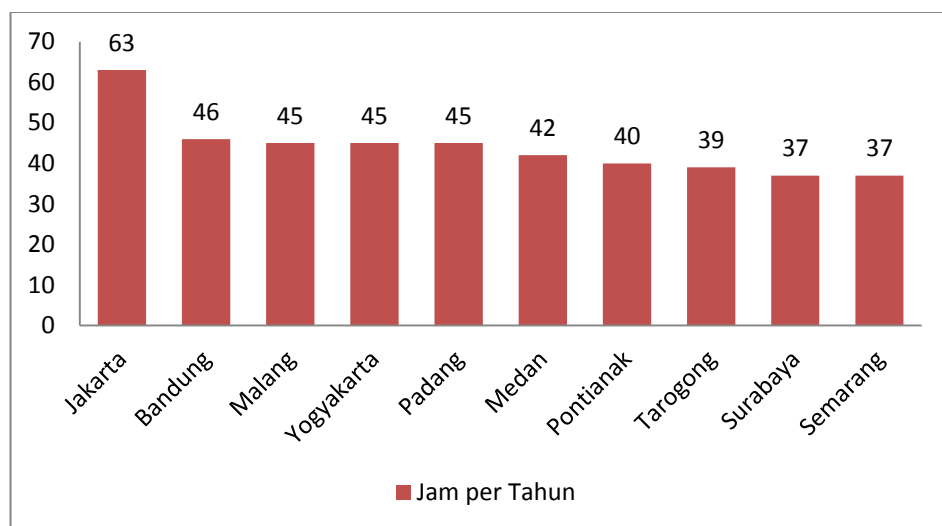
Survei yang dilakukan oleh Cermati.com dengan total responden 6.904 orang di Indonesia menunjukkan bahwa kendaraan yang sering digunakan orang Indonesia sebesar 53,9% adalah kendaraan pribadi. Ada beberapa alasan mengapa masyarakat Indonesia lebih menyukai menggunakan kendaraan pribadi diantaranya lebih hemat, lebih aman dan nyaman, tidak suka menunggu, dan sebagainya.

Populasi kendaraan di Indonesia hingga saat ini masih didominasi oleh sepeda motor. Di samping harganya yang murah, sepeda motor diyakini lebih gesit sehingga dapat menyiasati kemacetan. Namun kendaraan roda dua tersebut juga dianggap tidak menawarkan kenyamanan bagi pengendara karena tidak dapat menangkal panas maupun hujan. Hal tersebut menjadi faktor pendorong sebagian masyarakat Indonesia memilih menggunakan mobil pribadi. Padahal, penggunaan

mobil pribadi yang berlebihan dapat memperparah masalah kemacetan dan inefisiensi penggunaan bahan bakar minyak (Rahardja, 2006).

Berdasarkan studi yang dilakukan oleh INRIX *Global Traffic Scorecard* menunjukkan bahwa Indonesia merupakan salah satu negara dengan tingkat kemacetan yang tinggi. Studi yang dilakukan di 38 negara tersebut melibatkan 1.360 kota, beberapa diantaranya merupakan kota-kota besar di Indonesia. Hasil dari studi tersebut menunjukkan bahwa pada tahun 2017 Jakarta menempati posisi ke-17 secara global sebagai kota termacet dengan rata-rata waktu yang dihabiskan dalam kemacetan mencapai 63 jam per tahun.

Selain Jakarta, beberapa kota besar lainnya di Indonesia yang juga memiliki tingkat kemacetan yang tinggi. Berikut ini merupakan grafik yang menggambarkan 10 kota termacet di Indonesia.



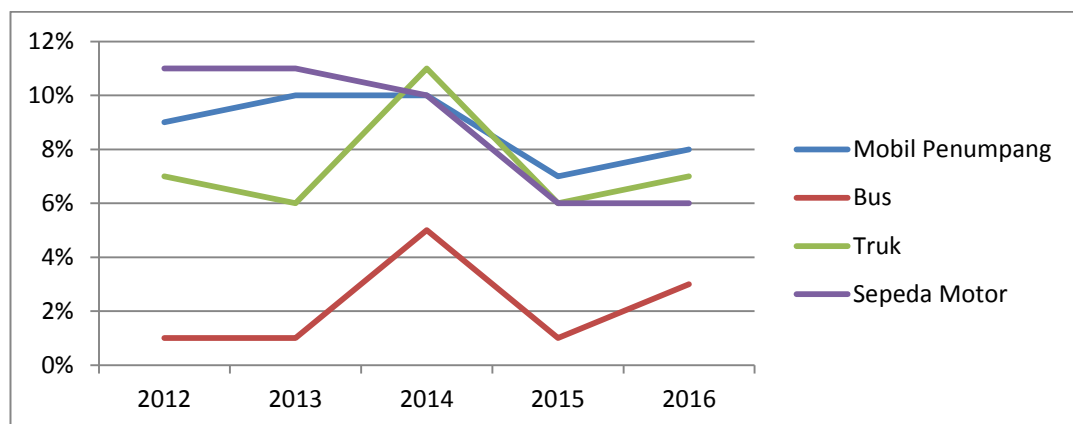
Sumber: INRIX *Global Traffic Scorecard* (2017), diolah

**Gambar 1. Tingkat Kemacetan 10 Kota Besar di Indonesia**

Penyebab kemacetan di Indonesia dikarenakan adanya perlambatan yang diuraikan dalam beberapa faktor. Salah satu faktor yang menyebabkan kemacetan

ialah sistem angkutan umum yang tidak mampu menjadi ikon kebanggaan masyarakat sehingga masyarakat memilih menggunakan kendaraan pribadi (Kompas.com).

Di Indonesia, jumlah kendaraan bermotor pada tahun 2015 mencapai 121,39 juta unit. Data Badan Pusat Statistik menunjukkan, dari angka tersebut paling banyak adalah sepeda motor sebesar 81,5%. Kemudian diikuti mobil penumpang sebesar 11,11%, dan sisanya adalah mobil barang serta bis. Tahun 2016 jumlahnya meningkat menjadi 129,28 juta. Gambar 2 di bawah ini menunjukkan bahwa pertumbuhan mobil penumpang di Indonesia memiliki persentase tertinggi dibanding kendaraan lainnya.



Sumber: Badan Pusat Statistik (2018), diolah

### **Gambar 2. Pertumbuhan Kendaraan Bermotor di Indonesia**

Tahun 2012 sepeda motor memiliki persentase pertumbuhan yang paling tinggi dibandingkan kendaraan lainnya. Namun pertumbuhan jumlah sepeda motor cenderung menurun sehingga pertumbuhan mobil penumpang mampu mengalahkan sepeda motor seperti dalam grafik yang disajikan pada Gambar 2.

Hal tersebut mengindikasikan bahwa adanya peningkatan konsumsi mobil penumpang melebihi konsumsi sepeda motor.

Konsumsi adalah pembelanjaan rumah tangga untuk barang dan jasa. “Barang” meliputi pembelanjaan rumah tangga untuk barang awet, seperti mobil dan alat rumah tangga, dan barang tidak awet, seperti makanan dan pakaian, dengan pengecualian pembelian rumah baru. Sedangkan “jasa” meliputi barang-barang tidak kasat mata, seperti potong rambut, layanan kesehatan, dan pendidikan (Mankiw, 2012).

Pendapatan merupakan faktor utama yang dapat mempengaruhi konsumsi. Selain itu, ada beberapa faktor lain yang dapat mempengaruhi besar kecilnya konsumsi antara lain tingkat bunga, perkiraan harga di masa depan, harga barang substitusi dan komplementer, dan sebagainya.

Dalam teori permintaan konsumen menjelaskan bahwa jumlah komoditi yang diminta merupakan suatu fungsi dari atau bergantung pada harga komoditi tersebut, pendapatan konsumen, harga komoditi yang berhubungan (komplementer dan substitusi), dan selera konsumen (Salvatore, 2003).

Mankiw (2009) dalam bukunya *Principles of Microeconomics* mengemukakan bahwa:

*“When a fall in the price of one good raises the demand for another good, the two goods are called **complements**. Complements are often pairs of goods that are used together, such as gasoline and automobiles, computers and software, and peanut butter and jelly.”*

Menurut Mankiw (2009), penurunan harga barang komplementer akan meningkatkan permintaan atau konsumsi suatu barang. Barang komplementer

adalah barang yang bersifat penggenap. Maksudnya adalah dua barang yang digunakan secara bersamaan seperti mobil dan bensin. Oleh karena itu, harga Bahan Bakar Minyak (BBM) menjadi salah satu faktor yang turut dipertimbangkan untuk membeli mobil.

Indonesia merupakan negara yang menerapkan kebijakan subsidi BBM untuk menekan beban masyarakat akan tingginya harga minyak dunia. Adanya subsidi BBM tersebut menyebabkan harga bensin yang dijual di Indonesia relatif lebih rendah dari pada harga bensin yang sebenarnya. Besarnya jumlah pemberian subsidi ini akan mengalami fluktuasi selaras dengan perubahan harga minyak dunia. Secara tentatif dan tertuang dalam *Blueprint* Pengelolaan Energi Nasional 2006-2025, Indonesia memberikan subsidi BBM dalam beberapa jenis, yakni subsidi untuk minyak tanah, premium dan solar. Subsidi yang paling besar memakan dana adalah subsidi BBM jenis premium.

Mulai tanggal 1 Januari 2015 pemerintah Indonesia resmi memangkas subsidi BBM untuk premium (merdeka.com). Pengurangan subsidi BBM akan mengarahkan harga bensin untuk mengikuti harga pasar atau mekanisme pasar. Setelah pemangkasan subsidi BBM untuk premium, Pertamina resmi mengeluarkan jenis bensin baru yaitu pertalite yang memiliki *Randon Octane Number* (RON) 90, yaitu lebih tinggi dari pada premium yang hanya memiliki RON 88. RON yang lebih tinggi menunjukkan kualitas yang lebih bagus. Selain itu, harga pertalite juga lebih murah dari pada pertamax sehingga mayoritas masyarakat Indonesia saat ini memakai pertalite sebagai pengganti premium.

Seperti data yang tersaji pada Tabel 1, dari tahun 2009 jumlah penjualan mobil di Indonesia terus menunjukkan peningkatan hingga tahun 2014. Kemudian di tahun 2015 mengalami penurunan menjadi 1.013.518 dari tahun 2014 yang jumlahnya mencapai 1.208.019 unit. Namun penurunan tersebut tidak berlangsung lama karena pada tahun 2016 penjualan mobil kembali menunjukkan peningkatan.

**Tabel 1. Jumlah Penjualan Mobil di Indonesia**

<b>Tahun</b>	<b>Jumlah penjualan mobil</b>	<b>Keterangan</b>
2009	483113	meningkat
2010	764062	meningkat
2011	894164	meningkat
2012	1116230	meningkat
2013	1229811	meningkat
2014	1208019	meningkat
2015	1013518	menurun
2016	1062716	meningkat
2017	1079534	meningkat

Sumber: Gabungan Industri Kendaraan Bermotor Indonesia (2018), diolah

Sepanjang tahun 2016 penjualan mobil di Indonesia merupakan yang tertinggi di kawasan Asia Tenggara. Data Gabungan Industri Kendaraan Bermotor (GAIKINDO) tahun 2016 menyebutkan bahwa total penjualan mobil di Asia Tenggara mencapai 3,16 juta unit. Indonesia menyumbang paling banyak, yaitu 33,5% atau setara 1,06 juta unit. Tingginya angka penjualan mobil ini diduga karena rasio kepemilikan mobil dibanding populasi masih rendah, sehingga masih banyak masyarakat yang ingin memiliki kendaraan roda empat tersebut.

Rasio kepemilikan mobil paling tinggi di Asia Tenggara adalah Brunei Darussalam yaitu 711. Artinya bahwa setiap 1.000 orang terdapat 711 mobil yang dimiliki. Setelah Brunei disusul oleh Malaysia sebesar 439, Thailand 228,



Singapura 145, Filipina 38, dan Vietnam 23. Indonesia dengan populasi 261 juta penduduk atau mewakili 41% dari seluruh penduduk Asia Tenggara mendapat rasio 87. Angka tersebut memang masih tergolong rendah.

Rendahnya rasio kepemilikan mobil di Indonesia sebenarnya menjadi tantangan bagi pemerintah untuk lebih siap mengatasi masalah kemacetan yang mengancam seiring dengan bertambahnya populasi kendaraan bermotor di Indonesia khususnya mobil. Namun di sisi lain, rasio yang masih rendah menjadi peluang tersendiri bagi industri otomotif. Artinya masih ada peluang besar bagi industri otomotif di Indonesia untuk meningkatkan penjualan mobil. Oleh karena itu, banyak usaha penjualan yang dilakukan oleh perusahaan untuk menarik konsumen agar membeli produk mereka, seperti pemasangan iklan, undian berhadiah, dan lainnya.

Mayoritas masyarakat Indonesia membeli mobil secara kredit. Tidak heran jika sekarang ini banyak lembaga pembiayaan mobil di Indonesia yang menawarkan banyak fasilitas pembelian mobil *non* tunai. Untuk itu, penjualan mobil di Indonesia pun tidak bisa lepas dengan dana yang dikucurkan perbankan untuk pembiayaan kredit.

Sistem kredit memang banyak diminati oleh masyarakat Indonesia, khususnya di kota-kota besar. Berdasarkan survei perbankan yang dilakukan oleh Bank Indonesia pada kuartal IV tahun 2017, Saldo Bersih Tertimbang (SBT) permintaan kredit baru mencapai 94%, lebih tinggi dibandingkan kuartal sebelumnya yaitu sebesar 77,9%. Hal tersebut terutama didorong oleh

meningkatnya kebutuhan pembiayaan nasabah, penurunan suku bunga kredit, dan peningkatan promosi penawaran kredit (Survei Bank Indonesia).

Dalam implementasinya, besarnya tingkat suku bunga kredit ini tergantung dengan jenis kreditnya. Jenis kredit untuk membantu pembiayaan mobil adalah kredit konsumsi. Survei perbankan yang dilakukan oleh Bank Indonesia pada kuartal IV tahun 2017 juga menunjukkan bahwa kredit konsumsi mengalami pertumbuhan yang kuat. Menguatnya pertumbuhan kredit konsumsi salah satunya didorong oleh permintaan Kredit Kendaraan Bermotor (KKB). Peningkatan KKB tersebut sejalan dengan rata-rata penjualan kendaraan khususnya mobil pada triwulan IV tahun 2017 sebesar 606,5 ribu unit. Angka tersebut lebih tinggi dari pada kuartal sebelumnya yang hanya mencapai 588 ribu unit.

Tingkat suku bunga kredit konsumsi yang berlaku menjadi salah satu faktor pendorong meningkatnya pembelian mobil di Indonesia. Semakin rendah suku bunga yang berlaku, semakin besar keinginan masyarakat untuk mengambil kredit mobil.

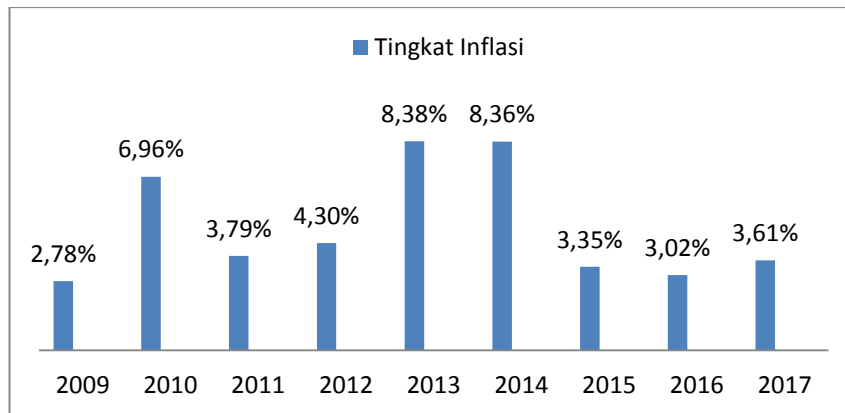
Selain suku bunga kredit, nilai tukar atau kurs rupiah terhadap dollar AS juga tak kalah penting untuk dapat mempengaruhi penjualan mobil melalui perubahan biaya produksi. Adanya fluktuasi pada kurs rupiah akan berdampak pada naiknya biaya produksi karena komponen yang digunakan diimpor dari luar negeri. Di sisi impor, kurs mata uang yang melemah dapat mengakibatkan harga dalam rupiah di pasar dalam negeri akan naik (Tambunan, 2015).

Pada tahun 2014, anggaran subsidi BBM melonjak menjadi Rp 285 triliun seiring dengan kenaikan konsumsi akibat tambahan jumlah mobil dan motor, serta pelemahan kurs rupiah (katadata.co.id). Kurs rupiah terhadap dollar AS memang tak kalah penting untuk dapat mempengaruhi konsumsi mobil melalui perubahan biaya produksi.

Hasil penelitian yang dilakukan oleh Olgun Kitapci (2014) menunjukkan bahwa ada hubungan positif antara nilai tukar euro dan penjualan mobil. Sekitar 67% mobil penumpang di Turki telah diimpor dari luar negeri. Sisanya dari 33% mobil penumpang telah diproduksi di Turki sendiri. Sebagian besar bahan baku dan suku cadang mobil-mobil yang telah diproduksi di Turki dipasok dari luar negeri. Oleh karena itu, kendaraan dan suku cadang yang telah diimpor telah membebankan biaya tambahan yang tercermin pada harga mobil.

Indonesia memang telah menggunakan komponen buatan dalam negeri untuk kendaraan roda empat. Penggunaan komponennya sudah sekitar 80% sehingga 20% komponennya masih impor. Tetapi sekitar 80% bahan baku yang dipakai oleh industri komponen di Indonesia masih harus impor, sehingga melemahnya rupiah menjadikan biaya produksi membengkak (kemenperin.go.id).

Selain nilai tukar atau kurs rupiah terhadap dollar AS, tingginya laju inflasi di Indonesia mengakibatkan pendapatan riil masyarakat berkurang sehingga menurunkan daya beli. Akan tetapi, pembelian mobil di Indonesia tahun 2013 yang menunjukkan angka tertinggi selama 9 tahun terakhir justru terjadi pada saat laju inflasi di Indonesia mencapai angka 8,38% (Gambar 3).



Sumber: BPS, diolah

**Gambar 3. Tingkat Inflasi di Indonesia**

Sepanjang tahun 2009 hingga 2017 inflasi tertinggi terjadi di tahun 2013. Tahun 2014 angka inflasi hanya menunjukkan penurunan sebesar 0,02% seperti yang ditunjukkan pada Tabel 2. Selanjutnya inflasi terus menurun dari tahun 2015 hingga 2017 yang berada pada rentang sasaran  $4 \pm 1\%$ . Perkembangan positif tersebut dipengaruhi inflasi inti yang terkendali seiring permintaan agregat yang terkelola, tekanan eksternal yang minimal, serta ekspektasi inflasi yang menurun. Inflasi *administered price* yang menurun juga dipengaruhi oleh penurunan harga BBM selain kondisi harga minyak dunia yang rendah (Laporan Perekonomian Indonesia 2016). Inflasi *administered price* adalah inflasi yang dominan dipengaruhi oleh *shocks* (kejutan) berupa kebijakan harga pemerintah seperti harga BBM bersubsidi, tarif listrik, tarif angkutan, dan lain-lain ([www.bi.go.id](http://www.bi.go.id)).

Berdasarkan uraian tersebut dapat disimpulkan bahwa ada faktor makroekonomi yang tidak dapat dikendalikan oleh perusahaan otomotif yang dapat mempengaruhi konsumsi mobil. Hal tersebut menjadi alasan peneliti tertarik

untuk mengkaji lebih dalam keterkaitan antara suku bunga kredit, kurs, inflasi dan subsidi BBM terhadap konsumsi mobil. Oleh karena itu, peneliti mengambil judul penelitian **“Pengaruh Suku Bunga Kredit, Kurs, Inflasi dan Subsidi Bahan Bakar Minyak (BBM) Terhadap Konsumsi Mobil di Indonesia Tahun 2009-2017.”**

## **B. Identifikasi Masalah**

Berdasarkan latar belakang yang telah dipaparkan maka dapat diidentifikasi beberapa masalah berikut ini.

1. Peningkatan pertumbuhan konsumsi kendaraan pribadi di Indonesia dikhawatirkan memperparah masalah kemacetan dan inefisiensi penggunaan bahan bakar minyak sehingga meningkatkan polusi udara.
2. Nilai subsidi BBM yang terus meningkat setiap tahun dapat mengancam perekonomian Indonesia.
3. Konsumsi mobil di Indonesia tidak bisa lepas dengan dana yang dikucurkan perbankan untuk pembiayaan kredit karena mayoritas masyarakat Indonesia membeli mobil secara kredit.
4. Adanya fluktuasi pada kurs rupiah akan berdampak pada naiknya biaya produksi karena komponen yang digunakan diimpor dari luar negeri. Di sisi impor, kurs mata uang yang melemah dapat mengakibatkan harga dalam rupiah di pasar dalam negeri akan naik.

5. Pada tahun 2014, anggaran subsidi BBM melonjak menjadi Rp 285 triliun seiring dengan kenaikan konsumsi akibat tambahan jumlah mobil dan motor, serta pelemahan kurs rupiah.
6. Penjualan mobil di Indonesia tahun 2013 yang menunjukkan angka tertinggi selama 9 tahun terakhir justru terjadi pada saat laju inflasi di Indonesia mencapai angka 8,38%
7. Ada faktor makroekonomi yang tidak dapat dikendalikan oleh perusahaan otomotif yang dapat mempengaruhi konsumsi mobil.

#### **C. Batasan Masalah**

Terdapat banyak faktor yang mempengaruhi konsumsi mobil di Indonesia. Berdasarkan identifikasi yang dipaparkan oleh peneliti, maka penelitian ini dibatasi hanya dalam suku bunga kredit, kurs rupiah/dollar Amerika Serikat (AS), inflasi dan pengurangan subsidi BBM dalam pengaruhnya terhadap konsumsi mobil di Indonesia.

#### **D. Rumusan Masalah**

Sesuai dengan batasan masalah yang telah dipaparkan maka rumusan masalah dalam penelitian ini adalah :

1. Bagaimana pengaruh suku bunga kredit terhadap konsumsi mobil di Indonesia?
2. Bagaimana pengaruh kurs rupiah/dollar AS terhadap konsumsi mobil di Indonesia?

3. Bagaimana pengaruh inflasi terhadap konsumsi mobil di Indonesia?
4. Bagaimana pengaruh pengurangan subsidi BBM terhadap konsumsi mobil di Indonesia?
5. Bagaimana pengaruh suku bunga kredit, kurs rupiah/dollar AS, inflasi dan pengurangan subsidi BBM secara bersama-sama terhadap konsumsi mobil di Indonesia?

#### **E. Tujuan**

Adapun tujuan penelitian ini adalah sebagai berikut.

1. Untuk mengetahui pengaruh suku bunga kredit terhadap konsumsi mobil di Indonesia.
2. Untuk mengetahui pengaruh kurs rupiah/dollar AS terhadap konsumsi mobil di Indonesia.
3. Untuk mengetahui pengaruh inflasi terhadap konsumsi mobil di Indonesia.
4. Untuk mengetahui pengaruh pengurangan subsidi BBM terhadap konsumsi mobil di Indonesia.
5. Untuk mengetahui pengaruh suku bunga kredit, kurs rupiah/dollar AS, inflasi dan pengurangan subsidi BBM secara bersama-sama terhadap konsumsi mobil di Indonesia.



## **F. Manfaat**

Dari berbagai hal telah dikemukakan di atas, penelitian ini diharapkan dapat memberi manfaat sebagai berikut.

### **1. Manfaat teoritis**

- a. Hasil penelitian ini diharapkan dapat memberikan sumbangan bagi ilmu pengetahuan tentang dampak kebijakan dan kondisi makroekonomi terhadap pasar mobil.
- b. Hasil penelitian ini diharapkan dapat menjadi bahan referensi untuk penelitian selanjutnya.

### **2. Manfaat praktis**

#### **a. Bagi Peneliti**

Penelitian ini bermanfaat sebagai salah satu wahana dalam penerapan teori-teori yang diperoleh selama menjalani studi di Universitas Negeri Yogyakarta. Selain itu penelitian ini bermanfaat untuk memperluas pengetahuan serta menambah kesiapan dan wawasan baru.

#### **b. Bagi Pemerintah**

Hasil penelitian ini diharapkan dapat bermanfaat dan memberikan kontribusi positif sebagai bahan evaluasi kebijakan pemerintah dan dapat menggambarkan interaksi antara kondisi makroekonomi dengan pasar mobil di Indonesia.

c. Bagi Masyarakat

Hasil penelitian ini diharapkan dapat bermanfaat dan memberikan kontribusi positif kepada masyarakat khususnya yang berperan sebagai konsumen ataupun calon konsumen mobil untuk lebih memperhatikan pola konsumsi/kepemilikan mobil agar tidak menimbulkan inefisiensi akibat penggunaan mobil yang berlebihan.

d. Bagi Mahasiswa

Penelitian ini diharapkan untuk lebih memotivasi mahasiswa dalam belajar dan sebagai bahan referensi untuk mengulas tentang dampak kondisi makroekonomi terhadap pasar mobil di Indonesia.

## **BAB II**

### **KAJIAN PUSTAKA**

#### **A. Kajian Teori**

##### **1. Konsep Konsumsi**

###### **a. Pengertian Konsumsi**

Konsumsi adalah pembelanjaan rumah tangga untuk barang dan jasa. “Barang” meliputi pembelanjaan rumah tangga untuk barang awet, seperti mobil dan alat rumah tangga, dan barang tidak awet, seperti makanan dan pakaian, dengan pengecualian pembelian rumah baru. Sedangkan “jasa” meliputi barang-barang tidak kasat mata, seperti potong rambut, layanan kesehatan, dan pendidikan (Mankiw, 2012).

Kata konsumsi dalam Kamus Besar Ekonomi diartikan sebagai tindakan manusia baik secara langsung atau tidak langsung untuk menghabiskan atau mengurangi kegunaan suatu benda pada pemuasan terakhir dari kebutuhannya (Winarno, 2007).

Menurut Rosyidi (2011) konsumsi diartikan sebagai penggunaan barang-barang dan jasa-jasa yang secara langsung akan memenuhi kebutuhan manusia. Pengeluaran konsumsi pribadi meliputi pengeluarann oleh rumah tangga atas barang akhir dan jasa.

Pengeluaran konsumsi rumah tangga yaitu pengeluaran yang dilakukan oleh rumah tangga untuk membeli barang dan jasa untuk kebutuhan hidup sehari-hari dalam suatu periode tertentu (Halim, 2012).

Dari penjelasan menurut berbagai sumber, dapat ditarik kesimpulan bahwa definisi konsumsi adalah kegiatan membeli barang dan jasa untuk digunakan atau dihabiskan dalam rangka memenuhi kebutuhan sehari-hari.

**b. Reaksi Konsumsi terhadap Perubahan Harga Barang**

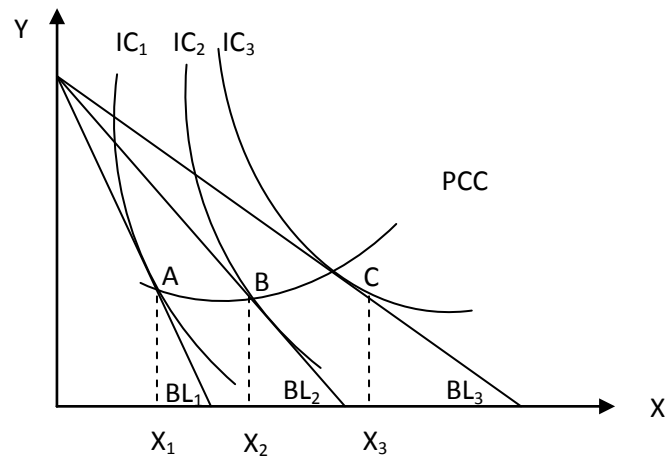
Keseimbangan yang dicapai dapat berubah karena pendapatan riil berubah. Jika pendapatan riil meningkat, konsumen dapat meningkatkan pula konsumsinya dan sebaliknya. Salah satu faktor yang dapat merubah pendapatan riil adalah perubahan harga barang.

1) Kurva Harga Konsumsi (*Price Consumption Curve*)

Perubahan harga suatu barang dapat menyebabkan rasio harga berubah. Akhirnya jumlah barang yang dikonsumsi berubah karena tingkat keseimbangan konsumen yang berubah akibat perubahan harga. Perubahan tersebut dapat digambarkan dalam kurva harga konsumsi seperti yang disajikan pada Gambar 4.

Gambar 4 menunjukkan bahwa keseimbangan awal terjadi di titik A. Bila harga barang X turun, maka kemampuan untuk membeli barang X meningkat dengan jumlah anggaran tetap ditunjukkan oleh garis anggaran yang bergeser ke  $BL_2$  dan  $BL_3$ . Keseimbangan pun berubah dari titik A ke titik B dan titik C. Demikian halnya dengan kombinasi konsumsi, jika titik-titik

keseimbangan tersebut dihubungkan maka terbentuklah kurva PCC.



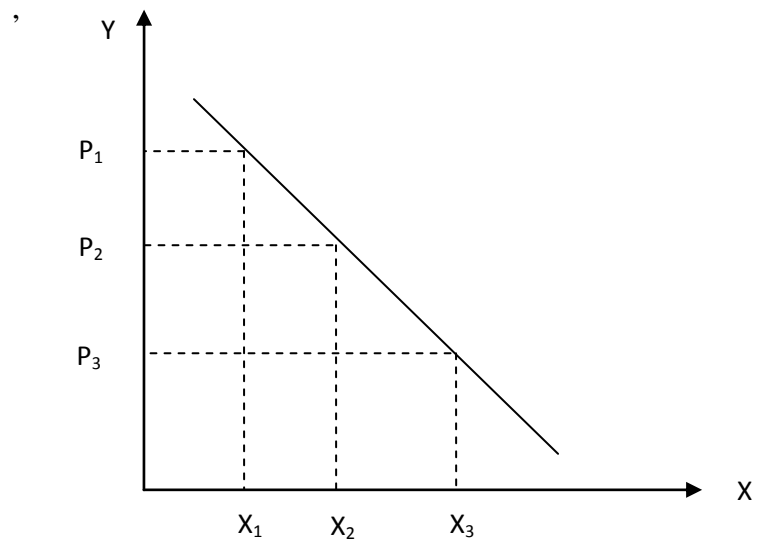
**Gambar 4. Kurva Harga Konsumsi**

## 2) Penurunan Kurva Permintaan

Dari Gambar 4 dapat disimpulkan bahwa pada saat harga barang X semakin murah maka konsumsi terhadap X semakin bertambah. Hal ini sesuai dengan hukum permintaan. Oleh karena itu kurva PCC dapat diturunkan menjadi kurva permintaan.

Kurva permintaan ini dapat diturunkan jika memenuhi asumsi sebagai berikut:

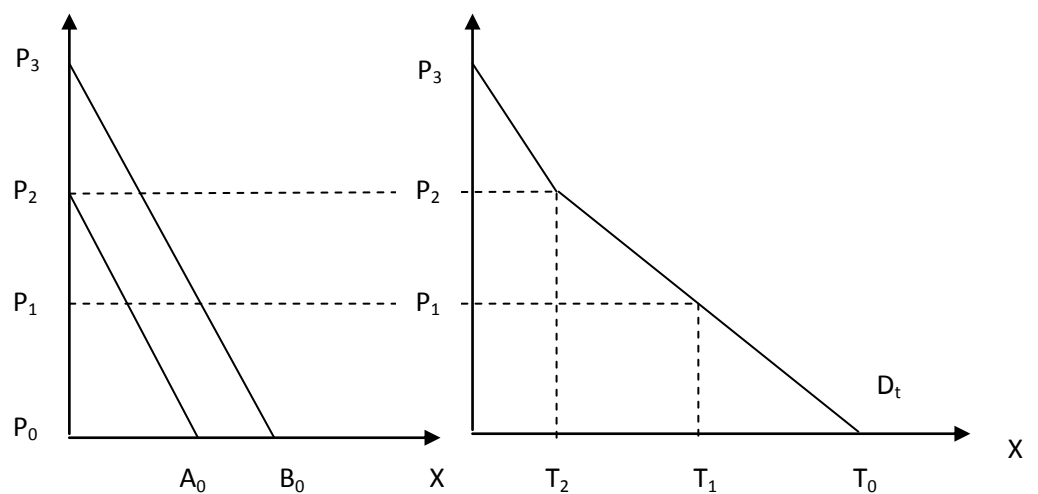
- a) Konsumen berada pada kondisi keseimbangan
- b) Pendapatan nominal tidak berubah
- c) Harga nominal barang lain tidak berubah



**Gambar 5. Menurunkan kurva permintaan**

### 3) Permintaan Individu dan Permintaan Pasar

Permintaan pasar adalah jumlah permintaan individu-individu yang ada di pasar. Misalnya jumlah konsumen dalam pasar X hanya 2 yaitu A dan B yang dicerminkan oleh kurva permintaan  $D_a$  dan  $D_b$  (Gambar 6). Permintaan pasar diperoleh dengan cara menjumlahkan secara horizontal  $D_a$  dan  $D_b$ .



**Gambar 6. Permintaan Pasar**

Pada harga  $P_0$  permintaan A adalah  $A_0$  dan permintaan B adalah  $B_0$ , sehingga permintaan total adalah  $A_0 + B_0 = T_0$ . Ketika harga menjadi  $P_1$  permintaan A adalah  $A_1$ , permintaan B adalah  $B_1$  dan permintaan total  $T_1$ . Pada harga  $P_2$  permintaan A adalah  $A_2$ , permintaan B adalah  $B_2$  dan permintaan total  $T_2$ . Pada harga  $P_3$  permintaan A dan B masing-masing sama dengan nol, sehingga permintaan total sama dengan nol.

**c. Faktor yang Mempengaruhi Konsumsi**

Penentu utama tingkat konsumsi menurut pandangan Keynes adalah ditentukan oleh pendapatan rumah tangga. Namun, ada faktor selain pendapatan yang juga dapat mempengaruhi tingkat konsumsi yaitu sebagai berikut.

1) Kekayaan yang telah terkumpul

Jika seseorang mendapatkan harta warisan yang banyak sebagai hasil usaha dimasa lalu, maka seseorang itu berhasil mendapatkan kekayaan yang mencukupi. Dalam keadaan tersebut, ia lebih tertarik untuk menggunakan sebagian besar pendapatannya untuk konsumsi dimasa sekarang.

2) Tingkat bunga

Saat tingkat bunga rendah, orang-orang tidak begitu suka untuk menabung karena merasa lebih baik untuk melakukan konsumsi dari pada menabung.

3) Keadaan prekonomian



Dalam pertumbuhan ekonomi yang teguh, tingkat penganggurannya rendah, maka masyarakat di dalamnya cenderung lebih aktif dalam melakukan perbelanjaan.

4) Distribusi pendapatan

Masyarakat yang distribusi pendapatannya seimbang, mereka lebih condong mengonsumsi. Hal tersebut dikarenakan sebagian besar pendapatan nasional dinikmati oleh seluruh penduduk secara merata.

5) Tersedia atau tidaknya dana pensiun yang mencukupi

Dibeberapa negara dilakukan pemberian dana pensiun yang cukup tinggi. Pendapatan dari dana pensiun yang cukup besar jumlahnya akan mendorong tingkat konsumsi.

**d. Perilaku Konsumen**

Perilaku konsumen menggambarkan bagaimana seorang konsumen memutuskan berapa jumlah kombinasi barang atau jasa yang akan dibeli dalam berbagai kondisi yang dihadapi. Kumpulan konsumen individu akan membentuk permintaan di pasar. Perilaku konsumen adalah tindakan yang langsung terlibat dalam mendapatkan, mengonsumsi, dan menghabiskan produk dan jasa, termasuk proses keputusan yang mendahului dan menyusuli tindakan tersebut. Perilaku konsumen merupakan perilaku yang ditunjukkan dalam mencari, membeli, menggunakan, menilai dan memutuskan produk, jasa, dan gagasan (Schiffman and Kanuk, 2004).

Penjelasan mengenai perilaku konsumen yang paling sederhana didapati dalam hukum permintaan, yang menyatakan bahwa “bila harga sesuatu barang naik maka ceteris paribus jumlah yang diminta konsumen akan barang tersebut turun”. Ceteris paribus berarti bahwa semua faktor-faktor lain yang mempengaruhi jumlah yang diminta dianggap tidak berubah (Boediono, 2002).

Berdasarkan teori ekonomi, permintaan timbul karena konsumen memerlukan manfaat dari komoditas yang dibeli. Manfaat tersebut dikenal dengan istilah utilitas (utility). Permintaan suatu komoditas menggambarkan permintaan akan utilitas dari komoditas tersebut. Dengan kata lain, permintaan suatu komoditas merupakan derivasi (penurunan) dari utilitas yang diberikan oleh komoditas tersebut. Dalam teori tingkah laku konsumen diterangkan dua hal berikut.

- 1) Alasan para konsumen untuk membeli lebih banyak barang pada harga yang lebih rendah dan mengurangi pembelian pada harga yang tinggi.
- 2) Bagaimana seorang konsumen menentukan jumlah dan komposisi dari barang yang akan dibeli dari pendapatan yang diperolehnya.

## **2. Konsep Suku Bunga**

### **a. Pengertian Suku Bunga**

Bunga adalah tanggungan pada pinjaman uang, yang biasanya dinyatakan dengan persentase dari uang yang dipinjamkan

(Muhamad, 2002). Suku bunga adalah tingkat bunga yang dinyatakan dalam persen, jangka waktu tertentu (perbulan atau pertahun) (Marshall, 2003).

Suku bunga adalah balas jasa yang diberikan oleh bank berdasarkan prinsip konvensional kepada nasabah yang membeli produk bank tersebut (Kasmir, 2013). Sedangkan yang dimaksud dengan tingkat suku bunga adalah harga dari penggunaan uang yang dinyatakan dalam persen untuk jangka waktu tertentu.

Menurut Boediono (1998) pengertian suku bunga sebagai harga dapat dinyatakan sebagai harga yang harus dibayar apabila terjadi pertukaran antara satu rupiah sekarang dengan satu rupiah nanti.

Suku bunga dibedakan menjadi dua, yaitu :

- 1) suku bunga nominal adalah rate yang dapat diamati pasar.
- 2) suku bunga riil adalah konsep yang mengukur tingkat bunga yang sesungguhnya, suku bunga riil sama dengan suku bunga nominal dikurangi dengan laju inflasi yang diharapkan.

$$r = i - \mu$$

Dimana:

$r$  = suku bunga riil

$i$  = suku bunga nominal

$\mu$  = laju inflasi

## **b. Jenis-jenis Pembebanan Suku Bunga Kredit**

Yang dimaksud pembebanan suku bunga kredit adalah metode perhitungan yang akan digunakan sehingga mempengaruhi jumlah bunga yang akan dibayar. Jumlah bunga yang harus dibayar akan mempengaruhi jumlah angsuran per bulannya, dimana angsuran terdiri dari pokok pinjaman ditambah bunga.

Menurut Kasmir (2013) metode pembebanan bunga suku bunga kredit adalah sebagai berikut.

### *1) Sliding rate*

Jenis pembebanan suku bunga ini biasanya diberikan pada sektor produktif dengan maksud agar nasabah merasa tidak terbebani terhadap pinjamannya karena bunga setiap bulan dihitung dari sisa pinjamannya. Artinya jumlah bunga yang dibayar nasabah setiap bulannya menurun seiring dengan turunnya pokok pinjaman.

### *2) Flat rate*

Jenis pembebanan bunga ini biasanya diberikan kepada kredit yang bersifat konsumtif. Pembebanan setiap bulan tetap dari jumlah pinjamannya. Artinya angsuran yang dibayar setiap bulan besarnya sama sampai kredit tersebut lunas.

### *3) Floating rate*

Bunga yang dibayar setiap bulan sangat tergantung dari bunga yang berlaku di pasar uang. Jumlah bunga yang

dibayarkan dapat lebih tinggi atau lebih rendah dari bulan yang bersangkutan. Artinya besarnya angsuran yang dibayarkan setiap bulannya akan berbeda tergantung pada perhitungan tingkat bunga yang berlaku di pasar uang.

**c. Macam-macam Kredit**

Sistem kredit pada dasarnya adalah untuk memenuhi kebutuhan manusia. Berikut macam-macam kredit dilihat dari berbagai segi (Kasmir,2013).

1) Dilihat dari segi kegunaan

a) Kredit Investasi

Kredit investasi adalah kredit yang tujuannya untuk berinvestasi. Kredit ini memberikan keuntungan dari kegiatan berinvestasi yang biasanya membutuhkan jangka waktu yang relatif lama baik dari segi perolehan maupun pengembaliannya.

b) Kredit Modal Kerja

Kredit modal kerja adalah kredit yang tujuannya untuk kegiatan usaha baik memulai maupun memperluas usaha.

2) Dilihat dari segi tujuan kredit

a) Kredit Produktif

Kredit produktif adalah kredit yang digunakan untuk peningkatan usaha atau produksi atau investasi. Kredit ini diberikan untuk menghasilkan barang atau jasa.

b) Kredit Konsumtif

Kredit konsumtif digunakan untuk keperluan konsumtif atau digunakan untuk mencukupi kebutuhan personal seperti kepemilikan rumah tinggal atau kendaraan pribadi.

c) Kredit perdagangan

Kredit yang digunakan untuk perdagangan, biasanya untuk membeli barang dagangan yang pembayarannya diharapkan dari hasil penjualannya.

3) Dilihat dari segi jangka waktu

a) Kredit jangka pendek

Kredit yang memiliki jangka waktu kurang dari atau sama dengan 1 tahun, biasanya untuk modal kerja.

b) Kredit jangka menengah

Jangka waktu kreditnya berkisar antara 1 sampai 3 tahun, biasanya untuk investasi.

c) Kredit jangka panjang

Kredit yang masa pengembaliannya paling lama yaitu di atas 3 tahun.

**d. Teori Komoditi dalam Pasar Kredit**

Livingston dan Ord tahun 1994 dalam teori komoditinya menyatakan bahwa jumlah pembelian individu atau dalam penelitian ini konsumsi mobil, dapat bergantung pada harga komoditi tersebut. Jika barang sangat mahal, daya beli berkurang dan sebaliknya. Di pasar kredit, pertimbangan ini berada pada biaya kredit implisit dan eksplisit, yang merupakan biaya tambahan bagi pelaku bisnis dan harus dipertimbangkan ketika membuat keputusan untuk meminjam atau tidak meminjam dan dari sumber mana (Mathea, 2014).

**3) Nilai Tukar: Kurs Rupiah terhadap Dollar AS**

**a. Pengertian Kurs/Nilai Tukar**

Nilai tukar atau kurs adalah harga sebuah mata uang dari suatu negara yang diukur atau dinyatakan dalam mata uang lainnya. Kurs berperan penting dalam keputusan-keputusan pembelanjaan karena kurs dapat menjadi tolak ukur penerjemahan harga dari berbagai negara ke dalam satu mata uang yang sama.

Nilai tukar dibedakan menjadi nilai tukar nominal (*nominal exchange rate*) dan nilai tukar riil (*real exchange rate*). Nilai tukar nominal adalah nilai yang digunakan oleh seseorang saat menukar mata uang suatu negara dengan mata uang negara lain. Sedangkan

nilai tukar riil adalah nilai yang digunakan seseorang saat menukar barang dan jasa dari suatu negara dengan barang dan jasa dari negara lain (Mankiw, 2006).

Ada dua macam transaksi kurs atau nilai tukar. Transaksi *spot* meliputi pertukaran segera (dua hari) dari deposito atau simpanan bank. Transaksi *forward* meliputi pertukaran deposito bank untuk beberapa waktu ke depan yang ditentukan. Keadaan dimana nilai suatu mata uang meningkat disebut apresiasi. Sedangkan keadaan nilai suatu mata uang yang menurun disebut depresiasi (Mishkin, 2008).

Menurut Mishkin (2008) kurs dianggap penting karena dapat mempengaruhi harga barang domestik relatif terhadap harga barang luar negeri. Ketika mata uang suatu negara terapresiasi, barang yang dihasilkan negara tersebut menjadi lebih mahal dan barang-barang luar negeri di negara tersebut menjadi lebih murah.

#### **b. Faktor-faktor yang Mempengaruhi Kurs**

Mishkin (2008) menyebutkan bahwa dalam jangka panjang terdapat empat faktor utama yang mempengaruhi kurs yaitu sebagai berikut.

##### **1) Tingkat harga relatif**

Ketika harga suatu barang di suatu negara meningkat (dengan asumsi harga barang luar negeri tetap), permintaan untuk barang tersebut turun dan mata uang cenderung melemah.



Dalam jangka panjang, kenaikan tingkat harga di suatu negara (relatif terhadap tingkat harga luar negeri) menyebabkan mata uangnya terdepresiasi, dan penurunan tingkat harga relatif menyebabkan mata uang terapresiasi.

## 2) Hambatan perdagangan

Hambatan menuju perdagangan bebas dapat berupa tarif dan kuota. Tarif adalah pengenaan pajak pada barang-barang yang diimpor, sedangkan kuota adalah pembatasan jumlah barang-barang luar negeri yang dapat diimpor. Jika suatu negara meningkatkan tarif dan mengurangi kuota barang yang diimpor, maka permintaan akan barang domestik mengalami peningkatan dan mata uang cenderung menguat. Sehingga adanya hambatan perdagangan menyebabkan mata uang suatu negara menguat dalam jangka panjang.

## 3) Preferensi untuk barang domestik

Sebagai contoh, ketika orang-orang Jepang semakin menyukai barang-barang Amerika, peningkatan permintaan atas barang Amerika (ekspor) cenderung menguatkan dollar, karena barang Amerika akan terus terjual meskipun dengan nilai dollar yang lebih tinggi. Jadi, meningkatnya permintaan untuk ekspor suatu negara menyebabkan mata uangnya menguat dalam jangka panjang, sebaliknya meningkatnya permintaan untuk impor menyebabkan mata uang domestik melemah.

#### 4) Produktivitas

Ketika produktivitas di suatu negara meningkat, negara tersebut cenderung untuk menaikkan sektor domestik yang menghasilkan barang-barang yang diperdagangkan. Produktivitas yang lebih tinggi mendorong penurunan harga barang-barang yang diperdagangkan. Akibatnya, permintaan untuk barang domestik meningkat dan mata uang domestik cenderung terapresiasi.

#### c. Sistem Kurs Mata Uang

Corden dalam Simorangkir (2004) mengklasifikasikan sistem nilai tukar ke dalam beberapa kelompok.

##### 1) Sistem nilai tukar tetap murni

Pada sistem nilai tukar tetap ini, mata uang suatu negara ditetapkan secara tetap dengan mata uang asing tertentu, misalnya, mata uang rupiah ditetapkan secara tetap terhadap dolar Amerika Serikat (USD). Dengan penetapan nilai tukar secara tetap, terdapat kemungkinan nilai tukar yang ditetapkan terlalu tinggi (*overvalued*) atau terlalu rendah (*under-valued*) dari nilai sebenarnya.

##### 2) Sistem nilai tukar mengambang penuh

Dalam sistem nilai tukar mengambang penuh, mekanisme penetapan nilai mata uang domestik terhadap mata uang asing ditentukan oleh mekanisme pasar. Dengan demikian,

pada sistem ini nilai mata uang akan dapat berubah setiap saat tergantung dari permintaan dan penawaran mata uang domestik relatif terhadap mata uang asing dan perilaku spekulasi. Dalam sistem nilai tukar mengambang murni, bank sentral tidak menargetkan besarnya nilai tukar dan melakukan intervensi langsung ke pasar valuta asing.

3) Sistem nilai tukar tetap tetapi disesuaikan

Sistem nilai tukar tetap tetapi disesuaikan ini merupakan kombinasi dari sistem nilai tukar tetap dengan sistem nilai tukar mengambang penuh. Sistem nilai tukar ini memegang peranan penting pada masa sistem Bretton Woods. Bahkan sistem ini digunakan di sebagian besar negara-negara berkembang setelah runtuhnya sistem Bretton Woods pada tahun 1973 hingga awal tahun 1990-an. Beberapa negara, seperti China, masih menggunakan sistem ini atau modifikasinya.

**d. Teori Hukum Satu Harga (*The Law Of One Price*)**

Hukum *the law of one price* lebih menitikberatkan pergerakan harga yang sama dari satu barang yang sejenis di dua tempat. Dalam perekonomian terbuka atau negara yang melakukan transaksi ekonomi dengan pihak luar negeri, *the law of one price* diartikan tingkat harga-harga umum barang-barang yang sejenis akan sama di setiap negara apabila dikonversikan dalam mata uang lokal dari masing-masing negara. Pengertian ini sering disebut dengan

konsep *absolute purchasing power parity* (PPP) atau paritas daya beli (Simorangkir, 2004).

Dengan mengacu konsep PPP dapat dijelaskan bahwa harga barang-barang impor dipengaruhi oleh harga di luar negeri dan nilai tukar. Apabila harga di luar negeri meningkat, maka harga barang dalam negeri yang berasal dari impor juga meningkat. Dalam kaitannya dengan nilai tukar, apabila terjadi penurunan nilai tukar lokal terhadap mata uang asing atau depresiasi maka harga barang-barang yang diimpor juga meningkat (Simorangkir, 2004).

#### **4) Konsep Inflasi**

##### **a. Pengertian Inflasi**

Inflasi adalah kecenderungan kenaikan harga barang-barang yang bersifat umum dan terus menerus (Sukirno, 2002). Ada 3 komponen yang harus dipenuhi ketika suatu keadaan dikatakan inflasi. Pertama, kenaikan harga. Harga suatu barang dikatakan naik jika menjadi lebih tinggi dibanding harga periode sebelumnya.

Kedua, bersifat umum. Kenaikan harga suatu barang belum dapat dikatakan inflasi jika kenaikan tersebut tidak menyebabkan harga-harga barang secara umum naik.

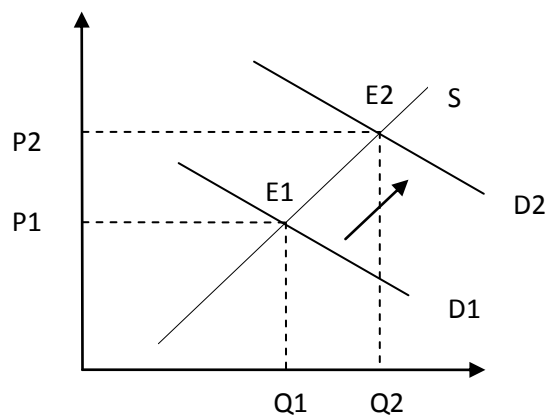
Ketiga, berlangsung terus-menerus. Kenaikan harga sesaat tidak dapat dikatakan inflasi. Jika pemerintah melaporkan bahwa inflasi tahun ini adalah 8,5%, berarti akumulasi inflasi dalam tahun tersebut sebesar 8,5%.

Kondisi yang berkebalikan dari inflasi disebut dengan deflasi. Deflasi adalah suatu keadaan tingkat harga barang-barang secara umum mengalami penurunan.

### **b. Penggolongan Inflasi**

- 1) Menurut parah atau tidaknya inflasi
  - a) Inflasi ringan ( $<10\%$  per tahun, *single digit inflation*)
  - b) Inflasi sedang ( $10\% - 30\%$  per tahun)
  - c) Inflasi berat ( $30\% - 100\%$  per tahun)
  - d) Hiperinflasi ( $>100\%$  per tahun)
- 2) Menurut sumber penyebabnya
  - a) Inflasi tarikan permintaan (*Demand pull inflation*)

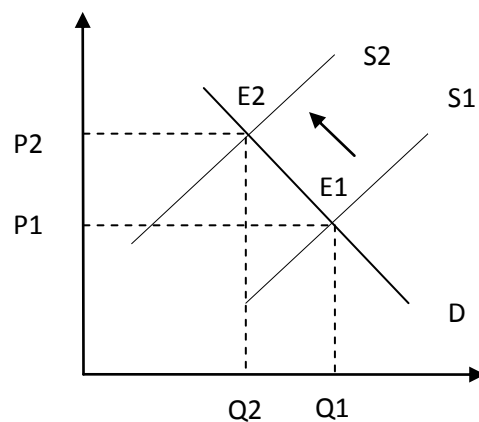
Inflasi yang disebabkan oleh kenaikan permintaan masyarakat yang cukup besar terhadap barang-barang. Kenaikan permintaan menyebabkan kurva permintaan barang-barang bergeser ke kanan, sehingga harga barang-barang mengalami kenaikan.



**Gambar 7. Demand Pull Inflation**

b) Inflasi dorongan biaya (*Cost push inflation*)

Inflasi yang timbul karena terjadinya kenaikan biaya produksi. Kenaikan biaya produksi menyebabkan kurva penawaran barang-barang bergeser ke kiri, sehingga harga barang-barang mengalami kenaikan.



**Gambar 8. Cost Push Inflation**

c) Inflasi campuran (*Mixed inflation*)

Inflasi yang penyebabnya berupa campuran antara *demand pull inflation* dengan *cost push inflation*.

3) Menurut asal inflasi

a) Inflasi yang berasal dari dalam negeri (*domestic inflation*)

Inflasi yang semata-mata disebabkan oleh faktor-faktor yang terjadi di dalam negeri.

b) Inflasi yang berasal dari luar negeri (*imported inflation*)

Inflasi yang disebabkan oleh konsekuensi dari adanya perdagangan internasional.

### c. Menghitung Angka Inflasi

Tingkat inflasi dipakai sebagai dasar pengukuran perkembangan harga barang-barang yang biasa dikonsumsi oleh masyarakat Indonesia. Perkembangan harga-harga di Indonesia dapat dilihat dari tiga macam tingkat harga dengan cara menghitung indeks harga (*price index*).

Perhitungan angka indeks harga barang sangat penting bagi pemerintah untuk menentukan upah minimum, yaitu dengan melihat Indeks Biaya Hidup (IBH) dan Indeks Harga Konsumen (IHK).

#### 1) Indeks Harga Konsumen

IHK atau *Consumer Price Index* adalah angka indeks yang mengukur perubahan rata-rata tingkat harga antar waktu per bulan atau per tahun. IHK berisi tentang harga barang dan jasa yang dikonsumsi oleh penduduk atau rumah tangga konsumen dengan menggunakan tahun dasar tertentu.

IHK disusun berdasarkan perkembangan harga eceran di ibukota provinsi meliputi sekitar 115-150 jenis barang dan jasa. Harga yang dicakup meliputi barang-barang yang diperdagangkan secara eceran untuk dikonsumsi rumah tangga, yaitu kelompok makanan, kelompok perumahan, kelompok sandang, serta kelompok aneka barang dan jasa.

## 2) Indeks Harga Perdagangan Besar (IHPB)

IHPB atau *Whole Price Index* yaitu angka indeks harga antar waktu yang digunakan untuk mengukur perubahan harga rata-rata dari barang-barang pada tingkatan perdagangan besar. IHPB disusun didasarkan pada perubahan harga 26 kelompok barang.

### d. Dampak Inflasi

Inflasi yang tinggi dapat mengakibatkan perekonomian suatu negara tidak berkembang. Dampak negatif yang dapat timbul akibat inflasi adalah sebagai berikut.

- 1) Dampak inflasi terhadap perekonomian
  - a) Mendorong penanaman modal spekulatif
  - b) Menimbulkan ketidakpastian keadaan ekonomi di masa depan
  - c) Menyebabkan tingginya tingkat bunga dan menurunkan investasi
  - d) Menimbulkan masalah neraca pembayaran
- 2) Dampak inflasi terhadap individu dan masyarakat
  - a) Kesenjangan distribusi pendapatan
  - b) Pendapat riil merosot
  - c) Nilai riil tabungan merosot



#### **e. Teori Inflasi Moneterisme**

Milton Friedman dengan aliran moneteris telah mengurangi dominasi makroekonomi Keynesian dalam mempromosikan kebijaksanaan ekonomi pemerintah. Meskipun ajaran Keynes pernah berhasil memecahkan masalah-masalah ekonomi, keberhasilannya tidak berlangsung lama karna pada tahun 70-an ajaran Keynes dinilai tidak berhasil memecahkan masalah stagnasi yang dihadapi ekonomi dunia (Deliarnov, 2012).

Ketidakberhasilan ajaran Keynes dalam memecahkan masalah-masalah yang dihadapi melahirkan suatu aliran baru yang disebut aliran moneteris. Tokoh utama aliran moneteris adalah Milton Friedman. Dalam aliran moneteris ini dikenal istilah teori inflasi moneterisme.

Adanya teori inflasi moneterisme berawal dari ketidakpercayaan kaum moneteris terhadap teori keynesian yang mengatakan bahwa perekonomian cenderung berada pada tingkat output disebabkan kurang ampuhnya mekanisme korektif untuk membawa pasar kembali pada posisi keseimbangan pemanfaatan sumber daya penuh. Dalam hal ini kubu moneteris mengkritik bahwa ada kekuatan pasar yang tidak diikutkan dari model yang dikembangkan oleh keynesian. Dua dari kekuatan tersebut adalah turunnya suku bunga akan mendorong investasi dan turunnya tingkat harga akan mendorong konsumsi melalui apa yang disebut *pigou effect*. *Pigou effect* merupakan stimulasi output & pekerjaan yang disebabkan oleh peningkatan konsumsi karena

peningkatan keseimbangan kekayaan riil. Bagi kubu monetaris perekonomian cenderung berada dalam posisi keseimbangan, dimana sumberdaya digunakan penuh (Deliarnov, 2012).

## **5) Kebijakan Subsidi BBM**

### **a. Pengertian Subsidi**

Subsidi adalah bantuan yang diberikan oleh pemerintah kepada produsen untuk meringankan beban biaya produksi perusahaan. Dampak dari subsidi membuat biaya produksi menjadi lebih kecil sehingga pengenaan subsidi akan berdampak pada keseimbangan pasar (Akhmad, 2014).

Subsidi bisa disebut pajak negatif karena menambah pendapatan nyata. Manfaat pemberian subsidi terbagi-bagi antara produsen dan konsumen, tergantung elastisitas permintaan dan penawaran (Rahardja, 2006).

### **b. Subsidi BBM di Indonesia**

Selama bulan Januari-Juni 2014, subsidi BBM sudah menghabiskan quota yang ditetapkan di dalam APBN-P 2014 sebesar 22,9 kiloliter. Nilai subsidi BBM yang terus meningkat setiap tahun dikhawatirkan mengancam perekonomian Indonesia (Tambunan, 2015).

Mulai tanggal 1 Januari 2015 pemerintah Indonesia resmi memangkas subsidi BBM untuk RON 88 atau premium bersamaan dengan momentum anjloknya harga minyak dunia (merdeka.com).

Penghapusan subsidi BBM akan mengarahkan harga bensin untuk mengikuti harga pasar.

Penghapusan subsidi BBM di Indonesia menimbulkan pro dan kontra. Pihak yang menolak umumnya berargumentasi bahwa penghapusan subsidi BBM akan semakin memberatkan hidup rakyat dan memicu inflasi. Sedangkan pihak yang mendukung penghapusan subsidi BBM menyatakan bahwa subsidi BBM justru dinikmati oleh kelompok menengah ke atas karena mereka yang banyak mengonsumsi BBM untuk kendaraan pribadi. Selain itu, subsidi BBM tidak mendidik rakyat untuk hidup efisien karena harga BBM yang murah menimbulkan kesan bahwa cadangan minyak bumi di Indonesia masih banyak (Rahardja, 2006).

**c. Jenis-jenis Bensin**

Bensin adalah satu jenis bahan bakar minyak yang digunakan untuk bahan bakar mesin kendaraan bermotor yang pada umumnya adalah jenis sepeda motor dan mobil. Bahan bakar bensin yang dipakai untuk motor bensin adalah jenis gasoline atau petrol.

Nilai mutu jenis BBM bensin ini dihitung berdasarkan nilai RON (*Randon Otcane Number*). Berdasarkan RON tersebut maka BBM bensin dibedakan menjadi 4 jenis yaitu (Suhartono, 2015):

**1) Premium (RON 88)**

Premium merupakan BBM jenis distilat yang memiliki warna kekuningan yang jernih. Premium mengandung RON 88,

paling rendah di antara tiga jenis BBM kendaraan bermotor yang dipasarkan di Indonesia.

2) Pertalite (RON 90)

Pertalite merupakan BBM baru yang diluncurkan Pertamina di akhir Juli 2015 untuk memenuhi Surat Keputusan Dirjen Migas Kementerian Energi dan Sumber Daya Mineral Nomor 313 Tahun 2013 tentang Spesifikasi BBM RON 90. Dari sisi teknologi, sebenarnya kendaraan roda empat di Indonesia rata-rata bisa mengonsumsi BBM RON 90-92.

3) Pertamax (RON 92)

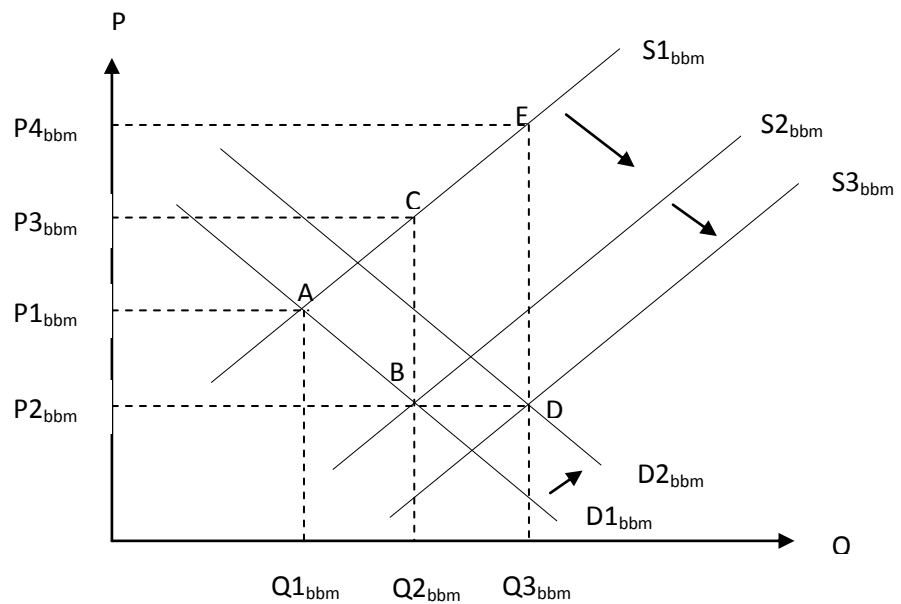
Pertamax merupakan BBM yang dibuat menggunakan tambahan zat aditif. Pertamax pertama kali diluncurkan pada 1999 sebagai pengganti premix 98 karena unsur MTBE yang berbahaya bagi lingkungan.

4) Pertamax Plus (RON 95)

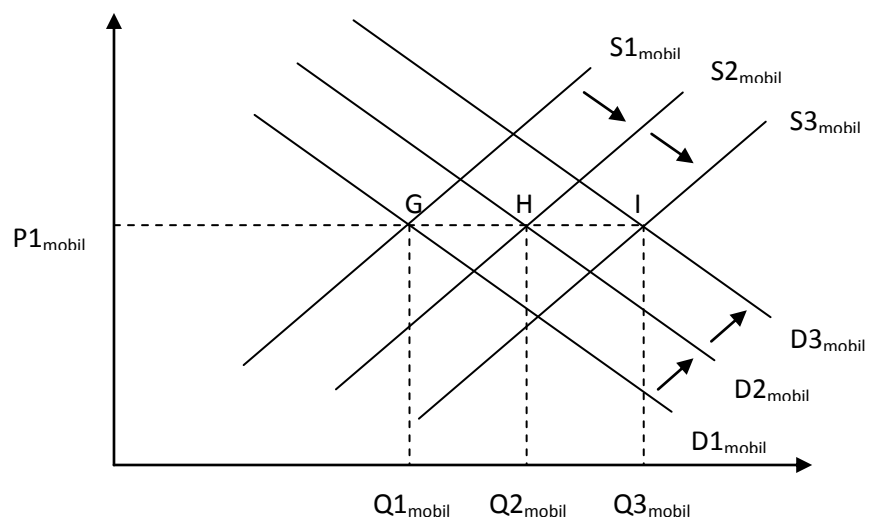
Pertamax plus merupakan jenis BBM yang telah memenuhi standar performa *International World Wide Fuel Charter* (IWWFC). Pertamax plus biasanya digunakan pada kendaraan yang memiliki rasio kompresi minimal 10,5, serta menggunakan teknologi *electronic fuel injection* (EFI), *variable valve timing intelligent* (VVTI), VTI, *turbochargers*, dan *catalytic converters*.

**d. Analisis Keseimbangan Umum Pasar BBM dan Pasar Mobil**

Dengan menggunakan teori analisis keseimbangan umum yang mempertimbangkan interaksi antara dua pasar yang berkaitan, akan terlihat hubungan subsidi BBM dan permintaan mobil melalui ilustrasi berikut ini (Rahardja, 2006).



**Gambar 9. Kurva Pasar BBM**



**Gambar 10. Kurva Pasar Mobil**

Pada Gambar 9, titik A adalah keseimbangan pasar BBM tanpa subsidi. Dalam keadaan tanpa subsidi BBM, Gambar 10 titik G adalah keseimbangan pasar mobilnya. Jumlah BBM yang dikonsumsi adalah  $Q1_{bbm}$  dengan harga  $P1_{bbm}$  per liter dan jumlah konsumsi mobil adalah  $Q1_{mobil}$  dengan harga  $P1_{mobil}$  per unit.

Jika diasumsikan pemerintah menetapkan subsidi BBM, harga BBM turun menjadi  $P2_{bbm}$ . Hal tersebut mendorong konsumsi mobil meningkat karena biaya operasional penggunaan mobil menjadi lebih murah (kurva permintaan mobil bergeser ke kanan). Peningkatan permintaan mobil ini akan menstimulir penawaran mobil dari  $S1_{mobil}$  ke  $S2_{mobil}$ . Bila diasumsikan harga mobil tidak berubah, maka titik keseimbangan bergeser ke H. Konsumsi mobil dengan adanya subsidi BBM menjadi lebih banyak dibandingkan dengan jika tidak ada subsidi.

Peningkatan konsumsi mobil menyebabkan konsumsi BBM meningkat. Dalam Gambar 9 diilustrasikan sebesar  $Q2_{bbm}$ . Jika tidak ada subsidi, maka harga jual BBM seharusnya pada tingkat  $P3_{bbm}$ . Namun dikarenakan pemerintah menetapkan subsidi BBM, maka beban subsidi pemerintah sejumlah  $P3_{bbm} - P2_{bbm}$ .

Subsidi BBM yang diberikan menimbulkan persepsi bahwa pemerintah akan terus memberikan subsidi. Hal ini akan menstimulir permintaan mobil dari  $D2_{mobil}$  ke  $D3_{mobil}$  dan penawaran mobil dari  $S2_{mobil}$  ke  $S3_{mobil}$  dimasa yang akan datang. Dengan asumsi harga

mobil tidak berubah, maka persepsi tidak dihapusannya subsidi BBM akan meningkatkan konsumsi mobil menjadi  $Q3_{\text{mobil}}$ . Akibatnya, konsumsi BBM juga akan naik menjadi  $Q3_{\text{bbm}}$  karena penggunaan mobil meningkat. Pada saat konsumsi BBM sebesar  $Q3_{\text{bbm}}$ , harga jual seharusnya adalah  $P4_{\text{bbm}}$ . Namun, dengan adanya subsidi BBM, pemerintah harus mengeluarkan subsidi sebesar  $P4_{\text{bbm}} - P2_{\text{bbm}}$ .

## B. Penelitian yang Relevan

Penelitian ini mengacu pada penelitian sebelumnya untuk mempermudah analisis data dan pengolahan data. Penelitian terdahulu yang relevan dengan judul penelitian ini antara lain:

**Tabel 2. Penelitian Terdahulu**

No	Peneliti dan Tahun	Judul	Variabel dan Metode Analisis	Hasil
1	Olgun Kitapci dkk (2014)	<i>"The Effect of Economic Policies Applied in Turkey to the Sale of Automobiles."</i>	<b>Variabel bebas:</b> Nilai tukar euro, tingkat inflasi, harga minyak dunia, bunga pinjaman, indeks harga mobil baru, pengeluaran iklan bisnis, pendapatan konsumen, dan kebijakan pengurangan pajak ( <i>dummy</i> ) <b>Variabel terikat:</b> Jumlah penjualan mobil baru <b>Analisis:</b> Regresi	Variabel nilai tukar euro, bunga pinjaman yang dipresentasikan oleh bank dan pengurangan pajak yang dilakukan oleh pemerintah untuk sektor otomotif telah mempengaruhi penjualan mobil. Selain itu, tingkat inflasi, harga mobil dan minyak, pendapatan konsumen dan pengeluaran iklan bisnis tidak berpengaruh pada penjualan.

			Berganda	
2	Fidlizan Muhammad dkk (2012)	<i>“Automobile Sales and Macroeconomic Variables: A Pooled Mean Group Analysis For Asean Countries.”</i>	<b>Variabel bebas:</b> Produk Domestik Bruto, tingkat inflasi, tingkat pengangguran dan bunga pinjaman kendaraan. <b>Variabel terikat:</b> Penjualan mobil <b>Analisis:</b> <i>Panel Error Correction Model</i>	Produk Domestik Bruto, tingkat inflasi, tingkat pengangguran dan bunga pinjaman kendaraan berpengaruh signifikan dalam jangka panjang terhadap penjualan mobil di 5 negara ASEAN.
3	Rabiul Islam, dkk (2016)	<i>“An Analysis of Factors that Affecting the Number of Car Sales in Malaysia.”</i>	<b>Variabel bebas:</b> GDP, suku bunga, tingkat pengangguran dan tingkat inflasi <b>Variabel terikat:</b> Penjualan mobil <b>Analisis:</b> Regresi Berganda	GDP memiliki hubungan positif dengan penjualan mobil di Malaysia, sedangkan suku bunga, tingkat pengangguran dan tingkat inflasi memiliki hubungan negatif dengan penjualan mobil di Malaysia.
4	Pooja (2015)	<i>“Analysis on Indian Automobile Industry &amp; Factors Affecting Demand of Passenger Vehicles in India.”</i>	<b>Variabel bebas:</b> Harga komoditas, minyak mentah, dan suku bunga bank <b>Variabel terikat:</b> Penjualan mobil penumpang <b>Analisis:</b> <i>Karl Pearson’s correlation</i>	Variabel harga komoditas, minyak mentah, dan suku bunga bank memiliki hubungan negatif dengan permintaan / volume penjualan mobil penumpang di industri otomotif India.



### **C. Kerangka Berpikir**

#### **1. Pengaruh suku bunga kredit terhadap konsumsi mobil di Indonesia**

Mayoritas masyarakat Indonesia membeli mobil dengan sistem kredit. Dalam kondisi ini, suku bunga kredit yang dibebankan oleh kreditur akan menjadi tambahan biaya yang harus dibayar oleh debitur. Melalui sistem kredit, biaya yang harus dikeluarkan untuk membeli mobil (angsuran yang dibayarkan) dipengaruhi oleh tingkat suku bunga. Semakin tinggi suku bunganya, maka angsuran yang harus dibayarkan setiap bulannya juga semakin tinggi. Artinya, pada saat suku bunga kredit menurun, keinginan masyarakat untuk membeli mobil akan semakin meningkat.

Konsumsi mobil dengan sistem kredit dapat disebut dengan permintaan kredit konsumsi pada mobil. Dalam teori komoditi oleh Livingston dan Ord, jumlah pembelian individu atau dalam penelitian ini konsumsi mobil, dapat bergantung pada harga komoditi tersebut. Jika barang sangat mahal, daya beli berkurang dan sebaliknya. Di pasar kredit, pertimbangan ini berada pada biaya kredit implisit dan eksplisit, yang merupakan biaya tambahan bagi pelaku bisnis dan harus dipertimbangkan ketika membuat keputusan untuk meminjam atau tidak meminjam dan dari sumber mana.

#### **2. Pengaruh kurs rupiah/dollar AS terhadap konsumsi mobil di Indonesia**

Indonesia telah menggunakan komponen buatan dalam negeri untuk kendaraan roda empat. Tetapi sekitar 80% bahan baku yang

dipakai oleh industri komponen di Indonesia masih harus impor, sehingga melemahnya rupiah menjadikan biaya produksi membengkak. Dalam kasus tersebut hukum *the law of one price* atau sering disebut dengan konsep *absolute purchasing power parity* (PPP) yang diartikan sebagai tingkat harga-harga umum barang-barang yang sejenis akan sama di setiap negara apabila dikonversikan dalam mata uang lokal dari masing-masing negara menjadi dasar dari hubungan antara kurs dengan konsumsi mobil.

Dengan mengacu konsep PPP dapat dijelaskan bahwa harga barang-barang impor (bahan baku komponen mobil) dipengaruhi oleh harga di luar negeri dan nilai tukar. Apabila harga di luar negeri meningkat, maka harga barang dalam negeri yang berasal dari impor juga meningkat. Dalam kaitannya dengan nilai tukar, apabila terjadi penurunan nilai tukar lokal terhadap mata uang asing atau depresiasi maka harga barang-barang yang diimpor juga meningkat. Oleh karena itu, kendaraan dan suku cadang yang telah diimpor telah membebankan biaya tambahan yang tercermin pada harga mobil. Kurs dapat mempengaruhi konsumsi mobil karena sensitivitas pembeli terhadap harga yang terbentuk melalui kurs.

### 3. Pengaruh inflasi terhadap konsumsi mobil di Indonesia

Inflasi adalah kecenderungan kenaikan harga barang-barang yang bersifat umum dan terus menerus. Dalam teori inflasi moneterisme, kaum monetaris tidak percaya teori Keynesian yang mengatakan bahwa

perekonomian cenderung berada pada tingkat output disebabkan kurang ampuhnya mekanisme korektif untuk membawa pasar kembali pada posisi keseimbangan pemanfaatan sumber daya penuh. Dalam hal ini kubu monetaris mengkritik bahwa ada kekuatan pasar yang tidak diikutkan dari model yang dikembangkan oleh keynesian. Dua dari kekuatan tersebut adalah turunnya suku bunga akan mendorong investasi dan turunnya tingkat harga akan mendorong konsumsi melalui apa yang disebut *pigou effect*. *Pigou effect* merupakan stimulasi output & pekerjaan yang disebabkan oleh peningkatan konsumsi karena peningkatan keseimbangan kekayaan riil. Bagi kubu monetaris perekonomian cenderung berada dalam posisi keseimbangan, dimana sumberdaya digunakan penuh.

Turunnya tingkat harga disebut dengan peristiwa deflasi. Angka deflasi dapat berarti angka inflasi yang minus. Laju inflasi dapat menggambarkan pada level berapa harga-harga barang secara umum di suatu negara, termasuk harga mobil. Jika harga mobil dapat mempengaruhi tingkat konsumsi mobil dan laju inflasi dapat menggambarkan level harga, maka angka inflasi dapat menggantikan posisi harga dalam penelitian ini untuk melihat pengaruhnya terhadap konsumsi mobil.

4. Pengaruh pengurangan subsidi BBM terhadap konsumsi mobil di Indonesia

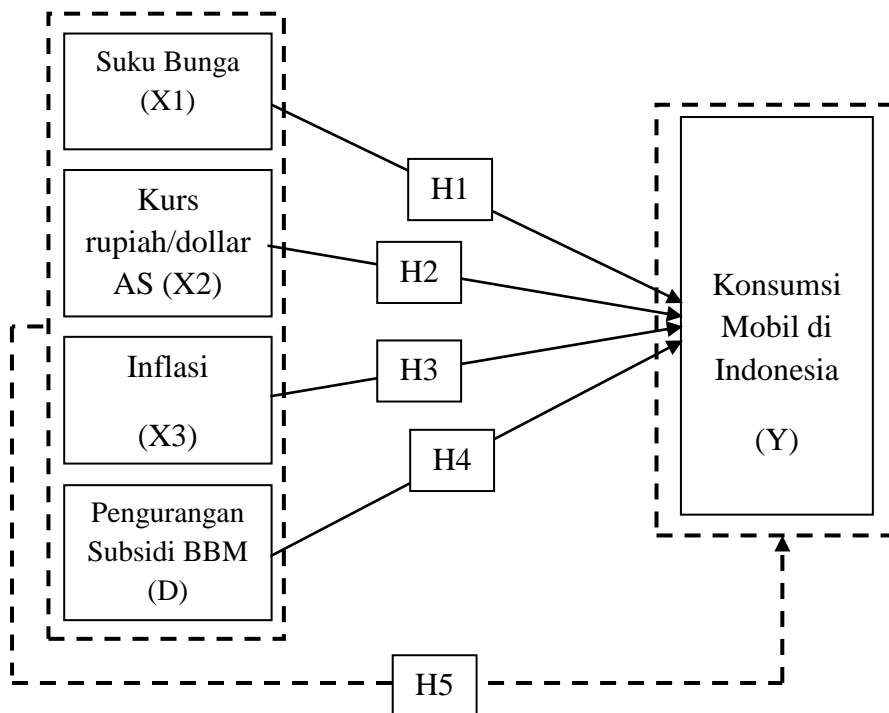
Subsidi BBM di Indonesia menyebabkan biaya operasional mobil menjadi lebih murah dari harga yang seharusnya, sehingga konsumsi mobil menjadi lebih besar. Dengan dipangkasnya subsidi BBM, maka secara otomatis akan mengarahkan harga bensin mengikuti harga pasar.

Harga bensin yang mengikuti harga pasar bisa lebih mahal atau lebih murah secara nominal dibandingkan jika ada subsidi. Namun, pengurangan subsidi BBM dapat menyebabkan ketidakstabilan harga bensin (karena mengikuti harga pasar) sehingga berdampak pada pasar mobil.

5. Pengaruh suku bunga kredit, kurs rupiah/dollar AS, inflasi dan pengurangan subsidi BBM secara bersama-sama terhadap konsumsi mobil di Indonesia

Konsumsi mobil dipengaruhi oleh berbagai faktor. Berbagai faktor tersebut antara lain faktor yang dapat dikendalikan oleh perusahaan dan faktor yang tidak dapat dikendalikan oleh perusahaan atau lingkungan makroekonomi.

Suku bunga kredit, kurs rupiah/dollar AS, inflasi dan pengurangan subsidi merupakan bagian dari faktor makroekonomi yang dapat mempengaruhi konsumsi mobil. Dari analogi kerangka yang telah dipaparkan oleh peneliti, maka dapat digambarkan dalam paradigma berikut ini.



**Gambar 11. Paradigma penelitian**

#### **D. Hipotesis**

Berdasarkan hubungan antara tujuan penelitian serta kerangka pemikiran teoritis terhadap rumusan masalah penelitian ini, maka hipotesis yang diajukan adalah sebagai berikut.

1. Suku bunga kredit berpengaruh negatif terhadap konsumsi mobil di Indonesia.
2. Kurs rupiah/dollar AS berpengaruh terhadap konsumsi mobil di Indonesia.
3. Inflasi berpengaruh terhadap konsumsi mobil di Indonesia.
4. Pengurangan subsidi BBM berpengaruh terhadap konsumsi mobil di Indonesia.

5. Ada pengaruh suku bunga, kurs rupiah/dollar AS, inflasi dan pengurangan subsidi BBM secara bersama-sama terhadap konsumsi mobil di Indonesia.

### **BAB III**

#### **METODE PENELITIAN**

##### **A. Desain Penelitian**

Penelitian ini mengkaji mengenai pengaruh suku bunga kredit, kurs rupiah/dollar AS, inflasi dan pengurangan subsidi BBM terhadap konsumsi mobil di Indonesia menggunakan pendekatan kuantitatif. Penelitian kuantitatif adalah penelitian yang menggunakan data penelitian berupa angka-angka dan analisis menggunakan statistik (Sugiyono, 2011).

Berdasarkan tingkat eksplanasinya, penelitian ini termasuk penelitian asosiatif dengan bentuk hubungan kausal yang artinya bersifat sebab akibat sehingga terdapat variabel independen (yang mempengaruhi) dan variabel dependen (yang dipengaruhi). Peran variabel suku bunga kredit, kurs rupiah/dollar AS, dan inflasi merupakan variabel independen, sedangkan konsumsi mobil merupakan variabel dependen dan pengurangan subsidi BBM sebagai *dummy*.

##### **B. Waktu dan Tempat Penelitian**

Penelitian ini dilakukan dengan mengambil data sekunder dari hasil publikasi Gabungan Industri Kendaraan Bermotor Indonesia (GAIKINDO) melalui situs [www.gaikindo.or.id](http://www.gaikindo.or.id), Badan Pusat Statistik (BPS) melalui situs [www.bps.go.id](http://www.bps.go.id) dan Bank Indonesia (BI) melalui situs [www.bi.go.id](http://www.bi.go.id). Pengambilan data melalui *website* GAIKINDO berupa data jumlah penjualan mobil baru di Indonesia, melalui BPS berupa data suku bunga kredit dan

inflasi, serta BI berupa kurs rupiah/dollar AS. Adapun pengambilan data dilakukan pada bulan Mei-Juni 2018.

### **C. Sumber Data**

Data yang digunakan dalam penelitian ini adalah data sekunder. Data sekunder adalah data yang telah dikumpulkan oleh lembaga pengumpul data dan dipublikasikan kepada masyarakat pengguna data (Kuncoro, 2009). Penelitian ini menggunakan data sekunder yang diperoleh dari publikasi *online* oleh GAIKINDO, BPS dan BI melalui [www.gaikindo.or.id](http://www.gaikindo.or.id), [www.bps.go.id](http://www.bps.go.id), dan [www.bi.go.id](http://www.bi.go.id).

Data yang digunakan peneliti merupakan data *time series*. Data *time series* adalah data yang mewakili dalam runtut waktu tertentu. Peneliti menggunakan data *time series* bulanan yang terdiri dari jumlah penjualan mobil di Indonesia, tingkat suku bunga kredit, kurs rupiah/dollar AS, dan tingkat inflasi selama 108 bulan periode Januari 2009-Desember 2017 dengan pengurangan subsidi BBM sebagai variabel *dummy*.

### **D. Definisi Operasional Variabel**

#### **1. Konsumsi Mobil (Y)**

Konsumsi adalah pembelanjaan rumah tangga untuk barang dan jasa yang meliputi pembelanjaan rumah tangga untuk barang awet, seperti mobil dan alat rumah tangga, dan barang tidak awet, seperti makanan dan pakaian. Konsumsi mobil sebagai variabel dependen yang



dimaksud dalam penelitian ini adalah jumlah penjualan mobil penumpang (baru) per bulan di Indonesia yang tercapai selama periode Januari 2009-Desember 2017.

## **2. Suku Bunga Kredit (X1)**

Suku bunga adalah tingkat bunga yang dinyatakan dalam persen, jangka waktu tertentu (perbulan atau pertahun). Suku bunga kredit sebagai variabel independen dalam penelitian ini adalah tingkat suku bunga kredit konsumsi bulanan yang digunakan oleh bank umum di Indonesia selama periode Januari 2009-Desember 2017 yang berupa persentase.

## **3. Kurs rupiah/dollar AS (X2)**

Kurs adalah harga sebuah mata uang dari suatu negara yang diukur atau dinyatakan dalam mata uang lainnya. Kurs berperan penting dalam keputusan-keputusan pembelanjaan karena kurs dapat menjadi tolak ukur penerjemahan harga dari berbagai negara ke dalam satu mata uang yang sama. Kurs rupiah/dollar AS sebagai variabel independen dalam penelitian ini adalah nilai kurs tengah rupiah (nominal) terhadap dollar AS selama periode Januari 2009-Desember 2017.

## **4. Inflasi (X3)**

Inflasi merupakan kecenderungan kenaikan harga barang-barang yang bersifat umum dan terus menerus. Naiknya tingkat harga akan mengurangi konsumsi dan turunnya tingkat harga akan mendorong konsumsi. Inflasi sebagai variabel independen dalam penelitian ini adalah

angka laju inflasi bulanan di Indonesia selama periode Januari 2009-Desember 2017 yang berupa persentase.

## **5. Pengurangan Subsidi BBM (D)**

Subsidi adalah bantuan yang diberikan oleh pemerintah yang berdampak pada berkurangnya biaya produksi sehingga mengakibatkan harga barang/jasa menjadi lebih rendah dari yang seharusnya. Pemberian subsidi pada bensin memberikan peluang masyarakat untuk mengonsumsi bensin lebih banyak sehingga terjadi peningkatan konsumsi mobil.

Dalam penelitian ini, variable *dummy* pengurangan subsidi BBM adalah kebijakan pemangkasan subsidi oleh pemerintah pada Januari tahun 2015. Oleh karena itu, angka 0 (nol) akan mewakili Januari 2009-Desember 2014 sebelum ditetapkan pemangkasan subsidi BBM dan angka 1 (satu) mewakili setelah diberlakukannya pemangkasan subsidi BBM pada Januari 2015-Desember 2017.

## **E. Teknik Pengumpulan Data**

Teknik pengumpulan data yang digunakan dalam penelitian ini adalah dengan dokumentasi. Teknik dokumentasi adalah teknik pengumpulan data yang dilakukan dengan cara pencatatan dari data yang didokumentasikan oleh orang lain atau institusi lain (Sugiyono, 2011).

## F. Teknik Analisis Data

Teknik analisis data yang digunakan yaitu analisis kuantitatif dengan menggunakan data *time series*. Analisis data dilakukan dengan bantuan program Eviews 9 menggunakan metode *Ordinary Least Square* (OLS) dengan teknik *Error Correction Model* (ECM). ECM adalah model regresi yang memasukkan penyesuaian untuk melakukan koreksi bagi ketidakseimbangan yang terjadi.

Pemilihan ECM sebagai model dasar dalam penelitian ini bertujuan untuk mengatasi masalah data *time series* yang tidak stasioner dan regresi palsu. Untuk memperoleh model ECM dalam penelitian ini terdiri dari proses berikut ini.

### 1. Uji *Mackinnon, White and Davidson* (MWD)

Uji MWD digunakan untuk memilih model yang akan digunakan, apakah model regresi linier atau model regresi log-linier. Dalam uji MWD ditentukan asumsi sebagai berikut:

$H_0$  : Model linier

$H_a$  : Model log linier

Dalam penelitian ini, uji MWD menggunakan bantuan program Eviews 9. Hasil pengujian akan menghasilkan nilai Z1 dan Z2. Apabila nilai Z1 signifikan, maka model yang dipilih adalah model log linier atau menolak  $H_0$ . Sebaliknya jika nilai Z1 tidak signifikan, maka model yang dipilih adalah model linier atau menerima  $H_0$ .

## 2. Uji Stasionaritas

Data *time series* memiliki kemungkinan bersifat nonstasioner sehingga perlu dipastikan dengan uji stasionaritas. Uji stasionaritas bertujuan untuk memverifikasi apakah data dalam penelitian bersifat stasioner atau non stasioner. Jika data bersifat stasioner, maka permodelan dengan menggunakan metode OLS sudah cukup memadai. Namun jika data bersifat nonstasioner, implementasi metode OLS akan menimbulkan fenomena regresi lancung atau *spurious regression* yang artinya signifikansi yang diperoleh secara esensi tidak memiliki arti.

Uji stasionaritas dalam penelitian ini menggunakan *Unit Root Test: Augmented Dickey-Fuller* (ADF). Dalam uji stasionaritas ditentukan asumsi sebagai berikut.

$H_0$  : Data stasioner

$H_a$  : Data nonstasioner

Nilai absolut uji statistik ADF yang lebih besar dari *critical value* menunjukkan bahwa hipotesis adanya *unit root* diterima sehingga  $H_0$  ditolak. Artinya, data bersifat nonstasioner.

## 3. Uji Derajat Integrasi

Dalam uji ADF, bila data menghasilkan kesimpulan bahwa data tidak stasioner maka diperlukan langkah untuk membuat data menjadi stasioner melalui proses diferensi data yang disebut dengan uji derajat integrasi (Widarjono, 2007). Dalam penelitian ini akan dilakukan uji derajat integrasi menggunakan ADF pada diferensiasi pertama. Jika

dalam diferensiasi pertama data belum stasioner, maka dilakukan uji derajat integrasi pada diferensiasi kedua.

#### **4. Uji Kointegrasi**

Keberadaan variabel yang sifatnya nonstasioner menyebabkan kemungkinan adanya hubungan jangka panjang diantara variabel. Uji kointegrasi dilakukan untuk mengetahui apakah variabel yang digunakan dalam penelitian ini memiliki hubungan jangka panjang atau tidak. Jika terdapat kointegrasi maka dapat dipastikan adanya hubungan jangka panjang diantara variabel-variabelnya.

Metode yang digunakan untuk pengujian kointegrasi dalam penelitian ini adalah metode *Johansen Cointegration* dengan membandingkan nilai *critical value* 5% dengan *Trace Statistic* dan *Max-Eigen Statistic*. Dalam uji kointegrasi ditentukan asumsi sebagai berikut.

$H_0$  : Data berkointegrasi

$H_a$  : Data tidak berkointegrasi

Jika nilai *Trace Statistic* dan *Max-Eigen Statistic* lebih besar dari pada nilai kritis, maka hipotesis adanya kointegrasi atau hubungan jangka panjang diterima dan menolak  $H_a$ . Selain itu hasil uji kointegrasi juga dapat dilihat dari *p value*. Nilai *probability* yang lebih kecil dari tingkat alpha menunjukkan signifikansi adanya kointegrasi antar variabel.

#### **5. Estimasi Model Regresi ECM Engle-Granger**

Model ECM yang digunakan dalam penelitian ini menggunakan model dua langkah (*two steps*) dari Engle-Granger. Dalam pendekatan

ekonometrik, model persamaan ECM pada penelitian ini adalah sebagai berikut:

$$\Delta CAR = \beta_0 + \beta_1 \Delta RATE_t + \beta_2 \Delta KURS_t + \beta_3 \Delta INF_t + \beta_4 D_t + \beta_5 ECT_t + \varepsilon_t$$

dimana,

CAR	: jumlah konsumsi (pembelian) mobil
RATE	: suku bunga kredit konsumsi
KURS	: kurs tengah rupiah terhadap dollar AS
INF	: laju inflasi
D	: kebijakan pengurangan subsidi BBM
EC	: <i>error correction term</i>
$\varepsilon$	: <i>error term</i>
$\beta_0$	: konstanta
$\beta_{1,2,3,4,5}$	: koefisien regresi
t	: periode observasi.

Jika dalam model ECM Engle-Granger nilai absolut koefisien kesalahan ketidakseimbangan  $EC_t$  kurang dari 1 dan secara statistik signifikan, maka model spesifikasi ECM yang digunakan adalah valid.

## 6. Pengujian Asumsi OLS

Tujuan pengujian asumsi OLS adalah untuk memberikan kepastian bahwa persamaan regresi yang dihasilkan memiliki ketepatan dalam estimasi, tidak bias, dan konsisten. Tahapan pengujian asumsi OLS adalah sebagai berikut.

**a. Uji Normalitas**

Uji normalitas dimaksudkan untuk melihat bahwa data yang digunakan dalam penelitian berdistribusi normal. Peneliti menggunakan metode *Jarque-Bera Test*. Jika hasil dari pengujian normalitas menunjukkan bahwa nilai *probability Jarque-Bera* lebih besar dari pada tingkat alpha, artinya data terdistribusi secara normal.

**b. Uji Linieritas**

Uji Linieritas dimaksudkan untuk mengetahui apakah masing-masing variabel bebas mempunyai hubungan yang linier atau tidak terhadap variabel terikatnya. Peneliti menggunakan metode *Ramsey Reset Test* untuk mengetahui apakah data yang digunakan mempunyai hubungan yang linier atau tidak. Apabila nilai *probability F* lebih besar dari pada tingkat alpha, maka dapat disimpulkan bahwa model regresi memenuhi asumsi linieritas.

**c. Uji Multikolinearitas**

Multikolinearitas adalah situasi dimana terdapat dua variabel yang saling berkorelasi. Uji Multikolinieritas dilakukan untuk melihat apakah ada keterkaitan atau hubungan yang sempurna antara variabel-variabel independen. Jika di dalam pengujian ternyata didapatkan sebuah kesimpulan bahwa antara variabel independen tersebut saling terikat, maka pengujian tidak dapat dilakukan ke dalam tahapan selanjutnya yang disebabkan oleh tidak dapat

ditentukannya koefisien regresi variabel tersebut dan juga nilai *standard error*-nya menjadi tak terhingga.

Dalam penelitian ini pengujian terhadap multikolinearitas menggunakan VIF (*Variance Inflation Factors*). Jika hasil dari pengujian multikolinearitas menunjukkan bahwa nilai VIF kurang dari 10 maka model penelitian terbebas dari multikolinearitas.

**d. Uji Autokorelasi**

Uji Autokorelasi adalah sebuah analisis statistik yang dilakukan untuk mengetahui adakah korelasi variabel yang ada di dalam model prediksi dengan perubahan waktu. Oleh karena itu, apabila asumsi autokorelasi terjadi pada sebuah model prediksi, maka nilai *disturbance* tidak lagi berpasangan secara bebas, melainkan berpasangan secara autokorelasi.

Dalam penelitian ini pengujian terhadap autokorelasi menggunakan metode LM (*Lagrange Multiplier*). Jika hasil dari pengujian autokorelasi menunjukkan bahwa nilai *probability F* lebih besar dari pada tingkat alpha, artinya tidak terjadi autokorelasi.

**e. Uji Heteroskedastisitas**

Heterokedastisitas terjadi pada saat residual dan nilai prediksi memiliki korelasi atau pola hubungan. Pola hubungan ini tidak sebatas pola hubungan yang linier, tetapi dalam pola yang berbeda juga dimungkinkan.



Dalam pengujian heterokedastisitas peneliti menggunakan metode *Breusch-Pagan-Godfrey*. Jika hasil dari pengujian heterokedastisitas menunjukkan bahwa nilai *probability* F lebih besar dari pada tingkat  $\alpha$ , artinya tidak terjadi heteroskedastisitas.

## **7. Uji Hipotesis**

Hipotesis asosiatif merupakan dugaan tentang adanya hubungan antar variabel dalam populasi yang akan diuji melalui hubungan antar variabel dalam sampel yang diambil dari populasi tersebut. Untuk itu, dalam langkah awal pembuktiannya, maka perlu dihitung terlebih dahulu koefisien korelasi antar variabel dalam sampel, baru koefisien yang ditemukan itu diuji signifikansinya (Sugiyono, 2010).

Untuk mengetahui pengaruh secara parsial dalam penelitian ini dilakukan uji t, sedangkan untuk mengetahui pengaruh secara bersama-sama dilakukan dengan uji F.

### **a. Uji t (Koefisien Regresi)**

Uji t dalam regresi linier berganda dimaksudkan untuk menguji apakah parameter yang diduga untuk mengestimasi model regresi linier berganda sudah merupakan parameter yang tepat atau belum. Yang dimaksud parameter yang tepat adalah parameter yang mampu menjelaskan perilaku variabel bebas dalam mempengaruhi variabel terikatnya. Parameter yang diestimasi dalam model regresi

meliputi intersep (konstanta) dan slope (koefisien regresi). Pada bagian ini, uji t difokuskan pada parameter slope saja.

Apabila dalam hasil uji t nilai *probability* t hitung lebih kecil dari tingkat alpha, maka dapat dikatakan bahwa variabel bebas berpengaruh signifikan terhadap variabel terikatnya. Sedangkan apabila nilai *probability* t hitung lebih besar dari tingkat alpha, maka dikatakan bahwa variabel bebas tidak berpengaruh signifikan terhadap variabel terikatnya.

**b. Uji F (Kelayakan model)**

Uji Kelayakan model atau uji simultan merupakan tahapan awal mengidentifikasi model regresi yang diestimasi layak atau tidak. Yang dimaksud layak adalah model yang diestimasi dapat digunakan untuk menjelaskan pengaruh variabel-variabel bebas terhadap variabel terikatnya.

Penggunaan *software* Eviews 9 akan memudahkan peneliti untuk menarik kesimpulan dalam uji ini. Jika nilai *probability* F hitung lebih kecil dari tingkat alpha yang telah ditentukan, maka dapat dikatakan bahwa model regresi yang diestimasi layak, begitu pula sebaliknya.

**c. Koefisien Determinasi ( $R^2$ )**

Koefisien determinasi menjelaskan proporsi pengaruh seluruh variabel-variabel bebas terhadap variabel terikatnya. Nilai koefisien

determinasi dalam regresi linier berganda dapat diukur oleh Adjusted R-Square.

## BAB IV PEMBAHASAN

### A. Deskripsi Data Penelitian

Dalam penelitian ini terdapat 1 variabel dependen yaitu konsumsi mobil, 3 variabel independen bersifat kuantitatif yaitu suku bunga kredit, kurs rupiah/dollar AS, inflasi serta 1 variabel independen bersifat kualitatif yaitu pengurangan subsidi BBM tahun 2015. Untuk mengetahui karakteristik data masing-masing variabel tersebut digunakan statistik data. Statistik data digunakan untuk mendeskripsikan atau menggambarkan data yang telah terkumpul tanpa bermaksud membuat kesimpulan yang berlaku untuk umum atau generalisasi.

Tabel 4 di bawah ini menunjukkan statistik data masing-masing variabel dengan total 108 observasi yang meliputi nilai rata-rata, nilai tengah, nilai maksimum, nilai minimum, standar deviasi dan jumlah observasi.

**Tabel 3. Statistik Deskriptif**

Nilai	Konsumsi Mobil	Suku Bunga (%)	Kurs	Inflasi (%)
<i>Mean</i>	81955.25	14.13	11228.21	0.40
<i>Median</i>	87107.00	13.82	11396.97	0.27
<i>Maximum</i>	115979.00	16.67	14396.10	3.29
<i>Minimum</i>	31525.00	12.66	8532.00	-0.45
<i>Std. Dev.</i>	20817.23	1.08	1796.70	0.53
<i>Obs</i>	108	108	108	108

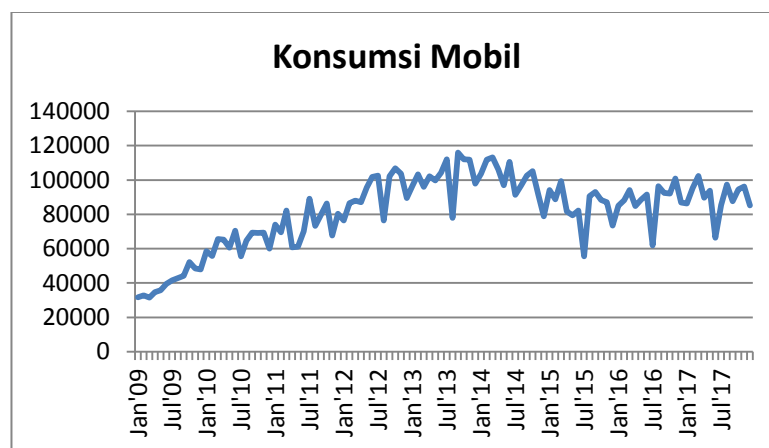
Sumber: Lampiran 2 halaman 104

Berdasarkan statistik data yang telah disajikan pada Tabel 3, dapat diketahui gambaran dari variabel dependen dan masing-masing variabel independen sebagai berikut.

## 1. Konsumsi Mobil di Indonesia (Y)

Berdasarkan Tabel 3 dapat diketahui bahwa konsumsi mobil mempunyai nilai rata-rata sebesar 81.955,25, nilai tengah sebesar 87.107,00, serta nilai maksimum dan minimum masing-masing sebesar 115.979, dan 31.525. Konsumsi mobil tertinggi pada bulan September 2013 dan terendah pada bulan Maret 2009. Dari 108 observasi menghasilkan nilai standar deviasi sebesar 20.817,13 yaitu lebih kecil dari nilai rata-rata yang mengindikasikan bahwa data variabel konsumsi mobil yang digunakan dalam penelitian ini bersifat baik.

Secara keseluruhan, konsumsi mobil dari periode Januari 2009 sampai Desember 2017 membentuk tren meningkat seperti yang terjadi pada Gambar 12.



Sumber: GAIKINDO (diolah), 2018

**Gambar 12. Jumlah Konsumsi Mobil Penumpang (Baru) Periode Januari 2009-Desember 2017**

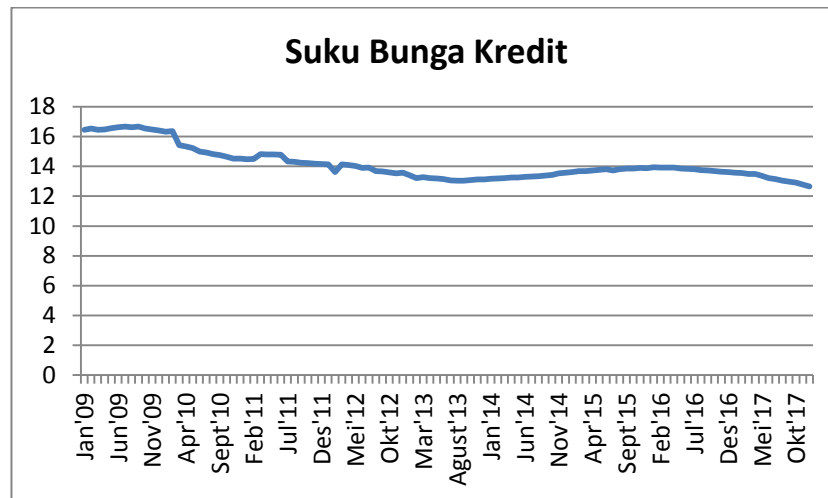
Dari tahun 2009 jumlah konsumsi mobil di Indonesia terus menunjukkan peningkatan hingga tahun 2014. Kemudian di tahun 2015

mengalami penurunan menjadi 1.013.518 dari tahun 2014 yang jumlahnya mencapai 1.208.019 unit. Penurunan tersebut diduga karena adanya guncangan dari fluktuasi harga BBM pada tahun 2015. Namun penurunan jumlah konsumsi mobil di Indonesia tidak berlangsung lama karena pada tahun 2016 konsumsi mobil kembali menunjukkan peningkatan.

## 2. Suku Bunga Kredit (X1)

Berdasarkan Tabel 3 dapat diketahui bahwa suku bunga kredit mempunyai nilai rata-rata sebesar 14.13%, nilai tengah sebesar 13,82%, serta nilai maksimum dan minimum masing-masing sebesar 16,67%, dan 12,66%. Suku bunga kredit tertinggi pada bulan September 2009 dan terendah pada bulan Desember 2017. Dari 108 observasi menghasilkan nilai standar deviasi sebesar 1,08% yaitu lebih kecil dari nilai rata-rata yang mengindikasikan bahwa data variabel suku bunga kredit yang digunakan dalam penelitian ini bersifat baik.

Secara keseluruhan, suku bunga kredit dari periode Januari 2009 sampai Desember 2017 membentuk tren menurun seperti yang terjadi pada Gambar 13.



Sumber: Badan Pusat Statistik (diolah), 2018

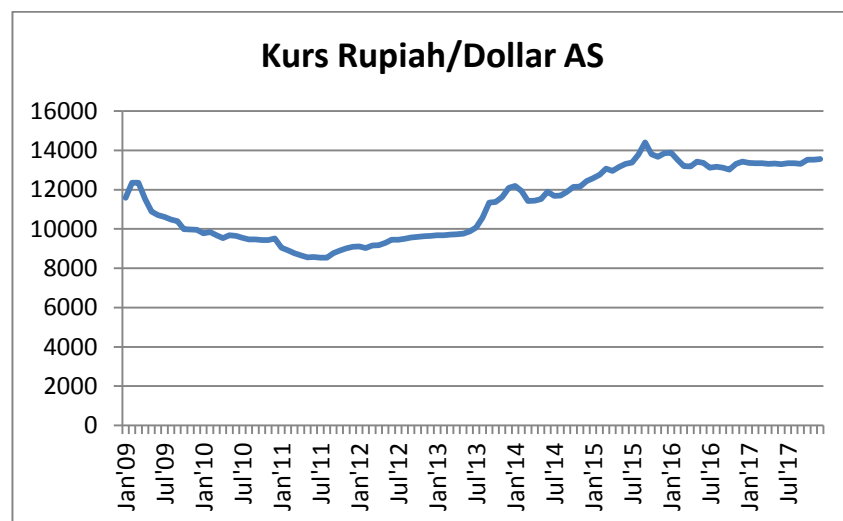
**Gambar 13. Tingkat Suku Bunga Kredit Bank Umum Periode Januari 2009-Desember 2017**

Seiring penurunannya, suku bunga kredit yang berlaku di Indonesia masih dalam kisaran 2 digit. Dari Januari 2009 hingga September 2013 angka suku bunga kredit terus bergerak ke bawah. Meskipun sempat mengalami peningkatan setelah September 2013, kemudian bergerak turun di Februari 2016 hingga Desember 2017.

Penurunan suku bunga kredit di Indonesia berdampak pada peningkatan permintaan kredit. Survei yang dilakukan oleh Bank Indonesia pada kuartal IV tahun 2017 menunjukkan bahwa SBT permintaan kredit baru terus meningkat dari periode sebelumnya. Hal tersebut terutama didorong oleh meningkatnya kebutuhan pembiayaan nasabah, penurunan suku bunga kredit, dan peningkatan promosi penawaran kredit.

### 3. Kurs Rupiah/Dollar AS (X2)

Berdasarkan Tabel 3 dapat diketahui bahwa kurs rupiah/dollar AS mempunyai nilai rata-rata sebesar Rp11.228,21, nilai tengah sebesar Rp11.396,97, serta nilai maksimum dan minimum masing-masing sebesar Rp14.396,10 dan Rp8.532,00. Kurs rupiah/dollar AS tertinggi pada bulan September 2015 dan terendah pada bulan Agustus 2011. Dari 108 observasi menghasilkan nilai standar deviasi sebesar Rp1.796,70 yaitu lebih kecil dari nilai rata-rata yang mengindikasikan bahwa data variabel kurs rupiah/dollar AS yang digunakan dalam penelitian ini bersifat baik.



Sumber: Bank Indonesia (diolah), 2018

**Gambar 14. Kurs Rupiah/Dollar AS Periode Januari 2009-Desember 2017**

Secara keseluruhan, kurs rupiah/dollar AS dari periode Januari 2009 sampai Desember 2017 membentuk tren menurun seperti yang terjadi pada Gambar 14.



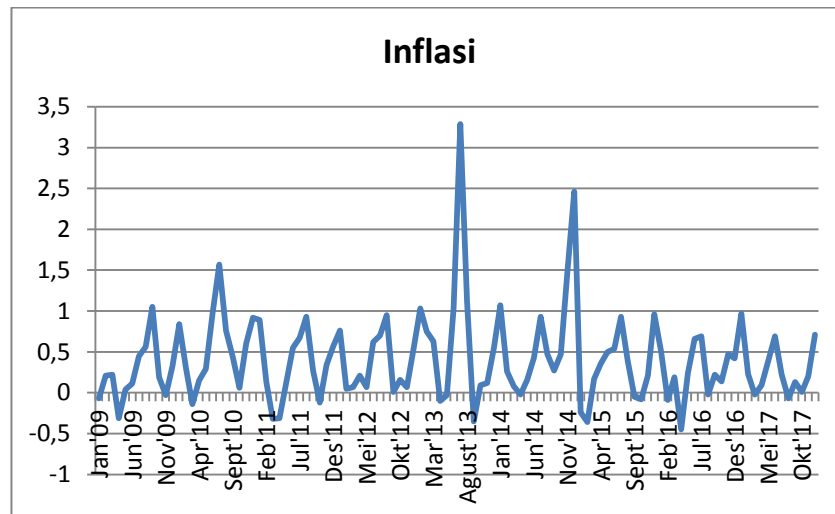
Secara alami, nilai tukar mata uang dipengaruhi oleh kondisi penawaran dan permintaan pada mata uang tersebut. Jika permintaan akan suatu mata uang meningkat sementara penawarannya tetap atau menurun, nilai tukar mata uang tersebut akan naik. Dari tahun Januari 2009 hingga September 2011 kurs rupiah terhadap dollar AS turun atau menguat hingga pada angka Rp8.532,00.

Selama tahun 2013 impor Indonesia lebih besar dari pada eksportnya yang mengakibatkan melemahnya nilai tukar rupiah. Tahun-tahun selanjutnya seperti yang terlihat pada Gambar 14 kurs rupiah terus melemah karena pengaruh ekonomi global.

#### 4. Inflasi (X3)

Berdasarkan Tabel 3 dapat diketahui bahwa inflasi mempunyai nilai rata-rata sebesar 0,40%, nilai tengah sebesar 0,27%, serta nilai maksimum dan minimum masing-masing sebesar 3,29% dan -0,45%. Inflasi tertinggi pada bulan Juli 2013 dan terendah pada bulan April 2016. Dari 108 observasi menghasilkan nilai standar deviasi sebesar 0,53 yaitu lebih besar dari nilai rata-rata yang mengindikasikan bahwa sebaran data variabel inflasi yang digunakan dalam penelitian ini memiliki rentang yang jauh dari nilai rata-rata.

Secara keseluruhan, laju inflasi bulanan dari periode Januari 2009 sampai Desember 2017 membentuk tren menurun berfluktuasi seperti yang terjadi pada Gambar 15.



Sumber: Badan Pusat Statistik (diolah), 2018

**Gambar 15. Tingkat Inflasi Bulanan Periode Januari 2009-Desember 2017**

Secara historis, tingkat inflasi di Indonesia lebih tinggi dibanding dengan negara-negara berkembang lainnya. Mulai tahun 2015 inflasi di Indonesia baru dapat dikatakan terkendali. Dengan inflasi bulan Desember 2017 tercatat sebesar 0,71%, maka inflasi sepanjang tahun 2017 tercatat sebesar 3,61%. Tingkat inflasi tahun 2017 menghentikan laju menurun inflasi yang telah terjadi dua tahun sebelumnya. Seperti yang telah disebutkan pada *overview* inflasi 2015, kebijakan harga yang diatur pemerintah yang disesuaikan dengan harga internasional menjadikan tingkat inflasi di Indonesia semakin erat berkorelasi terutama dengan harga minyak dunia.

##### 5. Kebijakan Pengurangan Subsidi BBM

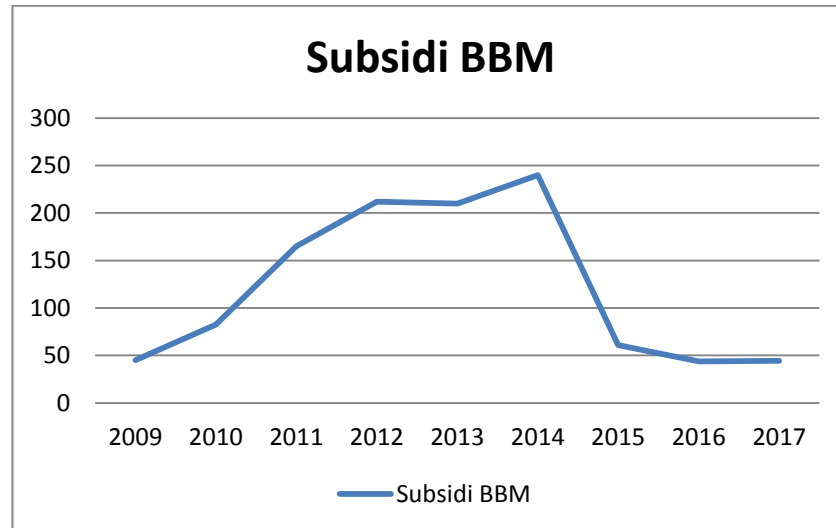
Indonesia merupakan negara yang menerapkan kebijakan subsidi BBM untuk menekan beban masyarakat akan tingginya harga minyak

dunia. Adanya subsidi BBM tersebut menyebabkan harga bensin yang dijual di Indonesia relatif lebih rendah dari pada harga bensin yang sebenarnya. Besarnya jumlah pemberian subsidi ini akan mengalami fluktuasi selaras dengan perubahan harga minyak dunia. Secara tentatif dan tertuang dalam *Blueprint* Pengelolaan Energi Nasional 2005-2025, Indonesia memberikan subsidi BBM dalam beberapa jenis, yakni subsidi untuk minyak tanah, premium dan solar. Subsidi yang paling besar memakan dana adalah subsidi BBM jenis premium.

Mulai tanggal 1 Januari 2015 pemerintah Indonesia resmi memangkas subsidi BBM untuk premium (merdeka.com). Pengurangan subsidi BBM akan mengarahkan harga bensin untuk mengikuti harga pasar atau mekanisme pasar. Mekanisme pasar adalah penerapan harga dengan lebih fokus meninjau permintaan dan penawaran.

Data subsidi energi Indonesia yang dipublikasikan oleh Indonesia-Investment menunjukkan bahwa pemangkasan subsidi BBM yang terjadi pada tahun 2015 dapat memangkas dana subsidi sebesar 181,8 trilyun rupiah. Harga minyak global terus menurun ke posisi sangat rendah pada tahun 2015 dan 2016 menjadi momentum yang tepat bagi pemerintah Indonesia untuk memangkas lebih lanjut belanja subsidi energi pada tahun 2016. Sementara itu, pemerintah juga memperkenalkan formula harga baru untuk harga BBM bersubsidi, yang didasarkan pada harga minyak internasional dan akan disesuaikan setiap kuartal, sehingga membuat harga BBM bersubsidi Indonesia jauh lebih sesuai dengan

gerakan harga minyak internasional dan oleh karena itu menurunkan tekanan pada anggaran pemerintah.



Sumber: Informasi APBN (diolah), 2018

**Gambar 16. Variabel *Dummy* Kebijakan Pengurangan Subsidi BBM Tahun 2015**

Dalam penelitian ini, variabel kualitatif kebijakan pengurangan subsidi BBM tahun 2015 dikuantitatifkan menjadi *dummy*. *Dummy* dalam penelitian ini mempunyai dua kategori yaitu nilai 0 untuk menandai sebelum adanya pengurangan subsidi BBM yaitu tahun 2009-2014 dan nilai 1 untuk menandai setelah diberlakukannya kebijakan pengurangan subsidi BBM yaitu tahun 2015-2017.

## **B. Hasil Pengujian**

### **1. Uji *Mackinnon, White and Davidson* (MWD)**

Uji MWD digunakan untuk memilih model yang akan digunakan, apakah model regresi linier atau model regresi log-linier. Dalam uji MWD ditentukan asumsi sebagai berikut.

$H_0$  : Model linier

$H_a$  : Model log linier

Dengan bantuan program Eviews 9 pengujian MWD memperoleh hasil sebagai berikut.

**Tabel 4. Hasil Uji Mackinnon White Davidson**

Variabel	Coefficient	Std. Error	t Statistic	Prob.
<b>Z1</b>	-33423.99	29897.80	-1.117941	0.2662
<b>Z2</b>	-9.39E-06	5.53E-06	-1.698339	0.0925

Sumber: Lampiran 3 halaman 105

Hasil uji MWD pada Tabel 4 menunjukkan bahwa tidak ditemukan adanya perbedaan yang berarti antara kedua bentuk fungsi model empiris baik linier maupun log-linier. Dengan derajat kepercayaan 95% ( $\alpha=5\%$ ), bentuk fungsi model empiris baik linier maupun log-linier adalah independen karena Z1 (0,2662) dan Z2 (0,0925) tidak signifikan secara statistik sehingga peneliti bebas memilih di antara kedua model tersebut.

Dari hasil uji MWD, bentuk fungsi model empiris yang digunakan dalam penelitian ini menggunakan model linier yang ditunjukkan dengan persamaan:

$$CAR_t = \beta_{0t} + \beta_1 RATE_t + \beta_2 KURS_t + \beta_3 INF_t + \beta_4 D_t + \varepsilon_t$$

## 2. Uji Stasionaritas

Data *time series* memiliki kemungkinan bersifat nonstasioner sehingga perlu dipastikan dengan uji stasionaritas. Uji stasionaritas bertujuan untuk memverifikasi apakah data dalam penelitian bersifat stasioner atau non stasioner. Jika data bersifat stasioner, maka

permodelan dengan menggunakan model linier OLS sudah cukup memadai. Namun jika data bersifat nonstasioner, implementasi model linier OLS akan menimbulkan fenomena regresi lancung atau *spurious regression* yang artinya signifikansi yang diperoleh secara esensi tidak memiliki arti.

Uji stasionaritas dalam penelitian ini menggunakan *Unit Root Test: Augmented Dickey-Fuller* (ADF). Dalam uji stasionaritas ditentukan asumsi sebagai berikut.

$H_0$  : Data stasioner

$H_a$  : Data nonstasioner

Dengan jumlah 108 observasi selama periode Januari 2009-Desember 2017, uji stasionaritas dalam penelitian ini memperoleh hasil sebagai berikut.

**Tabel 5. Hasil Uji Stasionaritas**

Variabel	<i>Intercept</i>	<i>Trend and intercept</i>	<i>None</i>
Konsumsi mobil	**	***	***
Suku bunga kredit	+	+	***
Kurs rupiah/dollar AS	+	***	+
Inflasi	***	***	+

Sumber: Lampiran 4 halaman 106

Keterangan:

+: Data non stasioner

\*: Data stasioner pada taraf signifikansi 10%

\*\*: Data stasioner pada taraf signifikansi 5%

\*\*\*: Data stasioner pada taraf signifikansi 1%

Berdasarkan Tabel 5 diketahui bahwa dari 4 variabel yang diuji stasionaritasnya, ada 3 variabel yang bersifat non stasioner. Variabel yang bersifat non stasioner antara lain suku bunga kredit, kurs rupiah/dollar AS, dan inflasi. Sedangkan untuk variabel konsumsi mobil bersifat stasioner pada taraf signifikansi 5%.

### 3. Uji Derajat Integrasi

Dalam uji ADF, bila data menghasilkan kesimpulan bahwa data tidak stasioner maka diperlukan langkah untuk membuat data menjadi stasioner melalui proses diferensi data yang disebut dengan uji derajat integrasi (Widarjono, 2007). Dalam penelitian ini akan dilakukan uji derajat integrasi menggunakan ADF pada diferensiasi pertama. Pengujian derajat integrasi pada diferensiasi pertama penelitian ini memperoleh hasil sebagai berikut.

**Tabel 6. Hasil Uji Derajat Integrasi *First Difference***

Variabel	<i>Intercept</i>	<i>Trend and intercept</i>	<i>None</i>
Konsumsi mobil	***	***	***
Suku bunga kredit	***	***	***
Kurs rupiah/dollar AS	***	***	***
Inflasi	***	***	***

Sumber: Lampiran 5 halaman 110

Keterangan:

+ : Data non stasioner

\* : Data stasioner pada taraf signifikansi 10%

\*\* : Data stasioner pada taraf signifikansi 5%

\*\*\* : Data stasioner pada taraf signifikansi 1%

Berdasarkan hasil uji derajat integrasi pada Tabel 6 dapat diketahui bahwa semua data variabel yang digunakan dalam penelitian ini bersifat stasioner pada diferensiasi pertama, sehingga tidak perlu dilakukan uji derajat integrasi pada diferensiasi kedua.

#### 4. Uji Kointegrasi

Keberadaan variabel yang sifatnya nonstasioner menyebabkan kemungkinan adanya hubungan jangka panjang diantara variabel. Uji kointegrasi dilakukan untuk mengetahui apakah variabel yang digunakan dalam penelitian ini memiliki hubungan jangka panjang atau tidak.

Metode yang digunakan untuk pengujian kointegrasi dalam penelitian ini adalah metode *Johansen Cointegration* dengan membandingkan nilai *critical value* 5% dengan *Trace Statistic* dan *Max-Eigen Statistic*. Dalam uji kointegrasi ditentukan asumsi sebagai berikut.

$H_0$  : Data berkointegrasi

$H_a$  : Data tidak berkointegrasi

Uji *Johansen Cointegration* dalam penelitian ini memperoleh hasil sebagai berikut.

**Tabel 7. Hasil Uji Kointegrasi**

Trace Statistic				
Hypothesized No. of CE(s)	Eigenvalue	Trace Statistic	0,05 critical value	Prob.
None*	0.369376	87.21847	69.81889	0.0011
Max-Eigen Statistic				
Hypothesized No. of CE(s)	Eigenvalue	Max-Eigen Statistic	0,05 critical value	Prob.
None*	0.369376	47.48763	33.87687	0.0007

Sumber: Lampiran 6 halaman 114



Berdasarkan Tabel 7 dapat diketahui nilai *Trace Statistic* dan *Max-Eigen Statistic* lebih besar dari pada nilai kritis, maka hipotesis adanya kointegrasi atau hubungan jangka panjang diterima dan menolak  $H_a$ . Selain itu hasil uji kointegrasi juga dapat dilihat dari *p value*. Nilai *probability* yang lebih kecil dari tingkat  $\alpha$  (5%) menunjukkan signifikansi adanya kointegrasi antar variabel.

## **5. Estimasi Model ECM Engle-Granger**

Estimasi model dengan analisis regresi dalam penelitian ini digunakan untuk mengetahui pengaruh variabel suku bunga kredit, kurs, inflasi dan subsidi BBM terhadap konsumsi mobil di Indonesia tahun 2009-2017. Pada pengujian sebelumnya telah diketahui bahwa data variabel dalam penelitian ini bersifat non stasioner pada tingkat level namun saling berkointegrasi. Menurut Widarjono (2007) apabila data bersifat nonstasioner tetapi berkointegrasi berarti terdapat hubungan jangka panjang atau keseimbangan diantara variabelnya. Untuk mengetahui pengaruh jangka panjang tersebut, dilakukan analisis regresi dengan metode OLS model linier yang menunjukkan hasil sebagai berikut.

**Tabel 8. Hasil Regresi Model Linier**

Variable	Coefficient	Std. Error	t-Statistic	Prob.
C	339662.8	17061.22	19.90847	0.0000
Rate	-18349.52	922.8322	-19.88392	0.0000
Kurs	0.633753	0.947688	0.668736	0.5052
Inf	-5397.912	1769.621	-3.050321	0.0029
Dummy	-9707.407	3679.100	-2.638528	0.0096
R-squared		0.802920		
Adjusted R-Squared		0.795266		
F-statistic		104.9073		
Prob (F-statistic)		0.000000		
Durbin-Watson Stat		1.685766		

Sumber: Lampiran 7 halaman 115

Berdasarkan Tabel 8, bentuk analisis model regresi linier dalam penelitian ini adalah sebagai berikut.

$$CAR_t = 339662,8 - 18349,52RATE + 0,633753KURS - 5397,91INF - 9707,407DUMMY + \varepsilon_t$$

Dari analisis regresi model linier ditemukan bahwa probabilitas variabel RATE (*interest rate*/suku bunga kredit) sebesar 0,00, variabel KURS (kurs rupiah/dollar AS) sebesar 0,5052, variabel INF (inflasi) sebesar 0,0029, dan variabel *dummy* (kebijakan pengurangan subsidi BBM) sebesar 0,0096. Hasil regresi model linier menunjukkan nilai Adjusted R-Squared yang termasuk tinggi yaitu sebesar 0,795266.

Menurut Widarjono (2007) untuk mengatasi masalah data *time series* yang tidak stasioner dan masalah *spurious regression* dapat menggunakan model ECM. Oleh karena itu, dikarenakan dalam penelitian ini diketahui bahwa data variabel dalam penelitian ini bersifat non stasioner pada tingkat level, maka dilakukan koreksi kesalahan

sebagai usaha penyesuaian ketidakseimbangan yang terjadi dengan model ECM.

Model ECM yang digunakan dalam penelitian ini menggunakan model dua langkah (*two steps*) dari Engle-Granger. Hasil analisis regresi model ECM dalam penelitian ini adalah sebagai berikut.

**Tabel 9. Hasil Regresi Model ECM**

Variable	Coefficient	Std. Error	t-Statistic	Prob.
C	290.0104	1130.531	0.256526	0.7981
D(Rate)	-14104.57	6386.565	-2.208476	0.0295
D(Kurs)	1.918712	3.792219	0.505960	0.6140
D(Inf)	-4013.487	1476.084	-2.719010	0.0077
Dummy	-467.4041	1899.522	-0.246064	0.8061
ECT(-1)	-0.857665	0.100041	-8.573168	0.0000
R-squared		0.473539		
Adjusted R-Squared		0.447477		
F-statistic		18.16945		
Prob (F-statistic)		0.000000		
Durbin-Watson Stat		2.000699		

Sumber: Lampiran 7 halaman 115

Berdasarkan Tabel 9, bentuk analisis model regresi ECM dalam penelitian ini adalah sebagai berikut.

$$\begin{aligned}
 D(CAR_t) = & 290,0104 - 14104,57D(RATE_t) + 0,918712D(KURS_t) \\
 & - 4013,487D(INF_t) - 467,4041DUMMY - \\
 & 0,857665ECT(-1) + \varepsilon_t
 \end{aligned}$$

Dari analisis regresi model ECM ditemukan bahwa *probabilitas* variabel RATE (*interest rate/suku bunga kredit*) sebesar 0,0295, variabel KURS (kurs rupiah/dollar AS) sebesar 0,6140, variabel INF (inflasi) sebesar 0,0077, dan variabel *dummy* (kebijakan pengurangan subsidi BBM) sebesar 0,8061. Selain itu, diketahui bahwa *probabilitas* ECT(-1)

sebesar 0,00 dengan nilai koefisien sebesar -0,857665. Nilai koefisien ECT yang bernilai negatif dan secara absolut kurang dari 1 dan secara statistik signifikan sehingga dapat diartikan bahwa spesifikasi model ECM dalam penelitian ini valid untuk digunakan. Berdasarkan nilai koefisien ECT dapat disimpulkan bahwa ada sebesar 85% ketidakseimbangan pada pengaruh jangka pendek yang terkoreksi setiap satu periodenya.

## 6. Pengujian Asumsi OLS

Tujuan pengujian asumsi OLS adalah untuk memberikan kepastian bahwa persamaan regresi yang dihasilkan memiliki ketepatan dalam estimasi, tidak bias, dan konsisten. Hasil pengujian asumsi OLS dalam penelitian ini adalah sebagai berikut:

**Tabel 10. Hasil Pengujian Asumsi OLS**

Asumsi OLS	Metode	Hasil	Kesimpulan	Keterangan
Normalitas	Jarque-Bera <i>test</i> (JB)	Prob.JB 0,135247	Prob JB > 0,05	Data terdistribusi normal
Linieritas	Ramsey Reset <i>test</i>	F statistic 0,2098	F statistic > 0,05	Model memenuhi asumsi linieritas
Multikolinearitas	<i>Variance Inflation Factors</i> (VIF)	Nilai VIF berkisar 1,008 – 1,034	VIF < 10	Model terbebas dari multikolinearitas
Autokorelasi	<i>Lagrange Multiplier</i> (LM)	Prob. Chi-Square 0,5231	Prob. Chi-Square > 0,05	Model terbebas dari autokorelasi
Heterokedastisitas	<i>Breusch-Pagan-Godfrey</i>	Prob. F 0,1770	Prob. F > 0,05	Tidak terjadi heterokedastisitas dalam model

Sumber: Lampiran 8 halaman 116

## 7. Uji Hipotesis

Hipotesis asosiatif merupakan dugaan tentang adanya hubungan antar variabel dalam populasi yang akan diuji melalui hubungan antar variabel dalam sampel yang diambil dari populasi tersebut. Untuk itu, dalam langkah awal pembuktiannya, maka perlu dihitung terlebih dahulu koefisien korelasi antar variabel dalam sampel, baru koefisien yang ditemukan itu diuji signifikansinya (Sugiyono, 2010).

Untuk mengetahui pengaruh secara parsial dalam penelitian ini dilakukan uji t, sedangkan untuk mengetahui pengaruh secara bersama-sama dilakukan dengan uji F.

### a. Uji t (Koefisien Regresi)

Uji t dalam penelitian ini dimaksudkan untuk menguji apakah parameter yang diduga untuk mengestimasi model regresi sudah merupakan parameter yang tepat atau belum. Parameter yang diestimasi dalam uji t difokuskan pada parameter slope. Tingkat signifikansi yang digunakan dalam penelitian ini adalah 5%. Tabel 11 merupakan ringkasan hasil uji t dalam penelitian ini.

**Tabel 11. Ringkasan Hasil Estimasi**

Variabel	Koefisien	
	Jangka panjang	Jangka pendek
C	339662.8	290.0104
RATE	-18349.52	-14104.57**
KURS	0.633753	1.918712
INF	-5397.912	-4013.487***
DUMMY	-9707.407	-467.4041

Sumber: Lampiran 7 halaman 114

Keterangan:

\* : Data memiliki taraf signifikansi 10%

\*\* : Data memiliki taraf signifikansi 5%

\*\*\* : Data memiliki taraf signifikansi 1%

- 1) Hipotesis 1 (H1): Suku bunga kredit berpengaruh negatif terhadap konsumsi mobil di Indonesia

Berdasarkan hasil estimasi yang ditunjukkan pada Tabel 11 menunjukkan bahwa dalam jangka panjang koefisien regresi variabel suku bunga kredit adalah sebesar -18349,52 dengan probabilitas 0,00. Dikarenakan hasil regresi pada model linier dengan data tidak stasioner dan menimbulkan regresi palsu sehingga hanya tanda koefisiennya saja yang dapat diinterpretasikan. Hal tersebut berarti bahwa dalam jangka panjang suku bunga kredit berpengaruh negatif terhadap konsumsi mobil.

Hasil estimasi dalam jangka pendek koefisien regresi variabel suku bunga kredit adalah sebesar -14104,57 dengan probabilitas 0,0295. Hal tersebut berarti bahwa dalam jangka pendek suku bunga kredit berpengaruh negatif dan signifikan terhadap konsumsi mobil. Dari hasil estimasi tersebut, dapat disimpulkan bahwa hipotesis 1 (H1) dalam penelitian ini diterima.

- 2) Hipotesis 2 (H2): Kurs rupiah/dollar AS berpengaruh terhadap konsumsi mobil di Indonesia

Hasil estimasi dalam jangka pendek koefisien regresi variabel kurs rupiah/dollar AS adalah sebesar 1.918712 dengan probabilitas 0,6140. Meskipun koefisien variabel kurs rupiah/dollar AS bernilai positif, namun probabilitasnya lebih dari taraf signifikansi 5%. Hal tersebut berarti bahwa dalam jangka pendek kurs rupiah/dollar AS tidak berpengaruh signifikan terhadap konsumsi mobil. Berdasarkan hasil estimasi tersebut, dapat disimpulkan bahwa hipotesis 2 (H2) dalam penelitian ini ditolak.

- 3) Hipotesis 3 (H3): Inflasi berpengaruh terhadap konsumsi mobil di Indonesia

Berdasarkan hasil estimasi yang ditunjukkan pada Tabel 11 menunjukkan bahwa dalam jangka panjang koefisien regresi variabel inflasi adalah sebesar -5397,912 dengan probabilitas 0,0029. Dikarenakan hasil regresi pada model linier dengan data tidak stasioner dan menimbulkan regresi palsu sehingga hanya tanda koefisiennya saja yang dapat diinterpretasikan. Hal tersebut berarti bahwa dalam jangka panjang inflasi berpengaruh negatif terhadap konsumsi mobil.

Hasil estimasi dalam jangka pendek koefisien regresi variabel inflasi adalah sebesar -4013,487 dengan probabilitas

0,0077. Hal tersebut berarti bahwa dalam jangka pendek inflasi berpengaruh negatif dan signifikan terhadap konsumsi mobil. Dari hasil estimasi tersebut, dapat disimpulkan bahwa hipotesis 3 (H3) dalam penelitian ini diterima.

- 4) Hipotesis 4 (H4): Kebijakan pengurangan subsidi BBM berpengaruh terhadap konsumsi mobil di Indonesia

Hasil estimasi dalam jangka pendek yang ditunjukkan pada Tabel 11 menunjukkan koefisien regresi variabel *dummy* kebijakan pengurangan subsidi BBM adalah sebesar -467,4041 dengan probabilitas 0,8061. Meskipun koefisien variabel *dummy* kebijakan pengurangan subsidi BBM bernilai positif, namun probabilitasnya lebih dari taraf signifikansi 5%. Hal tersebut berarti bahwa dalam jangka pendek kebijakan pengurangan subsidi BBM tidak berpengaruh signifikan terhadap konsumsi mobil. Berdasarkan hasil estimasi tersebut, dapat disimpulkan bahwa hipotesis 4 (H4) dalam penelitian ini ditolak.

#### **b. Uji F (Kelayakan model)**

Uji simultan bertujuan untuk mengetahui pengaruh seluruh variabel independen secara bersama-sama terhadap variabel dependen. Uji simultan dilakukan menggunakan uji F dengan taraf signifikansi 5%.



Dari hasil estimasi metode OLS dengan model linier dan dikoreksi dengan model ECM diketahui bahwa nilai probabilitas F statistik adalah sebesar 0,00. Hal ini berarti bahwa dalam jangka panjang maupun jangka pendek, suku bunga kredit, kurs rupiah/dollar AS, inflasi, dan kebijakan pengurangan subsidi BBM mempunyai pengaruh yang signifikan terhadap konsumsi mobil di Indonesia. Oleh karena itu, dapat disimpulkan bahwa hipotesis 5 (H5) dalam penelitian ini diterima.

**c. Koefisien Determinasi ( $R^2$ )**

Koefisien determinasi menjelaskan proporsi pengaruh seluruh variabel-variabel bebas terhadap variabel terikatnya. Nilai koefisien determinasi dalam regresi linier berganda dapat diukur oleh *Adjusted R-Square*.

Hasil estimasi metode OLS model linier yang dikoreksi dengan model ECM menunjukkan bahwa nilai *Adjusted R-Square* sebesar 0,447477. Hal ini berarti bahwa dalam jangka pendek suku bunga kredit, kurs rupiah/dollar AS, inflasi, dan kebijakan pengurangan subsidi BBM mampu menjelaskan variasi konsumsi mobil sebesar 44,75%, sedangkan sisanya sebesar 55,25% dijelaskan oleh variabel lain yang tidak dimasukkan ke dalam model.

## **C. Pembahasan**

### **1. Suku bunga kredit berpengaruh negatif terhadap konsumsi mobil di Indonesia**

Variabel suku bunga kredit pada model ECM dengan menggunakan variabel dependen konsumsi mobil yang diukur dengan jumlah penjualan mobil. Secara parsial, suku bunga kredit menunjukkan pengaruh negatif dan signifikan terhadap konsumsi mobil dalam jangka pendek. Kenaikan suku bunga kredit sebesar 1% akan menurunkan konsumsi mobil sebesar 14104 unit.

Sistem kredit memang banyak diminati oleh masyarakat Indonesia, khususnya di kota-kota besar. Berdasarkan survei perbankan yang dilakukan oleh Bank Indonesia pada kuartal IV tahun 2017, Saldo Bersih Tertimbang (SBT) permintaan kredit baru mencapai 94%, lebih tinggi dibandingkan kuartal sebelumnya yaitu sebesar 77,9%. Hal tersebut terutama didorong oleh meningkatnya kebutuhan pembiayaan nasabah, penurunan suku bunga kredit, dan peningkatan promosi penawaran kredit.

Dalam kondisi dimana masyarakat Indonesia mayoritas membeli mobil dengan sistem kredit, suku bunga kredit yang dibebankan oleh kreditur akan menjadi tambahan biaya yang harus dibayar oleh debitur. Melalui sistem kredit, biaya yang harus dikeluarkan untuk membeli mobil (angsuran yang dibayarkan) dipengaruhi oleh tingkat suku bunga. Semakin tinggi suku bunganya, maka angsuran yang harus dibayarkan

setiap bulannya juga semakin tinggi. Artinya, pada saat suku bunga kredit menurun, keinginan masyarakat untuk membeli mobil akan semakin meningkat.

Konsumsi mobil dengan sistem kredit dapat disebut dengan permintaan kredit konsumsi pada mobil. Dalam teori komoditi oleh Livingston dan Ord, jumlah pembelian individu atau dalam penelitian ini konsumsi mobil, dapat bergantung pada harga komoditi tersebut. Jika barang sangat mahal, daya beli berkurang dan sebaliknya. Di pasar kredit, pertimbangan ini berada pada biaya kredit implisit dan eksplisit, yang merupakan biaya tambahan bagi pelaku bisnis menjadi pertimbangan ketika membuat keputusan untuk mengambil kredit mobil atau tidak.

Hasil penelitian ini mendukung teori komoditi yang dikemukakan Livingston dan Ord serta studi empiris yang dilakukan oleh Islam (2016) di Malaysia, Pooja (2015) di India dan Kitapci (2014) di Turki bahwa suku bunga kredit berpengaruh negatif terhadap konsumsi mobil di masing-masing negara.

## **2. Kurs rupiah/dollar AS berpengaruh terhadap konsumsi mobil di Indonesia**

Variabel kurs rupiah/dollar AS pada model ECM dengan menggunakan variabel dependen konsumsi mobil yang diukur dengan jumlah penjualan mobil. Secara parsial, kurs rupiah/dollar AS tidak menunjukkan pengaruh signifikan terhadap konsumsi mobil dalam

jangka pendek. Hal tersebut sejalan dengan studi empiris yang pernah dilakukan oleh Nawi (2013).

Menurut Tambunan (2015) kurs rupiah terhadap dollar AS menjadi faktor yang tidak kalah penting untuk dapat mempengaruhi penjualan mobil melalui perubahan biaya produksi. Adanya fluktuasi pada kurs rupiah akan berdampak pada naiknya biaya produksi karena komponen yang digunakan diimpor dari luar negeri. Dalam kasus ini hukum *the law of one price* atau sering disebut dengan konsep *absolute purchasing power parity* (PPP) yang diartikan sebagai tingkat harga-harga umum barang-barang yang sejenis akan sama di setiap negara apabila dikonversikan dalam mata uang lokal dari masing-masing negara menjadi dasar dari hubungan antara kurs dengan konsumsi mobil.

Dengan mengacu konsep PPP dapat dijelaskan bahwa harga barang-barang impor (bahan baku komponen mobil) dipengaruhi oleh harga di luar negeri dan nilai tukar. Apabila harga di luar negeri meningkat, maka harga barang dalam negeri yang berasal dari impor juga meningkat. Namun teori tersebut tidak terbukti dalam pengaruhnya terhadap konsumsi mobil di Indonesia.

Indonesia telah menggunakan komponen buatan dalam negeri untuk kendaraan roda empat. Penggunaan komponennya sudah sekitar 80% sehingga hanya 20% komponennya yang impor. Menurut sudut pandang peneliti, kurs rupiah/dollar AS tidak mempengaruhi konsumsi mobil di Indonesia dikarenakan perusahaan otomotif di Indonesia tidak

langsung memilih merespon perubahan kurs rupiah/dollar AS dengan menyesuaikan harga jual.

Menaikkan harga produk saat ada gejolak kurs merupakan taruhan daya beli konsumen menurun yang dikhawatirkan berdampak pada penjualan. Mayoritas perusahaan otomotif memilih strategi *hedging* atau lindung nilai kurs. Strategi ini membantu saat terjadi depresiasi mata uang dan kenaikan harga bahan baku sehingga kerugian bisa ditekan.

### **3. Inflasi berpengaruh terhadap konsumsi mobil di Indonesia**

Variabel inflasi pada model ECM dengan menggunakan variabel dependen konsumsi mobil yang diukur dengan jumlah penjualan mobil. Secara parsial, inflasi menunjukkan pengaruh negatif dan signifikan terhadap konsumsi mobil dalam jangka pendek. Kenaikan inflasi sebesar 1% akan menurunkan konsumsi mobil sebesar 4013 unit.

Dalam teori inflasi moneterisme, kaum monetaris percaya bahwa turunnya tingkat harga akan mendorong konsumsi. Laju inflasi yang dimaksud dalam penelitian ini dapat menggambarkan level harga, maka angka inflasi dapat menggantikan posisi harga dalam penelitian ini untuk melihat pengaruhnya terhadap konsumsi mobil.

Jika inflasi meningkat, maka konsumsi mobil baru akan menurun. Akan tetapi, konsumsi mobil di Indonesia tahun 2013 yang menunjukkan angka tertinggi selama 9 tahun terakhir justru terjadi pada saat laju inflasi di Indonesia mencapai angka 8,38%. Menurut sudut pandang peneliti, hal tersebut dikarenakan pergeseran kegunaan mobil sebagai barang tersier

menjadi barang sekunder bahkan primer dan adanya sistem kredit dengan berbagai strategi penjualan membuat masyarakat justru mengambil kredit saat inflasi tinggi. Pada kondisi inflasi tinggi, masyarakat akan kesulitan jika harus membeli mobil secara tunai padahal mobil sudah sangat dibutuhkan (pergeseran kegunaan), sehingga lebih memilih membeli secara kredit.

Hasil penelitian ini mendukung mendukung teori inflasi moneterisme yang percaya bahwa penurunan harga dapat mendorong konsumsi. Selain itu, hasil penelitian ini juga mendukung hasil studi empiris yang dilakukan oleh Islam (2016), Chifurira (2014) dan Muhammad (2012).

#### **4. Kebijakan pengurangan subsidi BBM berpengaruh terhadap konsumsi mobil di Indonesia**

Variabel *dummy* kebijakan pengurangan subsidi BBM dengan menggunakan variabel dependen konsumsi mobil yang diukur dengan jumlah penjualan mobil. Secara parsial, kebijakan pengurangan subsidi BBM tidak menunjukkan pengaruh signifikan terhadap konsumsi mobil.

Dengan menggunakan teori analisis keseimbangan umum yang mempertimbangkan interaksi antara pasar BBM dan pasar mobil. Subsidi BBM di Indonesia menyebabkan biaya operasional mobil menjadi lebih murah dari harga yang seharusnya, sehingga permintaan mobil menjadi lebih besar. Permintaan mobil yang lebih besar dapat menaikkan konsumsi akan BBM.

Saat pemerintah Indonesia memangkas subsidi BBM, harga BBM menjadi berfluktuasi mengikuti harga pasar. Namun, karena pemangkasan subsidi BBM bersamaan dengan momentum anjloknya harga minyak dunia, harga BBM yang berlaku di Indonesia justru lebih murah. Keadaan tersebut menimbulkan efek minimalis dari adanya pemangkasan subsidi BBM, sehingga dalam jangka pendek pemangkasan subsidi BBM tidak berpengaruh signifikan terhadap konsumsi mobil.

Selain itu, pada saat yang bersamaan setelah pemerintah memangkas subsidi BBM untuk premium, Pertamina mengeluarkan jenis bensin baru yang memiliki RON lebih tinggi dari premium yaitu pertalite yang kini sering digunakan oleh pengendara mobil dikarenakan kualitasnya yang cukup baik dan harganya yang tidak terlalu mahal.

**5. Ada pengaruh suku bunga, kurs rupiah/dollar AS, dan inflasi secara bersama-sama terhadap konsumsi mobil di Indonesia sebelum dan sesudah penghapusan subsidi BBM**

Secara simultan atau bersama-sama, suku bunga, kurs rupiah/dollar AS, dan inflasi berpengaruh terhadap konsumsi mobil di Indonesia sebelum dan sesudah kebijakan pengurangan subsidi BBM. Kesimpulan tersebut mengacu pada hasil regresi model ECM yang menunjukkan nilai probabilitas sebesar 0,00. Variabel-variabel bebas yang mempengaruhi variabel terikat dalam penelitian ini dipilih atas dasar kelompok faktor makroekonomi yang dapat mempengaruhi konsumsi mobil.

Menurut sudut pandang peneliti, pergeseran kegunaan mobil sebagai barang tersier menjadi barang sekunder bahkan primer dan adanya sistem kredit dengan berbagai strategi penjualan membuat masyarakat justru mengambil kredit mobil meskipun barang komplementernya tidak disubsidi lagi. Selain itu, munculnya jenis bensin baru bernama pertalite di tahun 2015 dengan spesifikasi RON yang lebih tinggi dari premium dan harga lebih rendah dari pertamax, masyarakat pengguna mobil memiliki pilihan yang menguntungkan untuk mengonsumsi mobil dengan bahan bakar pertalite.



## **BAB V**

### **KESIMPULAN DAN SARAN**

#### **A. Kesimpulan**

Berdasarkan hasil estimasi dan pembahasan yang telah diuraikan dalam bab sebelumnya, maka dapat diperoleh kesimpulan sebagai berikut.

1. Suku bunga kredit berpengaruh negatif dan signifikan terhadap konsumsi mobil di Indonesia dalam jangka pendek dikarenakan suku bunga kredit sangat fleksibel untuk berubah sehingga saat perubahan suku bunga kredit dapat langsung terespon oleh konsumsi mobil.
2. Kurs rupiah/dollar AS tidak berpengaruh signifikan terhadap konsumsi mobil di Indonesia. Hal tersebut dikarenakan industri otomotif di Indonesia menggunakan sistem *hedging* atau lindung nilai kurs. Jadi, perubahan kurs tidak langsung tercermin pada harga mobil sehingga tidak berdampak pada konsumsi mobil.
3. Inflasi berpengaruh negatif dan signifikan terhadap konsumsi mobil di Indonesia dalam jangka pendek dikarenakan perubahan harga yang memiliki sensitivitas tinggi terhadap konsumsi.
4. Pengurangan subsidi BBM tidak berpengaruh signifikan terhadap konsumsi mobil di Indonesia. Hal tersebut dikarenakan pada saat pengurangan subsidi BBM, faktor lain yang mempengaruhi harga BBM juga ikut turun seperti harga minyak dunia sehingga pengurangan subsidi BBM tidak memberikan dampak yang berarti pada harga barang komplementer mobil.

5. Suku bunga kredit, kurs rupiah/dollar AS, inflasi dan kebijakan pengurangan subsidi BBM secara bersama-sama berpengaruh signifikan terhadap konsumsi mobil di Indonesia.

## **B. Rekomendasi Kebijakan**

Berdasarkan kesimpulan di atas, rekomendasi kebijakan yang dapat diberikan dalam penelitian ini adalah pemerintah perlu memperhatikan perkembangan infrastruktur yang mendukung transportasi darat sehingga tidak terjadi kepadatan kendaraan. Selain itu diperlukan regulasi baru terkait kepemilikan mobil dan kebijakan lainnya yang dapat menyeimbangkan konsumsi mobil di Indonesia seperti kebijakan pajak dan peningkatan kualitas transportasi umum.

## **C. Saran**

Penelitian ini masih memiliki kelemahan. Untuk itu, ada beberapa saran demi perbaikan bagi penelitian selanjutnya antara lain sebagai berikut.

1. Penelitian ini tidak menggunakan variabel harga yang menjadi faktor utama dalam mempengaruhi konsumsi, sehingga akan lebih baik untuk menggunakan variabel moderasi indeks harga mobil.
2. Variabel kurs dalam penelitian ini adalah kurs nominal yang kurang menggambarkan kondisi nyata, sehingga akan lebih baik untuk menggunakan kurs riil.
3. Variabel makroekonomi yang dimaksud dalam penelitian ini tergolong dalam variabel moneter yang secara teori terjadi multikolinearitas.

4. Model koreksi yang digunakan dalam penelitian ini hanya dapat diinterpretasikan untuk jangka pendek saja, sehingga akan lebih baik untuk menggunakan model ECM Domowitz El-Badawi agar dapat menemukan signifikansi pengaruh jangka panjangnya.

## DAFTAR PUSTAKA

- Akhmad. (2014). *Ekonomi Mikro: Teori & Aplikasi di Dunia Usaha*. Yogyakarta: Andi Offset.
- Amin, Khairul. (2015). *Analisis Melemahnya Nilai Tukar Rupiah Terhadap Dollar AS*. Diakses pada 7 Juli 2018 melalui <https://khairulamin14.wordpress.com/2015/03/08/analisis-melemahnya-nilai-tukar-rupiah-terhadap-dolar-as/>
- Badan Pusat Statistik. (2018). *Indeks Harga Konsumen dan Inflasi Bulanan Indonesia*. Diakses pada 19 Juni 2018 melalui <https://www.bps.go.id/statictable/2009/06/15/907/indeks-harga-konsumen-dan-inflasi-bulanan-indonesia-2005-2018.html>
- Badan Pusat Statistik. (2018). *Jumlah Kendaraan Bermotor di Indonesia*. Diakses pada 30 Maret 2018 melalui <https://www.bps.go.id/linkTableDinamis/view/id/1133>
- Bank Indonesia. (2017). *Laporan Perekonomian Indonesia 2016*. Jakarta: Bank Indonesia.
- Bank Indonesia. (2017). *Survei Perbankan: Divisi Statistik Sektor Riil*. Jakarta: Bank Indonesia.
- Bank Indonesia. (2018). *Pengenalan Inflasi*. Diakses pada 1 Juni 2018 melalui <https://www.bi.go.id/id/moneter/inflasi/pengenalan/Contents/Disagregasi.aspx>
- Basuki, Agus Tri & Nano Prawoto (2016). *Analisis Regresi Dalam Penelitian Ekonomi dan Bisnis*. Jakarta: Raja Grafindo Persada.
- Boediono. (1998). *Ekonomi Moneter, Seri Sinopsis Pengantar Ilmu Ekonomi*. Yogyakarta: BPFE.
- Chifurira, R. Mudhombo, I. Chikobvu, M. (2014). *The Impact of Inflation on the Automobile Sales in South Africa*. Jurnal Mediterania Ilmu Sosial. ISSN 2039-2117 Vol 5 No 7.
- Fatmawati, Ayu K. (2016). Pengaruh Inflasi, BI Rate dan Kurs Rupiah/Dollar Amerika Terhadap Indeks Harga Saham Gabungan Perusahaan yang Tercatat di BEI Sebelum dan Sesudah Krisis Ekonomi 2008. *Skripsi*. FE UNY
- Gabungan Industri Kendaraan Bermotor Indonesia. (2018). Data Penjualan Mobil. Diakses pada 20 Maret 2017 melalui [https://files.gaikindo.or.id/my\\_files/](https://files.gaikindo.or.id/my_files/)

- Halim, Muhammad Abdul. (2012). *Teori Ekonomi Edisi I*. Jakarta: Jelajah Nusa.
- Imandiar, Yudistira Perdana. (2018). Harga Mobil Baru dalam Bayang-bayang Dollar Mendekati Rp15.000. Diakses pada 12 Juli 2018 melalui <https://tirto.id/harga-mobil-baru-dalam-bayang-bayang-dollar-yang-mendekati-rp15000-cNNV>
- Indonesia Investment. (2017). Industri Otomotif Indonesia. Diakses pada 7 April 2018 melalui <https://www.indonesia-investments.com/id/bisnis/industri-sektor/otomotif/item6047?>
- Indonesia Investment. (2018). *Inflasi di Indonesia*. Diakses pada 8 Juni 2018 melalui <https://www.indonesia-investments.com/id/keuangan/angka-ekonomi-makro/inflasi-di-indonesia/item254?>
- Islam, R. Ghani, AB. Kusuma, B. *et al.* (2016). *An Analysis of Factors that Affecting the Number of Car Sales in Malaysia*. Jurnal Manajemen Pemasaran ISSN: 2146-4405 Vol.6 Issue 4.
- Kasmir. (2013). *Bank dan Lembaga Keuangan Lainnya*. Jakarta: Raja Grafindo Persada.
- Kementerian Perindustrian RI (2016). *Toyota: Industri Komponen Masih Impor Bahan Baku*. Diakses pada 7 Juli 2018 melalui <http://www.kemenperin.go.id/artikel/11433/Toyota:-Industri-Komponen-Masih-Impor-Bahan-Baku>
- Kitapci, O. Ozekicioglu, H. Kaynar, O. *et al.* (2014). *The Effect of Economic Policies Applied in Turkey to The Sale of Automobiles*. Jurnal Ilmu Sosial dan Perilaku. Procedia 1877-0428 Elsevier.
- Kuncoro, Mudrajad. (2009). *Ekonomika Indonesia: Dinamika Lingkungan Bisnis di Tengah Krisis Global*. Yogyakarta: UPP STIM YKPN.
- Lembaga Penyelidikan Ekonomi dan Masyarakat FEB UI. (2017). *Analisis Makroekonomi Inflasi 2017*. Diakses pada 10 Juni 2018 melalui <http://www.lpem.org/id/analisis-makroekonomi.-inflasi-2017/>
- Mankiw, N. Gregory. (2009). *Principles of Microeconomics Fifth Edition*. USA: Harvard University.
- Mansuri. (2016). *Modul Praktikum Eviews 9: Analisis Regresi Linier Berganda Menggunakan Eviews*. Jakarta: FE Universitas Borobudur.

- Marshall, Robert. (2003). *Kamus Populer Uang dan Bank*. Jakarta: Ladang Pustaka.
- Mathea, F. G. (2014). *The Effect of Interest Rate on the Accessibility to Credit by Micro and Small Sized Enterprises in Gitaru Division Kenya*. Tesis Magister, tidak diterbitkan, University of Nairobi.
- Mishkin, Frederic. 2008. *The Economic of Money, Banking and Financial Market 8<sup>th</sup> Edition*. Alih bahasa Lana Soelistianingsih dan Beta Yulianita G. Jakarta: Salemba Empat.
- Muhamad. (2002). *Manajemen Bank Syariah*. Yogyakarta: UPP AMPYKPN.
- Muhammad, Fidlizan. (2012). *Automobile Sales and Macroeconomic Variables: A Pooled Mean Group Analysis for Asean Countries*. Jurnal Manajemen dan Bisnis ISSN: 2278-487X Vol.2 Issue 1
- Nawi, AS. Ahmad, B. Mahmood, W. *et al. Determinants of Passenger Car Sales in Malaysia*. Jurnal Sains Terapan Dunia. ISSN: 1818-4952 IDOSI Publications.
- Pooja. (2015). *Analysis on Indian Automobile Industry & Factors Affecting Demand of Passenger Vehicles in India*. Jurnal Penelitian Internasional Manajemen dan Bisnis ISSN: 2348-9766 Vol.2 Issue 4
- Prabowo, Yulhan R. (2017). *Dampak Remitansi Tenaga Kerja Terhadap Pertumbuhan Ekonomi di Indonesia Tahun 1983-2016. Skripsi*. FE UNY.
- Priyono & Ismail Zaenuddin (2012). *Teori Ekonomi*. Sidoarjo: Zifatama Publisher.
- Rahardja, Pratama & Mandala Manurung. (2006). *Teori Ekonomi Mikro: Suatu Pengantar*. Jakarta: FE UI.
- Republik Indonesia. (2006). *Blueprint Pengelolaan Energi Nasional 2005-2025*. Jakarta: Republik Indonesia.
- Rosyidi, Suherman. (2011). *Pengantar Teori Ekonomi Pendekatan Kepada Teori Ekonomi Mikro dan Makro*. Jakarta: Raja Grafindo Persada.
- Salvatore, Dominick. (2004). *Theory and Problems of Principles of Economics Second Edition*. USA: McGraw-Hill.
- Saragih, Febri Ardani. (2017). *Dari 1.000 Cuma 87 Orang yang Punya Mobil di Indonesia*. Diakses pada 2 April 2018 melalui <https://otomotif.kompas.com/read/2018/01/17/121523815/dari-1000-cuma-87-orang-yang-punya-mobil-di-indonesia>

- Sari, Henny Rachma. (2015). *Rakyat Was-was Soal Keputusan Pemerintah Hapus Subsidi BBM*. Diakses pada 2 April 2018 melalui <https://www.merdeka.com/uang/rakyat-was-was-soal-keputusan-pemerintah-hapus-subsidi-premium.html>
- Simorangkir, Iskadar & Suseno (2004). *Sistem dan Kebijakan Nilai Tukar*. Jakarta: Bank Indonesia.
- Sudarsono. (1983). *Pengantar Teori Ekonomi Mikro*. Jakarta: LP3ES
- Sugiharsono. (2013). *Mengenal Ekonomika Dasar*. Yogyakarta: Yukaprint.
- Sugiyono. (2011). *Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif, dan R&D*. Bandung: Alfabeta.
- Suhartono, Anton. (2015). *Berikut Perbedaan Pertalite dengan BBM Jenis Lain*. Diakses pada 18 April 2017 melalui <https://news.okezone.com/read/2015/07/24/15/1184765/berikut-perbedaan-pertalite-dengan-bbm-jenis-lain>
- Sukirno, Sadono. (2002). *Teori Makro Ekonomi*. Jakarta: Rajawali Press.
- Tambunan, Tulus. (2015). *Perekonomian Indonesia: Era Orde Lama Hingga Jokowi*. Bogor: Ghalia Indonesia.
- Widarjono, Agus. (2007). *Ekonometrika Teori dan Aplikasi Untuk Ekonomi dan Bisnis*. Yogyakarta: Ekonisia.
- Winarno, Sigit & Sujana Ismaya. (2007). *Kamus Besar Ekonomi*. Jakarta: Pustaka Grafika.
- Zainal, M Zuhail. (2016). Analisis Efek Kebijakan Ekonomi Terhadap Permintaan Mobil di Indonesia. *Skripsi*. FEB Universitas Hasanuddin Makassar.

# LAMPIRAN



### Lampiran 1. Data Penelitian

No	Waktu	Suku Bunga Kredit (X1)	Kurs Rupiah/Dollar AS (X2)	Inflasi (X3)	Kebijakan Pengurangan Subsidi BBM (D)	Konsumsi Mobil (Y)
1.	Jan 2009	16.45%	11580.5	-0.07%	0	31624
2.	Feb 2009	16.53%	12352.75	0.21%	0	32830
3.	Mar 2009	16.46%	12349.55	0.22%	0	31525
4.	Apr 2009	16.48%	11525.1	-0.31%	0	34604
5.	Mei 2009	16.57%	10892.65	0.04%	0	35818
6.	Jun 2009	16.63%	10706.64	0.11%	0	39567
7.	Jul 2009	16.66%	10611.33	0.45%	0	41623
8.	Agust 2009	16.62%	10477.6	0.56%	0	42811
9.	Sept 2009	16.67%	10400.72	1.05%	0	44113
10.	Okt 2009	16.53%	9982.73	0.19%	0	52226
11.	Nov 2009	16.47%	9969.95	-0.03%	0	48424
12.	Des 2009	16.42%	9957.75	0.33%	0	47948
13.	Jan 2010	16.32%	9775.45	0.84%	0	58581
14.	Feb 2010	16.36%	9848.21	0.30%	0	55688
15.	Mar 2010	15.42%	9673.73	-0.14%	0	65555
16.	Apr 2010	15.34%	9527.33	0.15%	0	65232
17.	Mei 2010	15.23%	9683.21	0.29%	0	60516
18.	Jun 2010	14.99%	9648.36	0.97%	0	70421
19.	Jul 2010	14.92%	9549.45	1.57%	0	55464
20.	Agust 2010	14.83%	9471.76	0.76%	0	64752
21.	Sept 2010	14.75%	9473.5	0.44%	0	69435
22.	Okt 2010	14.65%	9427.9	0.06%	0	69127
23.	Nov 2010	14.53%	9438.38	0.60%	0	69270
24.	Des 2010	14.53%	9522.62	0.92%	0	60021
25.	Jan 2011	14.48%	9037.38	0.89%	0	73987
26.	Feb 2011	14.50%	8912.56	0.13%	0	69589
27.	Mar 2011	14.83%	8761.48	-0.32%	0	82163
28.	Apr 2011	14.81%	8651.3	-0.31%	0	60726
29.	Mei 2011	14.79%	8555.8	0.12%	0	61053
30.	Jun 2011	14.78%	8564	0.55%	0	70154
31.	Jul 2011	14.32%	8533.24	0.67%	0	89056
32.	Agust 2011	14.30%	8532	0.93%	0	73279
33.	Sept 2011	14.25%	8765.5	0.27%	0	79832
34.	Okt 2011	14.21%	8895.24	-0.12%	0	86345
35.	Nov 2011	14.18%	9015.18	0.34%	0	67655
36.	Des 2011	14.15%	9088.48	0.57%	0	80325
37.	Jan 2012	14.14%	9109.14	0.76%	0	76427
38.	Feb 2012	13.62%	9025.76	0.05%	0	86486
39.	Mar 2012	14.13%	9165.33	0.07%	0	87917

40.	Apr 2012	14.10%	9175.5	0.21%	0	87144
41.	Mei 2012	14.03%	9290.24	0.07%	0	95541
42.	Jun 2012	13.90%	9451.14	0.62%	0	101746
43.	Jul 2012	13.92%	9456.59	0.70%	0	102511
44.	Agust 2012	13.69%	9499.84	0.95%	0	76445
45.	Sept 2012	13.67%	9566.35	0.01%	0	102100
46.	Okt 2012	13.60%	9597.14	0.16%	0	106754
47.	Nov 2012	13.53%	9627.95	0.07%	0	103703
48.	Des 2012	13.58%	9645.89	0.54%	0	89456
49.	Jan 2013	13.40%	9687.33	1.03%	0	96692
50.	Feb 2013	13.22%	9686.65	0.75%	0	103337
51.	Mar 2013	13.28%	9709.42	0.63%	0	95977
52.	Apr 2013	13.22%	9724.05	-0.10%	0	102217
53.	Mei 2013	13.20%	9760.91	-0.03%	0	99662
54.	Jun 2013	13.14%	9881.53	1.03%	0	104211
55.	Jul 2013	13.06%	10073.39	3.29%	0	112105
56.	Agust 2013	13.05%	10572.5	1.12%	0	77960
57.	Sept 2013	13.03%	11346.24	-0.35%	0	115979
58.	Okt 2013	13.08%	11366.9	0.09%	0	112058
59.	Nov 2013	13.12%	11613.1	0.12%	0	111817
60.	Des 2013	13.13%	12087.1	0.55%	0	97796
61.	Jan 2014	13.17%	12179.65	1.07%	0	103609
62.	Feb 2014	13.20%	11935.1	0.26%	0	111824
63.	Mar 2014	13.21%	11427.05	0.08%	0	113067
64.	Apr 2014	13.25%	11435.75	-0.02%	0	106124
65.	Mei 2014	13.26%	11525.94	0.16%	0	96872
66.	Jun 2014	13.30%	11892.62	0.43%	0	110614
67.	Jul 2014	13.32%	11689.06	0.93%	0	91334
68.	Agust 2014	13.33%	11706.67	0.47%	0	96652
69.	Sept 2014	13.38%	11890.77	0.27%	0	102572
70.	Okt 2014	13.43%	12144.87	0.47%	0	105222
71.	Nov 2014	13.53%	12158.3	1.50%	0	91327
72.	Des 2014	13.58%	12438.29	2.46%	0	78802
73.	Jan 2015	13.62%	12579.1	-0.24%	1	94194
74.	Feb 2015	13.68%	12749.84	-0.36%	1	88740
75.	Mar 2015	13.68%	13066.82	0.17%	1	99410
76.	Apr 2015	13.73%	12947.76	0.36%	1	81600
77.	Mei 2015	13.76%	13140.53	0.50%	1	79375
78.	Jun 2015	13.82%	13313.24	0.54%	1	82172
79.	Jul 2015	13.72%	13374.79	0.93%	1	55615
80.	Agust 2015	13.82%	13781.75	0.39%	1	90537
81.	Sept 2015	13.85%	14396.1	-0.05%	1	93038
82.	Okt 2015	13.85%	13795.86	-0.08%	1	88408
83.	Nov 2015	13.89%	13672.57	0.21%	1	87070

84.	Des 2015	13.88%	13854.6	0.96%	1	73359
85.	Jan 2016	13.94%	13889.05	0.51%	1	85002
86.	Feb 2016	13.93%	13515.7	-0.09%	1	88208
87.	Mar 2016	13.91%	13193.14	0.19%	1	94092
88.	Apr 2016	13.91%	13179.86	-0.45%	1	84770
89.	Mei 2016	13.86%	13419.65	0.24%	1	88567
90.	Jun 2016	13.83%	13355.05	0.66%	1	91488
91.	Jul 2016	13.82%	13118.82	0.69%	1	61891
92.	Agust 2016	13.74%	13165	-0.02%	1	96282
93.	Sept 2016	13.72%	13118.24	0.22%	1	92541
94.	Okt 2016	13.68%	13017.24	0.14%	1	92139
95.	Nov 2016	13.65%	13310.5	0.47%	1	100862
96.	Des 2016	13.61%	13417.67	0.42%	1	86874
97.	Jan 2017	13.58%	13358.71	0.97%	1	86262
98.	Feb 2017	13.56%	13340.84	0.23%	1	95163
99.	Mar 2017	13.48%	13345.5	-0.02%	1	102335
100.	Apr 2017	13.48%	13306.39	0.09%	1	89588
101.	Mei 2017	13.37%	13323.35	0.39%	1	93769
102.	Jun 2017	13.21%	13298.25	0.69%	1	66389
103.	Jul 2017	13.14%	13342.1	0.22%	1	85354
104.	Agust 2017	13.03%	13341.82	-0.07%	1	97256
105.	Sept 2017	12.97%	13303.47	0.13%	1	87696
106.	Okt 2017	12.91%	13526	0.01%	1	94433
107.	Nov 2017	12.78%	13527.36	0.20%	1	96191
108.	Des 2017	12.66%	13556.21	0.71%	1	85098

## Lampiran 2. Statistik Data Penelitian

Date: 07/09/18  
Time: 21:09  
Sample: 2009M01 2017M12

	CAR	RATE	KURS	INF	DUMMY
Mean	81955.25	14.13731	11228.21	0.402870	0.333333
Median	87107.00	13.82000	11396.97	0.270000	0.000000
Maximum	115979.0	16.67000	14396.10	3.290000	1.000000
Minimum	31525.00	12.66000	8532.000	-0.450000	0.000000
Std. Dev.	20817.23	1.080231	1796.701	0.533420	0.473602
Skewness	-0.715123	1.212580	0.066126	2.101236	0.707107
Kurtosis	2.774087	3.420920	1.444410	11.13295	1.500000
Jarque-Bera	9.434884	27.26357	10.96808	377.1256	19.12500
Probability	0.008938	0.000001	0.004153	0.000000	0.000070
Sum	8851167.	1526.830	1212646.	43.51000	36.00000
Sum Sq. Dev.	4.64E+10	124.8581	3.45E+08	30.44541	24.00000
Observations	108	108	108	108	108

Sumber: Hasil Pengolahan Program Eviews 9

### Lampiran 3. Hasil Uji MWD

Dependent Variable: CAR  
Method: Least Squares  
Date: 07/09/18 Time: 00:05  
Sample: 2009M01 2017M12  
Included observations: 108

Variable	Coefficient	Std. Error	t-Statistic	Prob.
C	335394.2	17463.11	19.20587	0.0000
RATE	-18301.55	922.7134	-19.83449	0.0000
KURS	1.028928	1.010392	1.018346	0.3109
INF	-5723.923	1791.374	-3.195269	0.0019
DUMMY	-11118.44	3885.371	-2.861616	0.0051
Z1	-33423.99	29897.80	-1.117941	0.2662
R-squared	0.805305	Mean dependent var		81955.25
Adjusted R-squared	0.795761	S.D. dependent var		20817.23
S.E. of regression	9407.885	Akaike info criterion		21.19044
Sum squared resid	9.03E+09	Schwarz criterion		21.33944
Log likelihood	-1138.284	Hannan-Quinn criter.		21.25085
F-statistic	84.37932	Durbin-Watson stat		1.701489
Prob(F-statistic)	0.000000			

Sumber: Hasil Pengolahan Program Eviews 9

Dependent Variable: LOG(CAR)  
Method: Least Squares  
Date: 07/09/18 Time: 00:06  
Sample: 2009M01 2017M12  
Included observations: 108

Variable	Coefficient	Std. Error	t-Statistic	Prob.
C	18.45650	1.375868	13.41444	0.0000
RATE	-0.272849	0.012736	-21.42394	0.0000
LOG(KURS)	-0.356144	0.146272	-2.434809	0.0166
INF	-0.049798	0.024434	-2.038043	0.0441
DUMMY	0.018524	0.050579	0.366235	0.7149
Z2	-9.39E-06	5.53E-06	-1.698339	0.0925
R-squared	0.829076	Mean dependent var		11.27348
Adjusted R-squared	0.820698	S.D. dependent var		0.305350
S.E. of regression	0.129298	Akaike info criterion		-1.199443
Sum squared resid	1.705230	Schwarz criterion		-1.050436
Log likelihood	70.76993	Hannan-Quinn criter.		-1.139026
F-statistic	98.95160	Durbin-Watson stat		1.395838
Prob(F-statistic)	0.000000			

Sumber: Hasil Pengolahan Program Eviews 9

## Lampiran 4. Hasil Uji Stasionaritas *Augmented Dickey-Fuller*

### 1. Konsumsi Mobil

#### a. *Intercept*

Null Hypothesis: CAR has a unit root  
Exogenous: Constant  
Lag Length: 4 (Automatic - based on SIC, maxlag=12)

	t-Statistic	Prob.*
Augmented Dickey-Fuller test statistic	-3.057416	0.0330
Test critical values:		
1% level	-3.495021	
5% level	-2.889753	
10% level	-2.581890	

\*MacKinnon (1996) one-sided p-values.  
Sumber: Hasil Pengolahan Program Eviews 9

#### b. *Trend dan Intercept*

Null Hypothesis: CAR has a unit root  
Exogenous: Constant, Linear Trend  
Lag Length: 4 (Automatic - based on SIC, maxlag=12)

	t-Statistic	Prob.*
Augmented Dickey-Fuller test statistic	-1.976281	0.6070
Test critical values:		
1% level	-4.049586	
5% level	-3.454032	
10% level	-3.152652	

\*MacKinnon (1996) one-sided p-values.  
Sumber: Hasil Pengolahan Program Eviews 9

#### c. *None*

Null Hypothesis: CAR has a unit root  
Exogenous: None  
Lag Length: 4 (Automatic - based on SIC, maxlag=12)

	t-Statistic	Prob.*
Augmented Dickey-Fuller test statistic	1.076181	0.9258
Test critical values:		
1% level	-2.587607	
5% level	-1.943974	
10% level	-1.614676	

\*MacKinnon (1996) one-sided p-values.  
Sumber: Hasil Pengolahan Program Eviews 9

## 2. Suku Bunga Kredit

### a. *Intercept*

Null Hypothesis: RATE has a unit root  
 Exogenous: Constant  
 Lag Length: 0 (Automatic - based on SIC, maxlag=12)

	t-Statistic	Prob.*
Augmented Dickey-Fuller test statistic	-1.709877	0.4234
Test critical values: 1% level	-3.492523	
5% level	-2.888669	
10% level	-2.581313	

\*MacKinnon (1996) one-sided p-values.  
 Sumber: Hasil Pengolahan Program Eviews 9

### b. *Trend dan Intercept*

Null Hypothesis: RATE has a unit root  
 Exogenous: Constant, Linear Trend  
 Lag Length: 0 (Automatic - based on SIC, maxlag=12)

	t-Statistic	Prob.*
Augmented Dickey-Fuller test statistic	-1.480927	0.8303
Test critical values: 1% level	-4.046072	
5% level	-3.452358	
10% level	-3.151673	

\*MacKinnon (1996) one-sided p-values.  
 Sumber: Hasil Pengolahan Program Eviews 9

### c. *None*

Null Hypothesis: RATE has a unit root  
 Exogenous: None  
 Lag Length: 0 (Automatic - based on SIC, maxlag=12)

	t-Statistic	Prob.*
Augmented Dickey-Fuller test statistic	-2.701228	0.0073
Test critical values: 1% level	-2.586753	
5% level	-1.943853	
10% level	-1.614749	

\*MacKinnon (1996) one-sided p-values.  
 Sumber: Hasil Pengolahan Program Eviews 9

### 3. Kurs Rupiah/Dollar AS

#### a. *Intercept*

Null Hypothesis: KURS has a unit root  
 Exogenous: Constant  
 Lag Length: 1 (Automatic - based on SIC, maxlag=12)

	t-Statistic	Prob.*
Augmented Dickey-Fuller test statistic	-0.574249	0.8706
Test critical values: 1% level	-3.493129	
5% level	-2.888932	
10% level	-2.581453	

\*MacKinnon (1996) one-sided p-values.  
 Sumber: Hasil Pengolahan Program Eviews 9

#### b. *Trend dan Intercept*

Null Hypothesis: KURS has a unit root  
 Exogenous: Constant, Linear Trend  
 Lag Length: 1 (Automatic - based on SIC, maxlag=12)

	t-Statistic	Prob.*
Augmented Dickey-Fuller test statistic	-4.079373	0.0091
Test critical values: 1% level	-4.046925	
5% level	-3.452764	
10% level	-3.151911	

\*MacKinnon (1996) one-sided p-values.  
 Sumber: Hasil Pengolahan Program Eviews 9

#### c. *None*

Null Hypothesis: KURS has a unit root  
 Exogenous: None  
 Lag Length: 1 (Automatic - based on SIC, maxlag=12)

	t-Statistic	Prob.*
Augmented Dickey-Fuller test statistic	0.187330	0.7387
Test critical values: 1% level	-2.586960	
5% level	-1.943882	
10% level	-1.614731	

\*MacKinnon (1996) one-sided p-values.  
 Sumber: Hasil Pengolahan Program Eviews 9



#### 4. Inflasi

##### a. *Intercept*

Null Hypothesis: INF has a unit root  
 Exogenous: Constant  
 Lag Length: 1 (Automatic - based on SIC, maxlag=12)

	t-Statistic	Prob.*
Augmented Dickey-Fuller test statistic	-9.328258	0.0000
Test critical values: 1% level	-3.493129	
5% level	-2.888932	
10% level	-2.581453	

\*MacKinnon (1996) one-sided p-values.  
 Sumber: Hasil Pengolahan Program Eviews 9

##### b. *Trend dan Intercept*

Null Hypothesis: INF has a unit root  
 Exogenous: Constant, Linear Trend  
 Lag Length: 1 (Automatic - based on SIC, maxlag=12)

	t-Statistic	Prob.*
Augmented Dickey-Fuller test statistic	-9.292834	0.0000
Test critical values: 1% level	-4.046925	
5% level	-3.452764	
10% level	-3.151911	

\*MacKinnon (1996) one-sided p-values.  
 Sumber: Hasil Pengolahan Program Eviews 9

##### c. *None*

Null Hypothesis: INF has a unit root  
 Exogenous: None  
 Lag Length: 5 (Automatic - based on SIC, maxlag=12)

	t-Statistic	Prob.*
Augmented Dickey-Fuller test statistic	-1.409710	0.1469
Test critical values: 1% level	-2.587831	
5% level	-1.944006	
10% level	-1.614656	

\*MacKinnon (1996) one-sided p-values.  
 Sumber: Hasil Pengolahan Program Eviews 9

## Lampiran 5. Hasil Uji Derajat Integrasi *First Different*

### 1. Konsumsi Mobil

#### a. *Intercept*

Null Hypothesis: D(CAR) has a unit root

Exogenous: Constant

Lag Length: 3 (Automatic - based on SIC, maxlag=12)

	t-Statistic	Prob.*
Augmented Dickey-Fuller test statistic	-9.443788	0.0000
Test critical values: 1% level	-3.495021	
5% level	-2.889753	
10% level	-2.581890	

\*MacKinnon (1996) one-sided p-values.

Sumber: Hasil Pengolahan Program Eviews 9

#### b. *Trend dan Intercept*

Null Hypothesis: D(CAR) has a unit root

Exogenous: Constant, Linear Trend

Lag Length: 3 (Automatic - based on SIC, maxlag=12)

	t-Statistic	Prob.*
Augmented Dickey-Fuller test statistic	-9.938049	0.0000
Test critical values: 1% level	-4.049586	
5% level	-3.454032	
10% level	-3.152652	

\*MacKinnon (1996) one-sided p-values.

Sumber: Hasil Pengolahan Program Eviews 9

#### c. *None*

Null Hypothesis: D(CAR) has a unit root

Exogenous: None

Lag Length: 3 (Automatic - based on SIC, maxlag=12)

	t-Statistic	Prob.*
Augmented Dickey-Fuller test statistic	-9.185293	0.0000
Test critical values: 1% level	-2.587607	
5% level	-1.943974	
10% level	-1.614676	

\*MacKinnon (1996) one-sided p-values.

Sumber: Hasil Pengolahan Program Eviews 9

## 2. Suku Bunga Kredit

### a. *Intercept*

Null Hypothesis: D(RATE) has a unit root

Exogenous: Constant

Lag Length: 0 (Automatic - based on SIC, maxlag=12)

	t-Statistic	Prob.*
Augmented Dickey-Fuller test statistic	-10.91316	0.0000
Test critical values: 1% level	-3.493129	
5% level	-2.888932	
10% level	-2.581453	

\*MacKinnon (1996) one-sided p-values.

Sumber: Hasil Pengolahan Program Eviews 9

### b. *Trend dan Intercept*

Null Hypothesis: D(RATE) has a unit root

Exogenous: Constant, Linear Trend

Lag Length: 0 (Automatic - based on SIC, maxlag=12)

	t-Statistic	Prob.*
Augmented Dickey-Fuller test statistic	-11.00680	0.0000
Test critical values: 1% level	-4.046925	
5% level	-3.452764	
10% level	-3.151911	

\*MacKinnon (1996) one-sided p-values.

Sumber: Hasil Pengolahan Program Eviews 9

### c. *None*

Null Hypothesis: D(RATE) has a unit root

Exogenous: None

Lag Length: 2 (Automatic - based on SIC, maxlag=12)

	t-Statistic	Prob.*
Augmented Dickey-Fuller test statistic	-3.848206	0.0002
Test critical values: 1% level	-2.587387	
5% level	-1.943943	
10% level	-1.614694	

\*MacKinnon (1996) one-sided p-values.

Sumber: Hasil Pengolahan Program Eviews 9

### 3. Kurs Rupiah/Dollar AS

#### a. *Intercept*

Null Hypothesis: D(KURS) has a unit root

Exogenous: Constant

Lag Length: 0 (Automatic - based on SIC, maxlag=12)

	t-Statistic	Prob.*
Augmented Dickey-Fuller test statistic	-7.979492	0.0000
Test critical values: 1% level	-3.493129	
5% level	-2.888932	
10% level	-2.581453	

\*MacKinnon (1996) one-sided p-values.

Sumber: Hasil Pengolahan Program Eviews 9

#### b. *Trend dan Intercept*

Null Hypothesis: D(KURS) has a unit root

Exogenous: Constant, Linear Trend

Lag Length: 0 (Automatic - based on SIC, maxlag=12)

	t-Statistic	Prob.*
Augmented Dickey-Fuller test statistic	-8.373905	0.0000
Test critical values: 1% level	-4.046925	
5% level	-3.452764	
10% level	-3.151911	

\*MacKinnon (1996) one-sided p-values.

Sumber: Hasil Pengolahan Program Eviews 9

#### c. *None*

Null Hypothesis: D(KURS) has a unit root

Exogenous: None

Lag Length: 0 (Automatic - based on SIC, maxlag=12)

	t-Statistic	Prob.*
Augmented Dickey-Fuller test statistic	-8.016558	0.0000
Test critical values: 1% level	-2.586960	
5% level	-1.943882	
10% level	-1.614731	

\*MacKinnon (1996) one-sided p-values.

Sumber: Hasil Pengolahan Program Eviews 9

#### 4. Inflasi

##### a. *Intercept*

Null Hypothesis: D(INF) has a unit root  
 Exogenous: Constant  
 Lag Length: 4 (Automatic - based on SIC, maxlag=12)

	t-Statistic	Prob.*
Augmented Dickey-Fuller test statistic	-9.722678	0.0000
Test critical values: 1% level	-3.495677	
5% level	-2.890037	
10% level	-2.582041	

\*MacKinnon (1996) one-sided p-values.  
 Sumber: Hasil Pengolahan Program Eviews 9

##### b. *Trend dan Intercept*

Null Hypothesis: D(INF) has a unit root  
 Exogenous: Constant, Linear Trend  
 Lag Length: 4 (Automatic - based on SIC, maxlag=12)

	t-Statistic	Prob.*
Augmented Dickey-Fuller test statistic	-9.714163	0.0000
Test critical values: 1% level	-4.050509	
5% level	-3.454471	
10% level	-3.152909	

\*MacKinnon (1996) one-sided p-values.  
 Sumber: Hasil Pengolahan Program Eviews 9

##### c. *None*

Null Hypothesis: D(INF) has a unit root  
 Exogenous: None  
 Lag Length: 4 (Automatic - based on SIC, maxlag=12)

	t-Statistic	Prob.*
Augmented Dickey-Fuller test statistic	-9.771112	0.0000
Test critical values: 1% level	-2.587831	
5% level	-1.944006	
10% level	-1.614656	

\*MacKinnon (1996) one-sided p-values.  
 Sumber: Hasil Pengolahan Program Eviews 9

## Lampiran 6. Hasil Uji Kointegrasi

Date: 07/09/18 Time: 00:12  
Sample (adjusted): 2009M06 2017M12  
Included observations: 103 after adjustments  
Trend assumption: Linear deterministic trend  
Series: CAR RATE KURS INF DUMMY  
Lags interval (in first differences): 1 to 4

### Unrestricted Cointegration Rank Test (Trace)

Hypothesized No. of CE(s)	Eigenvalue	Trace Statistic	0.05 Critical Value	Prob.**
None *	0.369376	87.21847	69.81889	0.0011
At most 1	0.161249	39.73084	47.85613	0.2323
At most 2	0.132123	21.61921	29.79707	0.3202
At most 3	0.056746	7.023622	15.49471	0.5749
At most 4	0.009723	1.006364	3.841466	0.3158

Trace test indicates 1 cointegrating eqn(s) at the 0.05 level

\* denotes rejection of the hypothesis at the 0.05 level

\*\*MacKinnon-Haug-Michelis (1999) p-values

### Unrestricted Cointegration Rank Test (Maximum Eigenvalue)

Hypothesized No. of CE(s)	Eigenvalue	Max-Eigen Statistic	0.05 Critical Value	Prob.**
None *	0.369376	47.48763	33.87687	0.0007
At most 1	0.161249	18.11163	27.58434	0.4859
At most 2	0.132123	14.59559	21.13162	0.3183
At most 3	0.056746	6.017258	14.26460	0.6110
At most 4	0.009723	1.006364	3.841466	0.3158

Max-eigenvalue test indicates 1 cointegrating eqn(s) at the 0.05 level

\* denotes rejection of the hypothesis at the 0.05 level

\*\*MacKinnon-Haug-Michelis (1999) p-values

Sumber: Hasil Pengolahan Program Eviews 9

## Lampiran 7. Hasil Estimasi Model ECM Engle Granger

### 1. Estimasi Model Linier

Dependent Variable: CAR  
 Method: Least Squares  
 Date: 07/09/18 Time: 00:02  
 Sample: 2009M01 2017M12  
 Included observations: 108

Variable	Coefficient	Std. Error	t-Statistic	Prob.
C	339662.8	17061.22	19.90847	0.0000
RATE	-18349.52	922.8322	-19.88392	0.0000
KURS	0.633753	0.947688	0.668736	0.5052
INF	-5397.912	1769.621	-3.050321	0.0029
DUMMY	-9707.407	3679.100	-2.638528	0.0096
R-squared	0.802920	Mean dependent var		81955.25
Adjusted R-squared	0.795266	S.D. dependent var		20817.23
S.E. of regression	9419.286	Akaike info criterion		21.18410
Sum squared resid	9.14E+09	Schwarz criterion		21.30827
Log likelihood	-1138.941	Hannan-Quinn criter.		21.23444
F-statistic	104.9073	Durbin-Watson stat		1.685766
Prob(F-statistic)	0.000000			

Sumber: Hasil Pengolahan Program Eviews 9

### 2. Estimasi Model ECM

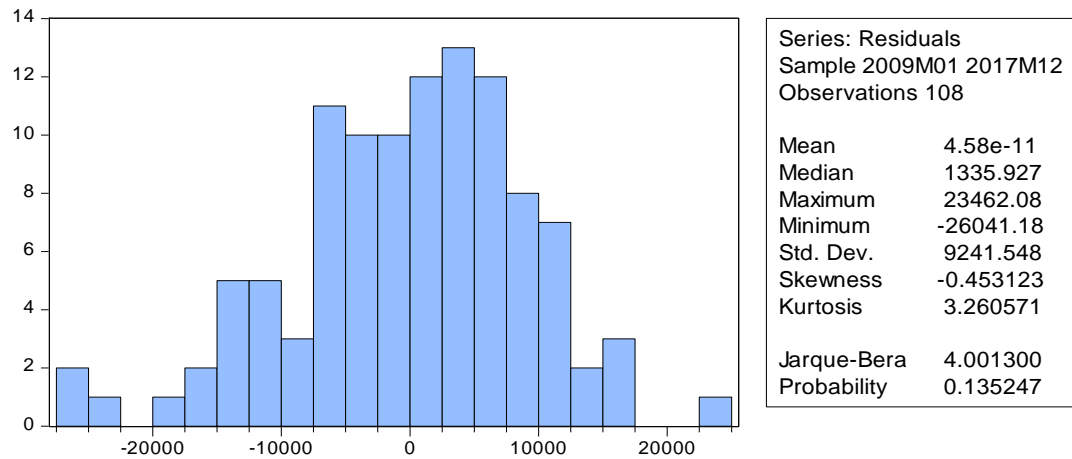
Dependent Variable: D(CAR)  
 Method: Least Squares  
 Date: 07/09/18 Time: 02:41  
 Sample (adjusted): 2009M02 2017M12  
 Included observations: 107 after adjustments

Variable	Coefficient	Std. Error	t-Statistic	Prob.
C	290.0104	1130.531	0.256526	0.7981
D(RATE)	-14104.57	6386.565	-2.208476	0.0295
D(KURS)	1.918712	3.792219	0.505960	0.6140
D(INF)	-4013.487	1476.084	-2.719010	0.0077
DUMMY	-467.4041	1899.522	-0.246064	0.8061
ECT(-1)	-0.857665	0.100041	-8.573168	0.0000
R-squared	0.473539	Mean dependent var		499.7570
Adjusted R-squared	0.447477	S.D. dependent var		12436.74
S.E. of regression	9244.463	Akaike info criterion		21.15588
Sum squared resid	8.63E+09	Schwarz criterion		21.30576
Log likelihood	-1125.839	Hannan-Quinn criter.		21.21664
F-statistic	18.16945	Durbin-Watson stat		2.000699
Prob(F-statistic)	0.000000			

Sumber: Hasil Pengolahan Program Eviews 9

## Lampiran 8. Hasil Pengujian Asumsi OLS

### 1. Uji Normalitas





## 2. Uji Linearitas

Ramsey RESET Test

Equation: ECM

Specification: D(CAR) C D(RATE) D(KURS) D(INF) DUMMY ECT(-1)

Omitted Variables: Squares of fitted values

	Value	df	Probability
t-statistic	1.262141	100	0.2098
F-statistic	1.593000	(1, 100)	0.2098
Likelihood ratio	1.691076	1	0.1935

F-test summary:

	Sum of Sq.	df	Mean Squares
Test SSR	1.35E+08	1	1.35E+08
Restricted SSR	8.63E+09	101	85460102
Unrestricted SSR	8.50E+09	100	84961270

LR test summary:

	Value	df
Restricted LogL	-1125.839	101
Unrestricted LogL	-1124.994	100

Unrestricted Test Equation:

Dependent Variable: D(CAR)

Method: Least Squares

Date: 07/09/18 Time: 02:45

Sample: 2009M02 2017M12

Included observations: 107

Variable	Coefficient	Std. Error	t-Statistic	Prob.
C	-453.4487	1271.855	-0.356525	0.7222
D(RATE)	-13362.80	6394.962	-2.089582	0.0392
D(KURS)	0.857809	3.873438	0.221459	0.8252
D(INF)	-3318.695	1571.350	-2.112003	0.0372
DUMMY	-730.9430	1905.445	-0.383607	0.7021
ECT(-1)	-0.791080	0.112840	-7.010633	0.0000
FITTED^2	1.18E-05	9.38E-06	1.262141	0.2098

R-squared	0.481794	Mean dependent var	499.7570
Adjusted R-squared	0.450702	S.D. dependent var	12436.74
S.E. of regression	9217.444	Akaike info criterion	21.15877
Sum squared resid	8.50E+09	Schwarz criterion	21.33362
Log likelihood	-1124.994	Hannan-Quinn criter.	21.22965
F-statistic	15.49560	Durbin-Watson stat	2.003376
Prob(F-statistic)	0.000000		

Sumber: Hasil Pengolahan Program Eviews 9

### 3. Uji Multikolinearitas

Variance Inflation Factors  
Date: 07/09/18 Time: 02:43  
Sample: 2009M01 2017M12  
Included observations: 107

Variable	Coefficient Variance	Uncentered VIF	Centered VIF
C	1278101.	1.600242	NA
D(RATE)	40788211	1.090246	1.026174
D(KURS)	14.38093	1.029583	1.023444
D(INF)	2178823.	1.018085	1.017940
DUMMY	3608183.	1.519944	1.008561
ECT(-1)	0.010008	1.035099	1.034771

Sumber: Hasil Pengolahan Program Eviews 9

### 4. Uji Autokorelasi

Breusch-Godfrey Serial Correlation LM Test:

F-statistic	0.606929	Prob. F(2,99)	0.5470
Obs*R-squared	1.296055	Prob. Chi-Square(2)	0.5231

Test Equation:  
Dependent Variable: RESID  
Method: Least Squares  
Date: 07/09/18 Time: 02:44  
Sample: 2009M02 2017M12  
Included observations: 107  
Presample missing value lagged residuals set to zero.

Variable	Coefficient	Std. Error	t-Statistic	Prob.
C	35.75869	1135.662	0.031487	0.9749
D(RATE)	982.9955	6473.365	0.151852	0.8796
D(KURS)	-0.313179	3.847757	-0.081393	0.9353
D(INF)	178.4318	1494.793	0.119369	0.9052
DUMMY	-27.58616	1907.488	-0.014462	0.9885
ECT(-1)	0.228145	0.497246	0.458816	0.6474
RESID(-1)	-0.249377	0.508585	-0.490335	0.6250
RESID(-2)	0.069849	0.123313	0.566442	0.5724
R-squared	0.012113	Mean dependent var	4.08E-13	
Adjusted R-squared	-0.057738	S.D. dependent var	9023.800	
S.E. of regression	9280.652	Akaike info criterion	21.18108	
Sum squared resid	8.53E+09	Schwarz criterion	21.38091	
Log likelihood	-1125.188	Hannan-Quinn criter.	21.26209	
F-statistic	0.173408	Durbin-Watson stat	2.003338	
Prob(F-statistic)	0.990058			

Sumber: Hasil Pengolahan Program Eviews 9

## 5. Uji Heterokedastisitas

Heteroskedasticity Test: Breusch-Pagan-Godfrey

F-statistic	1.564398	Prob. F(5,101)	0.1770
Obs*R-squared	7.691029	Prob. Chi-Square(5)	0.1741
Scaled explained SS	8.161288	Prob. Chi-Square(5)	0.1476

Test Equation:

Dependent Variable: RESID^2

Method: Least Squares

Date: 07/09/18 Time: 02:44

Sample: 2009M02 2017M12

Included observations: 107

Variable	Coefficient	Std. Error	t-Statistic	Prob.
C	64609331	15097325	4.279522	0.0000
D(RATE)	-1.01E+08	85287371	-1.182515	0.2398
D(KURS)	69698.33	50642.00	1.376295	0.1718
D(INF)	9398324.	19711894	0.476784	0.6345
DUMMY	31996244	25366565	1.261355	0.2101
ECT(-1)	2260.835	1335.961	1.692291	0.0937
R-squared	0.071879	Mean dependent var		80667947
Adjusted R-squared	0.025932	S.D. dependent var		1.25E+08
S.E. of regression	1.23E+08	Akaike info criterion		40.15505
Sum squared resid	1.54E+18	Schwarz criterion		40.30493
Log likelihood	-2142.295	Hannan-Quinn criter.		40.21581
F-statistic	1.564398	Durbin-Watson stat		1.698844
Prob(F-statistic)	0.176950			

Sumber: Hasil Pengolahan Program Eviews 9