



**PENGARUH VARIABEL EKONOMI TERHADAP
JUMLAH SEPEDA MOTOR DI INDONESIA**

SKRIPSI

**Untuk Memperoleh Gelar Sarjana Ekonomi
Pada Universitas Negeri Semarang**

Oleh

Bona Saoloan Sitio

7111410023

JURUSAN EKONOMI PEMBANGUNAN

FAKULTAS EKONOMI

UNIVERSITAS NEGERI SEMARANG

2015

PERSETUJUAN PEMBIMBING

Skripsi dengan judul “Pengaruh Variabel Ekonomi Terhadap Jumlah Sepeda Motor di Indonesia” ini telah disetujui oleh pembimbing untuk diajukan sidang pada.

Hari : *Senin*
Tanggal : *20 April 2015*

Mengetahui,

Ketua Jurusan Ekonomi Pembangunan



Lesta Karolina Br Sebayang, S.E, M.Si
NIP. 198007172008012016

Pembimbing

A handwritten signature in black ink, which appears to read 'Amin Pujiati', written over a horizontal line.

Dr. Amin Pujiati, M. Si
NIP. 196908212006042001

PENGESAHAN KELULUSAN

Skripsi ini telah dipertahankan di depan Sidang Panitia Ujian Skripsi Fakultas Ekonomi Universitas Negeri Semarang pada:

Hari : Rabu

Tanggal : 29 April 2015

Penguji I



Dr. P. Eko Prastyo, M.Si
NIP. 196801022002121003

Penguji II



Karsinah, S.E., M.Si
NIP. 197010142009122001

Penguji III



Dr. Amin Pujiati, M.Si
NIP. 196908212006042001

Mengetahui

Dekan Fakultas Ekonomi



Dr. Wahyono, M.M
NIP. 196603081989011001

PERNYATAAN

Saya menyatakan bahwa yang tertulis di dalam skripsi ini benar-benar hasil karya saya sendiri, bukan jiplakan dari karya tulis orang lain, baik sebagian ataupun seluruhnya. Pendapat atau temuan orang lain dalam skripsi ini dikutip atau dirujuk berdasarkan kode etik ilmiah. Apabila dikemudian hari terbukti skripsi ini adalah hasil jiplakan dari karya tulis orang lain, maka saya bersedia menerima sanksi sesuai dengan ketentuan yang berlaku.

Semarang, 29 April 2015



Bona Saoloan Sitio
NIM.71114110052

MOTTO DAN PERSEMBAHAN

MOTTO

- “Mintalah, maka akan diberikan kepadamu; carilah, maka kamu akan mendapat; ketoklah, maka pintu akan dibukakan bagimu.”(Matius 7: 7)
- Jika salah, perbaiki. Jika gagal, coba lagi. Tapi jika kamu menyerah, semuanya selesai.
- Hidup itu perjuangan, kalau kamu tidak capek dalam hidup mu, maka kamu sedang tidak memperjuangkan apapun dalam hidupmu.

PERSEMBAHAN

- Untuk Ayah dan Ibu tercinta yang menjadi semangat dan inspirasi peneliti serta keluarga yang selalu memberi nasehat dan semangat.

KATA PENGANTAR

Puji syukur penulis ucapkan kepada Tuhan Yang Maha Esa atas berkat dan kasih sayang-Nya yang telah melindungi dan membimbing sehingga penulis dapat menyelesaikan skripsi ini dengan judul **“Pengaruh Variabel Ekonomi Terhadap Jumlah Sepeda Motor Di Indonesia”** sebagai salah satu syarat untuk menyelesaikan Program Sarjana (S1) pada Program Sarjana Fakultas Ekonomi, Jurusan Ekonomi Pembangunan, Universitas Negeri Semarang.

Penulis menyadari sepenuhnya bahwa tanpa adanya bantuan dari berbagai pihak, skripsi ini tidak dapat tersusun. Oleh karena itu penulis sampaikan terima kasih yang sebesar-besarnya kepada:

1. Prof. Dr. Fathur Rokhman, M.Hum, Rektor Universitas Negeri Semarang yang telah memberikan kesempatan untuk menuntut ilmu di Universitas Negeri Semarang.
2. Dr. Wahyono, M.M Dekan Fakultas Ekonomi Universitas Negeri Semarang yang telah memberikan kesempatan menyelesaikan studi di Fakultas Ekonomi.
3. Lesta Karolina Br. Sebayang, S.E, M.Si, Ketua Jurusan Ekonomi Pembangunan yang telah memberikan izin melakukan penyusunan skripsi serta memberikan arahan dan waktu kepada peneliti untuk berdiskusi.
4. Dr. Amin Pujiati, M.Si, Dosen pembimbing yang telah meluangkan waktunya, perhatian, motivasi, arahan dan masukan selama penulisan skripsi ini.

5. Dr.P. Eko Prasetyo, M.Si, Penguji I yang telah memberikan arahan kepada peneliti.
6. Karsinah, S.E., M.Si, Penguji II yang telah memberikan arahan kepada peneliti.
7. Seluruh staf dan dosen pengajar jurusan Ekonomi Pembangunan yang telah memberikan banyak ilmu selama mengikuti perkuliahan.
8. Andryansyah Malik, Jhonson Agustinus Pasaribu, Lodewik Marbun, Istiadi Priyo utomo, Umar Wahono atas waktu yang telah disediakan untuk berdiskusi dan berjuang bersama.
9. Teman-teman Ekonomi Pembangunan angkatan 2010 yang telah bersama-sama menimba ilmu di kampus ini.
10. Semua pihak yang tidak bisa penulis sebutkan satu persatu, yang telah memberikan bantuan baik moril, materi, dan semangat sehingga penulis dapat menyelesaikan skripsi ini dengan baik.

Saya menyadari bahwa penyusunan skripsi ini masih jauh dari sempurna. Oleh karena itu, kritik dan saran yang membangun demi lebih sempurnanya skripsi ini dapat diterima dengan senang hati. Penulis berharap semoga skripsi ini dapat bermanfaat bagi para pembaca dan semua pihak yang membutuhkan.

Semarang, 29 April 2015



Penulis

SARI

Bona S Sitio. 2015. *“Pengaruh Variabel Ekonomi Terhadap Jumlah Sepeda Motor Di Indonesia”*. Skripsi. Jurusan Ekonomi Pembangunan Fakultas Ekonomi. Universitas Negeri Semarang. Pembimbing : Dr. Amin Pujiati, M. Si.

Kata kunci: Jumlah Sepeda Motor, Jumlah Penduduk, PDB, Panjang jalan, dan *Ordinary Least Square*.

Pesatnya perkembangan sepeda motor di Indonesia, menjadikan Indonesia sebagai pasar bagi produk otomotif negara lain. Dalam perkembangan sepeda motor di Indonesia selama 30 ini, perkembangan sepeda motor mengalami peningkatan disetiap tahunnya, dan hanya sekali mengalami penurunan. Perkembangan sepeda motor yang begitu pesat di Indonesia memberikan dampak yang luas bagi lingkungan sekitarnya. Keberadaan sepeda motor sangat membantu karena dapat digunakan sebagai moda transportasi dan juga bisa digunakan sebagai penunjang kegiatan perekonomian. Pesatnya jumlah sepeda motor ini tidak lepas dari jumlah penduduk yang terus bertambah sehingga dalam melakukan aktifitasnya tentu membutuhkan sara dan prasarana yang dapat menunjang. Sepeda motor yang banyak menjadi pilihan masyarakat karena dianggap lebih praktis dalam penggunaannya serta harga yang tidak terlalu mahal. Peningkatan sepeda motor ini belum diimbangi dengan pembangunan jalan yang berkualitas sehingga sering mengakibatkan kecelakaan dijalanan dan sepeda motor merupakan kendaraan yang sering mengalami kecelakaan di jalanan.

Jenis penelitian ini adalah kuantitatif dengan data time series berdasarkan tahun periode 1980-2012. Data diperoleh dari Badan Pusat Statistik, IMF, Dinas PU. Metode analisis yang digunakan adalah *Ordinary Least Square* (OLS). Pengujian secara parsial digunakan dengan uji t-statistik dan pengujian serempak digunakan dengan uji F-statistik.

Kesimpulan dari penelitian ini adalah jumlah penduduk berpengaruh positif dan signifikan terhadap jumlah kendaraan bermotor di Indonesia. GDP berpengaruh positif dan signifikan terhadap jumlah sepeda motor di Indonesia. Panjang jalan berpengaruh negatif dan signifikan karena pembangunan jalan di Indonesia masih berfokus pada perbaikan jalan, penambahan panjang jalan masih sangat kecil serta tindak korupsi yang sering terjadi. inflasi berpengaruh negatif dan tidak signifikan karena adanya kredit dalam pembelian sepeda motor dan kerjasama produsen sepeda motor dengan pihak non bank dalam membatu pembelian sepeda motor. Saran dalam penelitian ini pemerintah harus meningkatkan kualitas pembangunan jalan sebagai infrastruktur guna menunjang pengguna jalan karena pengguna sepeda motor merupakan korban terbanyak dalam kecelakaan dijalanan serta peningkatan pembangunan agar dapat mengurangi kemacetan.

ABSTRACT

Bona S Sitio. 2015. "The Impact of Economic Variable to the number of motorcycles in Indonesia". Final Project. Economic Development Department. Faculty of Economics. Semarang State University. Advisor : Dr. Amin Pujiati, M. Si.

Keywords: Number of Motorcycles, Population ,GDP, Length of roads, Inflation and *Ordinary Least Square*.

The growth rate of motorcycles which is growing rapidly in Indonesia gives impact to the environment and surrounding. The existence of a motorcycle as a transportation mode and a bridge during the people's economic activities takes the important roles . The rapid growth rate of the number of motorcycles is cannot be separated by the rapid growth of the population. However, they need a medium to help them during their activities. Motorcycles as one of these medium are chosen by them because of its simple practical usage and the price is not too expensive. Fortunately, the increase growth rate of number of motorcycle has not been balanced by the quality of the road its self. Those phenomenon often lead to road traffic accidents and motorcycle are ones of that victims on the streets frequently.

The number of motorcycles which is growing fast give impact to the environment. The existence of motorcycle is help the people, they as a medium of transportation also as a bridge of economic activities. The rapidly of the amount of motorcycles can be separated by the number of people which is growing faster. However, they need a medium to help them during their activities. Motorcycles as the one of these medium.

This study use quantitative method with time series in 1980-2012 period as a data. The data comes from Badan Pusat Statistik (Central Bureau of Statistics), IMF and Dinas PU (Public Work Service)* .To analyze these data, the writer use *Ordinary Least Square* (OLS) method. Partial experiment is used to test the t-statistic and simultaneous experiment used to test the F-statistic.

Based on this study, it can be conclude that the population give positive impact and significant into the number of motorcycle in Indonesia. Other, GDP gives positive and significant effect on the number of motorcycles in Indonesia. The length of roads gives significant negative effect. Also, inflation gives negative and insignificant effect. Finally, in this study the writer suggest the government should improve the quality of roads. As a public infrastructure that is one of the factors of the accident because most victims of those accidents are motorcyclists. Also the government should increase the better development to decrease the traffic jam.

DAFTAR ISI

	Halaman.
HALAMAN JUDUL	i
PERSETUJUAN PEMBIMBING	ii
PERNYATAAN	iii
MOTTO DAN PERSEMBAHAN	iv
KATA PENGANTAR	v
ABSTRAK.....	vii
DAFTAR ISI	ix
DAFTAR GAMBAR	xii
DAFTAR TABEL	xiii
DAFTAR LAMPIRAN.....	xiv
BAB I PENDAHULUAN.....	1
1.1. Latar Belakang Masalah.....	1
1.2. Rumusan Masalah	9
1.3. Tujuan Penelitian.....	10
1.4. Manfaat Penelitian.....	10
BAB II LANDASAN TEORI	12
2.1. Pertumbuhan Ekonomi	12
2.1.1. Teori Pertumbuhan Klasik	11
2.1.2. Teori Thomas Robert Maltur.....	14
2.1.3. Teori Adam Smith	14
2.1.4. Faktor Yang Mempengaruhi Pertumbuhan Ekonomi.....	15
2.2. Jumlah Penduduk	17
2.3. GDP.....	19
2.4. Panjang Jalan.....	19
2.5. Inflasi	20
2.6. Hubungan antar Variabel	22

2.7. Penelitian Terdahulu	24
2.8. Kerangka Pemikiran Teoritis	27
2.9. Hipotesis.....	28
BAB III METODELOGI PENELITIAN.....	29
3.1. Jenis Sumber Data dan Metode	29
3.2. Variabel Penelitian	29
3.3. Defenisi Operasional	30
3.4. Metode Analisis Data	31
3.4.1. Uji Asumsi Klasik	32
3.4.1.1. Uji Normalitas Uji.....	32
3.4.1.2. Uji Multikolinearitas	32
3.4.1.3. Uji Heterokedstisitas	33
3.4.1.4. Uji Autokorelasi	33
3.4.2. Uji Statistik.....	34
3.4.2.1 Uji – t.....	34
3.4.2.2. Uji F.....	34
3.4.2.3. Uji Koefisien Determinan	35
BAB IV HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN.....	36
4.1. Hasil Penelitian dan Pembahasan.....	36
4.1.1 Gambaran Umum Perkembangan Jumlah Sepeda Motor	36
4.1.2 Gambaran Umum Perkembangan Jumlah Penduduk	38
4.1.3 Pengaruh Jumlah Penduduk Terhadap Perkembangan Jumlah Sepeda Motor Tahun 1980 -2012	39
4.1.4 Gambaran Umum Perkembangan GDP	40
4.1.5 Pengaruh GDP Terhadap Perkembangan Jumlah Sepeda Motor Tahun 1980 -201	41
4.1.6 Gambaran Umum Perkembangan Panjang Jalan	42
4.1.7 Pengaruh Panjang Jalan Terhadap Perkembangan Jumlah Sepeda Motor Tahun 1980 -2012	43
4.1.8 Gambaran Umum Perkembangan Inflasi	44
4.1.9 Pengaruh Inflasi Terhadap Perkembangan	

Jumlah Sepeda Motor Tahun 1980 -2012	45
4.2. Analisis Data	46
4.2.1. Uji Asumsi Klasik.....	46
4.2.1.1 Uji Normalitas	47
4.2.1.2 Uji Multikolinieritas	48
4.2.1.3 Uji Heteroskedasitas.....	49
4.2.1.4 Uji Autokorelasi	50
4.2.2. Hasil Regeresi	50
4.2.3 Uji Statistik	51
4.2.3.1 Uji t statistik	51
4.2.3.2 Uji F Statistik	52
4.2.3.3 Uji koefisien Determination	52
BAB V PENUTUP	54
a. Kesimpulan.....	54
b. Saran	54
DAFTAR PUSTAKA	57
LAMPIRAN.....	60

DAFTAR GAMBAR

2.1. Perkembangan Pasar Sepeda Motor Global 2011 (unit).....	2
2.2. Perkembangan Jumlah Kendaraan Menurut Jenis	4
2.3. Pertumbuhan Jumlah Penduduk dengan Jumlah Sepeda motor	5
2.4. Pertumbuhan GDP dan Sepeda motor	6
2.5. Pertumbuhan Panjang Jalan dan Jumlah Sepeda Motor	7
2.6. Pertumbuhan Inflasi dan Jumlah Sepeda Motor	8
4.1. Perkembangan Jumlah Sepeda Motor di Indonesia	37
4.2. Perkembangan Jumlah Penduduk Menurut Usia Produktif	39
4.3. Perkembangan GDP Indonesia	41
4.4. Perkembangan Panjang Jalan di Indonesia	42
4.5. Perkembangan Inflasi di Indonesia	45
4.6. Hasil Uji Normalitas	43

DAFTAR TABEL

1. Penelitian Terdahulu	26
2. Perbandingan R-Square utama dengan R-Square Pembanding	48
3. Hasil Uji Harvey	49
4. Hasil Uji Breusch-Godfrey Serial Correlation LM Test.....	50
5. Hasil Regresi	50
6. Hasil Uji t Statistik.....	52

DAFTAR LAMPIRAN

1. Data Jumlah Sepeda Motor, Jumlah Penduduk, GDP, Panjang Jalan dan Inflasi	58
2. Hasil Uji Asumsi Klasik	59
3. Hasil Regresi	61

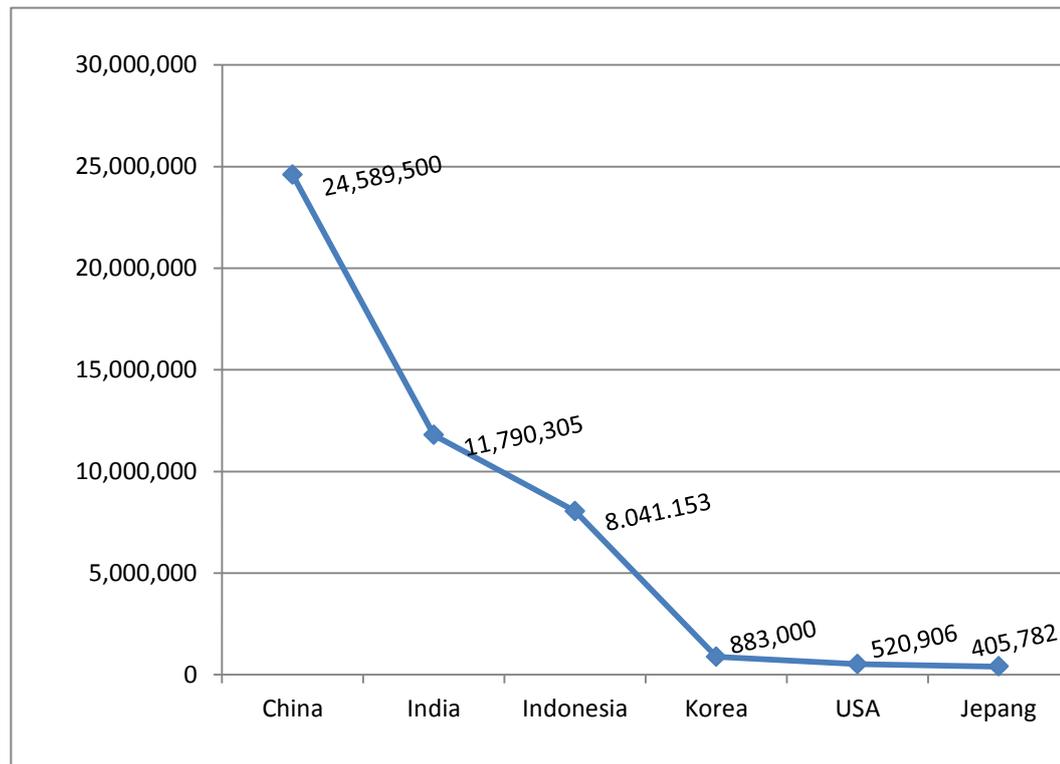
BAB I

PENDAHULUAN

1.1. Latar Belakang

Indonesia merupakan negara dengan jumlah penduduk terbesar ke empat di dunia dengan jumlah penduduk diatas 230 juta jiwa berdasarkan sensus penduduk tahun 2010. Dengan jumlah penduduk yang besar maka akan diikuti dengan tingginya tingkat konsumsi yang dibutuhkan masyarakat di negara tersebut. Tingkat konsumsi di suatu negara memiliki peran yang sangat penting untuk meningkatkan perekonomian karena tingginya tingkat konsumsi akan diikuti dengan tingginya pendapatan yang diterima oleh produsen dan pemerintah. Konsekuensi lain dari tingginya tingkat konsumsi negara dengan jumlah penduduk yang besar seperti Indonesia adalah negara tersebut dijadikan sebagai pangsa pasar dari produk-produk luar negeri.

Salah satu produk yang paling membanjiri pasar Indonesia adalah produk otomotif dan produk otomotif yang terus bertumbuh pesat di masyarakat Indonesia yaitu konsumsi terhadap kendaraan bermotor. Dalam perkembangannya di masyarakat jenis kendaraan bermotor banyak digunakan sebagai moda transportasi dan untuk kegiatan ekonomi. Dari berbagai jenis kendaraan bermotor yang ada di Indonesia, sepeda motor merupakan kendaraan bermotor yang menjadi primadona disebagian masyarakat Indonesia. Tingginya kebutuhan sepeda motor ini menjadikan Indonesia sebagai negara ketiga terbesar dalam pertumbuhan sepeda motor secara global dan mengalami puncak pertumbuhan terbaik dalam kurun waktu 30 tahun yaitu pada tahun 2011. Lihat gambar 2.1



Sumber : Asosiasi Industri Sepeda motor Indonesia(AISI), diolah.

Gambar 2.1 : Perkembangan Pasar Sepeda Motor Global 2011(unit)

Kebutuhan kendaraan bermotor yang tinggi ini dikarena tingginya mobilitas yang di lakukan sehingga diharapkan dapat menunjang segala aktivitas yang dilakukan, dan khusus untuk sepeda motor merupakan kendaraan bermotor yang mengalami peningkatan yang paling pesat dibandingkan jenis kendaraan lain.

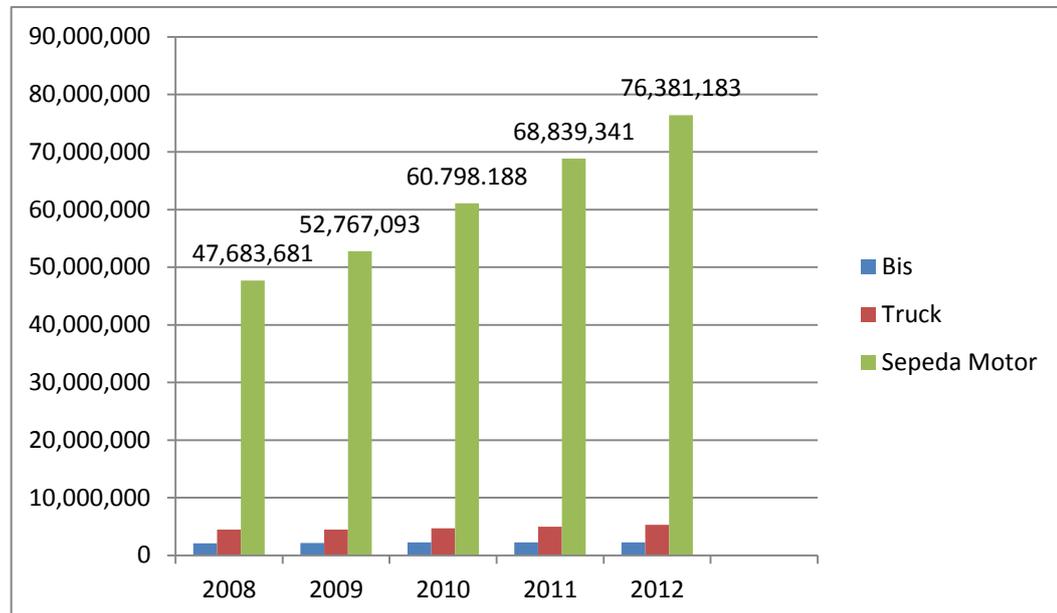
Pesatnya perkembangan sepeda motor di Indonesia mendorong banyak industri melakukan yang terbaik untuk memuaskan konsumen. Kondisi ini menyebabkan terjadinya persaingan yang tinggi antar perusahaan otomotif dalam menawarkan produk mereka. Perkembangan yang terus dilakukan seperti melakukan inovasi produk dan pengembangan dengan memadukan teknologi modern. Industri otomotif sepeda motor di Indonesia banyak mengalami perkembangan yang pesat dalam inovasi produk dan teknologi modern.

Pengembangan yang dilakukan dengan tujuan agar dapat menarik minat masyarakat untuk mencoba inovasi dan teknologi yang ditawarkan oleh setiap perusahaan.

Pesatnya perkembangan kendaraan sepeda motor di Indonesia menjadi fenomena yang unik, karena jumlah sepeda motor disetiap tahunnya cenderung mengalami peningkatan. Dalam sejarah perkembangan sepeda motor selama 30 tahun ini, jumlah sepeda motor mengalami penurunan hanya sekali saja yaitu pada tahun 1988. Setelah tahun 1988 jumlah sepeda motor kembali normal dan mengalami peningkatan sampai tahun 2012. Meskipun Indonesia sempat mengalami krisis ekonomi yang parah pada tahun 1998, namun untuk jumlah sepeda motor tidak terkena dampak yang parah. Pada tahun-tahun tersebut jumlah sepeda motor tetap meningkat, meskipun tengah terjadi kondisi perekonomian yang buruk, seperti krisis yang terjadi pada tahun 1998 dan 2008. Jumlah sepeda motor sekarang ini juga terus menunjukkan peningkatan, bahkan di tengah-tengah isu cadangan bahan bakar minyak yang mulai menipis dan belum banyaknya bahan bakar alternatif yang tersedia sebagai bahan bakar pengganti, jumlah sepeda motor pun tetap tinggi.

Data yang dirilis oleh Badan Pusat Statistik untuk Jumlah kendaraan sepeda motor sampai tahun 2012 telah mencapai 76.381.183 unit. Melihat dari angka tersebut menunjukkan jumlah sepeda motor sangatlah pesat, bukan hanya sepeda motor saja yang mengalami pertumbuhan pesat. Jumlah kendaraan bermotor lain di Indonesia juga mengalami pertumbuhan yang tinggi namun jika dibandingkan dengan pertumbuhan kendaraan bermotor yang berdasarkan jenis

kendaraan bermotornya, sepeda motorlah yang mengalami pertumbuhan paling pesat, lihat gambar 2.2



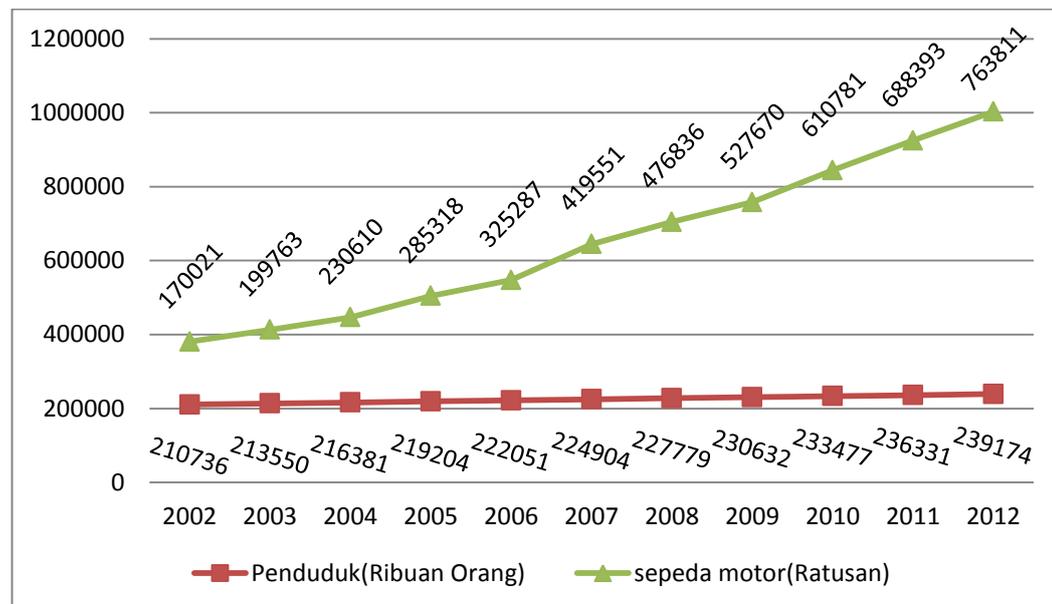
Sumber : Badan Pusat Statistik, diolah.

Gambar 2.2 Perkembangan Jumlah Kendaraan Bermotor Menurut Jenis

Data diatas menunjukkan bahwa jumlah kendaraan bermotor berdasarkan jenisnya mengalami peningkatan,, namun untuk sepeda motor mengalami peningkatan yang begitu pesat dibandingkan jenis kendaraan bermotor yang lain. Pesatnya peningkatan sepeda motor di Indonesia mencapai tingkat persentase minimal 10% dalam 10 tahun terakhir. Hal ini menunjukkan bahwa peningkatan sepeda motor begitu tinggi. Kemudahan untuk memiliki sepeda motor mendorong masyarakat untuk memilikinya daripada kendaraan bermotor yang lainnya, harga yang tidak terlalu mahal dan praktis dalam penggunaannya serta mudah dalam menerobos kemacetan menjadikan sepeda motor banyak diminati oleh masyarakat di Indonesia.

Meningkatnya jumlah sepeda motor di Indonesia dipengaruhi oleh beberapa faktor seperti jumlah penduduk, meningkatnya pendapatan, infrastruktur yang

baik dan kondisi perekonomian. Jumlah penduduk yang terus bertambah akan menyebabkan kebutuhan juga bertambah sehingga permintaan terhadap barang dan jasa juga akan bertambah. Jumlah sepeda motor dalam suatu keluarga cenderung disesuaikan dengan kebutuhan anggota keluarga dalam penggunaannya, sehingga semakin banyak jumlah anggota keluarganya, maka memiliki kemungkinan untuk sepeda motor yang lebih juga. Hal ini dapat menunjukkan bahwa jumlah penduduk memiliki pengaruh terhadap jumlah sepeda motor. Berikut adalah data tentang perbandingan peningkatan jumlah penduduk dengan jumlah sepeda motor di Indonesia 10 tahun terakhir. Lihat gambar 2.3

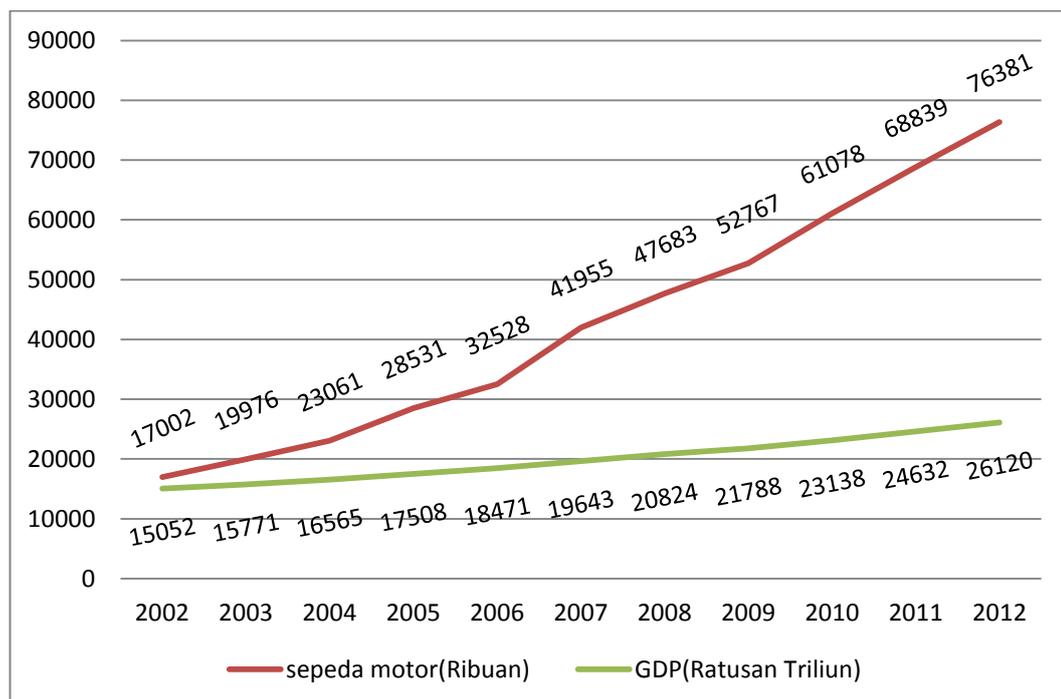


Sumber : Statistik Indonesia dan Statistik Kependudukan, data diolah
 Gambar 2.3 : Pertumbuhan Jumlah Penduduk Indonesia dengan Jumlah Sepeda motor

Salah satu faktor yang mempengaruhi peningkatan jumlah sepeda motor yaitu pendapatan. Pendapatan yang mengalami peningkatan ini tidak lepas dari membaiknya perekonomian yang terjadi di Indonesia dalam beberapa tahun ini dan salah satu indikator yang dapat dilihat yaitu *Gross Domestic Product* (GDP) atau Produk Domestik Bruto Indonesia. PDB yang meningkat ini menunjukkan

daya beli masyarakat meningkat karena adanya tambahan pendapatan, sehingga dengan meningkatnya pendapatan maka akan merubah gaya konsumsi masyarakat terhadap kebutuhannya.

Data *Gross Domestic Product* (GDP) yang dirilis oleh IMF tentang Peningkatan GDP Indonesia 10 tahun terakhir yang mengalami kenaikan. Lihat Gambar 2.4



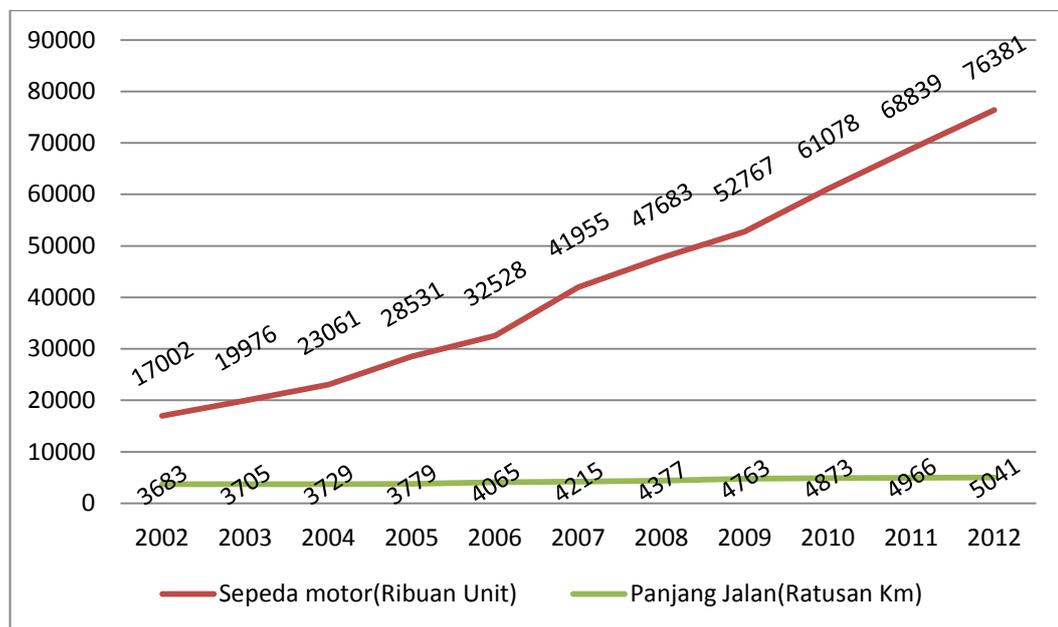
Sumber : *International Monetary Fund* (IMF), BPS, data diolah

Gambar 2.4 : Pertumbuhan GDP dan Jumlah Sepeda Motor

Faktor lain yang mempengaruhi jumlah sepeda motor yaitu keberadaan infrastruktur yang mendukung. Jalan raya merupakan Infrastruktur yang sangat penting guna menunjang mobilitas manusia dan aktivitas perekonomian. Aktivitas perekonomian di Indonesia seperti distribusi barang dan jasa sangat bergantung pada transportasi darat sehingga membutuhkan akses jalan raya yang baik, namun keadaan jalan di Indonesia belum sepenuhnya baik. Kondisi jalan yang berlubang, rusak dan sempit dapat menghambat aktivitas perekonomian dan membuatnya

menjadi kurang produktif. Ketidakmampuan jalan menampung banyaknya kendaraan bermotor akan menyebabkan gangguan yang mungkin terjadi di jalan seperti kecelakaan, macet dan lain-lain. Melihat hal tersebut pemerintah rutin melakukan pembangunan jalan dari tahun ke tahun guna memperbaiki dan meningkatkan mobilitas transportasi darat. Berikut grafik perbandingan panjang jalan raya dengan pertumbuhan jumlah sepeda motor di Indonesia.

Lihat gambar 2.5

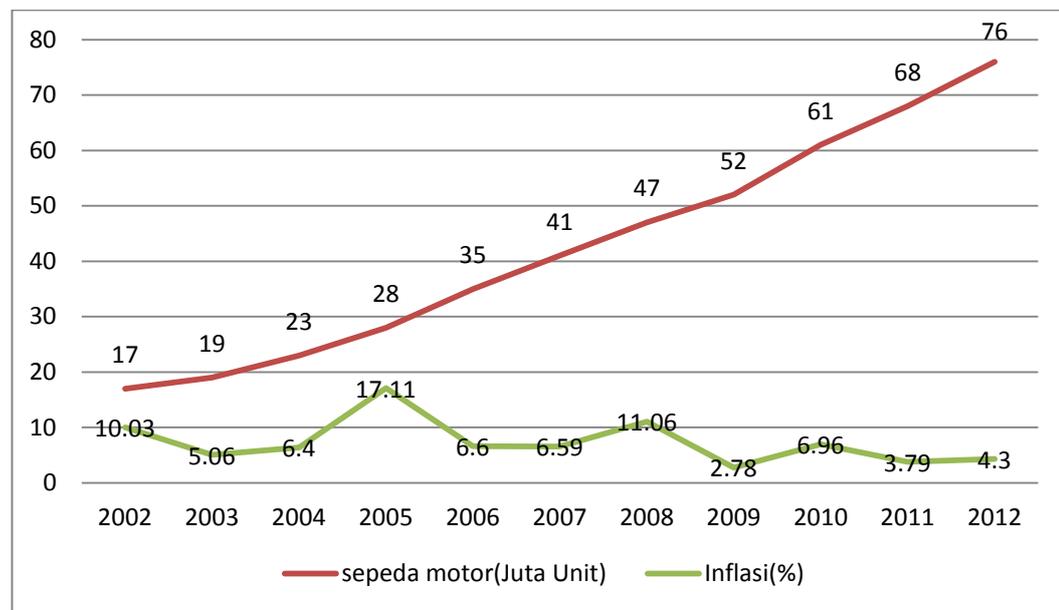


Sumber: Statistik Indonesia (BPS), data diolah

Gambar 2.5 : Pertumbuhan Panjang Jalan dan Jumlah Sepeda Motor di Indonesia

Faktor lain yang turut serta dalam pertumbuhan jumlah sepeda motor yaitu inflasi. Dampak kenaikan harga dari inflasi akan menyebabkan lesu daya beli pada masyarakat sehingga kegiatan ekonomi akan menurun. Inflasi yang sering terjadi di Indonesia tentunya akan mempengaruhi pola konsumsi pada masyarakat. Ketika terjadi inflasi, perekonomian lesu dan daya beli rendah akan menyebabkan masyarakat lebih mengutamakan kebutuhan primer untuk dikonsumsi dibanding kebutuhan sekunder atau tersier. Hal ini akan menyebabkan barang dan jasa tidak

bergairah dalam transaksi ekonominya. Fenomena inflasi yang sering dialami yaitu ketika pada hari raya lebaran dan hari natal, kebutuhan akan barang dan jasa melambung tinggi, utamanya pada bahan pokok. Berikut ini data 10 tahun terakhir inflasi dengan jumlah sepeda motor di Indonesia. Lihat Gambar 2.6



Sumber: Statistik Indonesia (BPS)

Gambar 2.6 : Pertumbuhan Inflasi dan Jumlah Sepeda Motor di Indonesia

Tingginya jumlah sepeda motor ini memiliki dampak yang luas, seperti dapat memperparah kemacetan, menambah angka kecelakaan lalu lintas dan menambah pengeluaran pemerintah untuk subsidi. Berdasarkan latar belakang di atas penulis tertarik melakukan penelitian tentang jumlah sepeda motor yang ada di Indonesia dengan variabel-variabel yang mempengaruhi peningkatan jumlah sepeda motor yang ada di Indonesia. Dari masalah tersebut penulis akan melakukan penelitian tentang **“Pengaruh Variabel Ekonomi Terhadap Jumlah Sepeda Motor Di Indonesia”**

1.2. Rumusan Masalah

Sepeda motor yang merupakan salah satu kendaraan yang banyak diminati masyarakat Indonesia, tingginya minat masyarakat terhadap sepeda motor menyebabkan jumlah sepeda motor terus meningkat pesat dari tahun ke tahun. Pesatnya jumlah sepeda motor tidak lepas dari perekonomian yang berkembang pesat di Indonesia, sehingga mempengaruhi pertumbuhan ekonomi dan kegiatan ekonomi yang lain. Salah satu dampak yang dapat dilihat secara langsung yaitu peningkatan pendapatan masyarakat Indonesia. Jumlah penduduk yang terus meningkat juga turut andil dalam perekonomian di Indonesia, jumlah penduduk yang bertambah akan mendorong konsumsi bertambah juga. Begitu pula panjang jalan yang sebagai infrastruktur sangat mempengaruhi juga, baik buruknya infrastruktur tentu akan menjadi pertimbangan oleh masyarakat Indonesia dalam membeli sepeda motor. Inflasi yang sering terjadi dapat menyebabkan lesunya perekonomian karena kenaikan harga-harga, sehingga menyebabkan pelaku ekonomi lebih berhati-hati dalam transaksi. Jika jumlah sepeda motor yang semakin pesat ini tidak bisa kendalikan akan memberi dampak seperti, semakin parahny kemacetan yang dapat menyebabkan terhambatnya distribusi barang untuk kegiatan perekonomian, angka kecelakaan lalu lintas sepeda motor bertambah dan akan membebani pengeluaran pemerintah karena subsidi bahan bakar minyak yang semakin meningkat.

Berdasarkan latar belakang dan uraian diatas, pertanyaan yang dapat dirumuskan dalam penelitian ini sebagai berikut :

- a. Bagaimana pengaruh jumlah penduduk terhadap jumlah sepeda motor di Indonesia?

- b. Bagaimana pengaruh GDP terhadap jumlah sepeda motor di Indonesia?
- c. Bagaimana pengaruh panjang Jalan terhadap jumlah sepeda motor di Indonesia?
- d. Bagaimana pengaruh inflasi terhadap jumlah sepeda motor di Indonesia?

1.3. Tujuan Penelitian

Berdasarkan rumusan masalah diatas, maka tujuan penelitian ini yaitu :

- a. Untuk mengetahui pengaruh jumlah penduduk terhadap jumlah sepeda motor di Indonesia.
- b. Untuk mengetahui pengaruh GDP terhadap jumlah sepeda motor di Indonesia.
- c. Untuk mengetahui pengaruh jalan terhadap jumlah sepeda motor di Indonesia
- d. Untuk mengetahui pengaruh inflasi terhadap umlah sepeda motor di Indonesia.

1.4. Manfaat Penelitian

1. Teoritis:

- a. Menambah wawasan bagi pembaca tentang pengaruh variabel ekonomi terhadap jumlah sepeda motor di Indonesia.
- b. Dapat dijadikan sebagai bahan kajian untuk penelitian lebih lanjut tentang penelitian masalah yang terbaik.
- c. Hasil penelitian ini dapat dijadikan untuk referensi di perpustakaan Fakultas Ekonomi dan perpustakaan Universitas Negeri Semarang.

2. Praktis:

- a. Penelitian ini diharapkan dapat bermanfaat bagi pihak-pihak yang terkait dengan jumlah sepeda motor.

- b. Hasil penelitian ini dapat digunakan sebagai pertimbangan yang terbaik dalam jumlah sepeda motor di Indonesia.

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA DAN TEORITIS

2.1 Pertumbuhan Ekonomi

Pertumbuhan ekonomi menurut Simon Kuznet adalah kenaikan kapasitas dalam jangka panjang dari negara untuk menyediakan berbagai barang ekonomi kepada penduduknya yang ditentukan oleh adanya kemajuan atau penyesuaian teknologi, institusi, dan ideologis terhadap berbagai tuntutan keadaan yang ada (Todaro, 2004). Sedangkan menurut Boediono, pertumbuhan ekonomi merupakan proses kenaikan output perkapita dalam jangka panjang. Pertumbuhan ekonomi berhubungan erat dengan kenaikan output perkapita dimana ada dua sisi yang perlu diperhatikan, yaitu sisi output totalnya (GDP) dan sisi jumlah penduduknya.

Pertumbuhan merupakan salah satu tolak ukur bagi kemajuan dan perkembangan suatu bangsa atau pembangunan ekonomi suatu bangsa. Pembangunan ekonomi tak dapat lepas dari pertumbuhan ekonomi, pembangunan ekonomi mendorong pertumbuhan ekonomi dan pertumbuhan ekonomi memperlancar proses pembangunan ekonomi. Suatu negara mengalami pertumbuhan ekonomi jika terjadi peningkatan GDP riil pada negara tersebut. (Prasetyo, 2008).

2.1.1 Teori Pertumbuhan Klasik

Menurut pandangan ahli-ahli ekonomi klasik ada empat faktor yang mempengaruhi pertumbuhan ekonomi, yaitu: jumlah penduduk, jumlah stok barang-barang modal, luas tanah dan kekayaan alam, serta tingkat teknologi yang digunakan. Pertumbuhan ekonomi dipengaruhi oleh banyak faktor, namun ahli-ahli ekonomi menitikberatkan pada pengaruh penambahan jumlah penduduk

kepada pertumbuhan ekonomi. Dalam teori pertumbuhan ekonomi klasik diasumsikan luas tanah dan kekayaan alam tetap jumlahnya serta tingkat teknologi tidak mengalami perubahan, maka akan dilakukan analisis bagaimana pengaruh pertambahan penduduk kepada pendapatan dan tingkat produksi nasional.

Ahli ekonomi klasik berpendapat bahwa hukum hasil tambahan yang semakin berkurang akan mempengaruhi pertumbuhan ekonomi, dengan asumsi apabila penduduk sedikit dan kekayaan relatif banyak serta tingkat pengembalian investasi tinggi, maka pengusaha akan mendapat keuntungan yang besar sehingga dapat menciptakan investasi baru dan pertumbuhan ekonomi dapat terwujud. Namun apabila penduduk sudah terlalu banyak, pertambahannya akan menurunkan tingkat kegiatan ekonomi karena produktivitas setiap penduduk telah menjadi negatif, sehingga kesejahteraan masyarakat akan menurun dan pertumbuhan ekonomi akan mengalami penurunan dan pendapatan masyarakat akan mencapai pada titik cukup hidup.

Teori pertumbuhan ekonomi klasik menjelaskan suatu teori yang memiliki kaitan antara pendapatan perkapita dengan jumlah penduduk. Teori tersebut dinamakan teori penduduk optimum. Apabila terjadi kekurangan penduduk, produksi marjinal adalah lebih tinggi daripada pendapatan per kapita, maka pertambahan penduduk akan menaikkan pendapatan per kapita. Akan tetapi apabila penduduk sudah semakin banyak, hukum hasil tambah yang semakin berkurang akan mempengaruhi fungsi produksi, yaitu produksi marjinal akan mengalami penurunan dan sehingga pendapatan nasional dan pendapatan per kapita menjadi lambat pertumbuhannya. Penduduk yang terus bertambah akan menyebabkan pada suatu jumlah penduduk tertentu produksi marjinal akan sama dengan

pendapatan per kapita. Pada keadaan ini pendapatan perkapita mencapai nilai maksimum dan jumlah penduduk pada saat itu dinamakan penduduk optimum.

2.1.2 Teori T Robert Maltus

Menurut Maltus kemiskinan dan keterbelakangan penduduk di suatu negara terjadi bukan karena disebabkan terbatasnya tanah subur, atau semakin kecilnya luas lahan karena penambahan penduduk, bukan pula karena kemalasan penduduk. Melainkan karena sebagian besar tanah dikuasai dan dimiliki oleh sebagian kecil tuan tanah. Sedangkan hasil produksi masyarakat kecil lebih diperuntukan untuk pemenuhan kebutuhan dasar, dan hanya sebagian kecil saja yang diinvestasikan. Menurut Maltus tekanan jumlah penduduk akan mengendalikan ekonomi ke titik dimana tenaga kerja akan mencapai tingkat kehidupan minimum yang subsistem. Menurut Maltus faktor yang mempengaruhi pembangunan ekonomi yaitu peran produksi, distribusi optimal, akumulasi modal, kesuburan tanah, dan kemajuan teknologi serta peranan faktor nonekonomis dan administrasi yang baik, hukum yang baik, kerja keras dan lain – lain dalam meningkatkan pembangunan negara bersangkutan.

2.1.3 Teori Adam Smith

Menurut Adam Smith terdapat dua aspek utama pertumbuhan ekonomi yaitu pertumbuhan output total dan pertumbuhan penduduk. Pada pertumbuhan output total terdapat tiga unsur pokok dari sistem produksi suatu negara ialah sumber daya alam yang tersedia, sumber daya insani dan stok barang modal yang ada. Menurut Adam Smith, sumber daya alam yang tersedia merupakan wadah yang paling mendasar dari kegiatan produksi suatu masyarakat. Jika suatu saat

nanti semua sumber daya alam tersebut telah digunakan secara penuh maka pertumbuhan output pun akan berhenti.

Sumber daya insani memiliki peranan yang pasif dalam proses pertumbuhan output dan stok modal merupakan unsur produksi yang secara aktif menentukan tingkat output. Pada pertumbuhan penduduk, jumlah penduduk akan meningkat jika tingkat upah yang berlaku lebih tinggi dari tingkat upah subsisten yaitu tingkat upah yang pas-pasan untuk hidup. (Pitaloka, 2013)

Pertambahan penduduk akan memperluas pasar sehingga akan memperluas tingkat spesialisasi dalam perekonomian. Spesialisasi yang terjadi akan menyebabkan tingkat kegiatan perekonomian bertambah tinggi dan juga menambah tingkat produktivitas tenaga kerja dan mendorong teknologi. Apabila di pasar telah berkembang pembagian kerja dan spesialisasi maka akan terjadi kenaikan pendapatan nasional yang disebabkan oleh perkembangan jumlah penduduk yang memperluas pasar dan menciptakan tabungan yang lebih. Hal ini pada akhirnya akan meningkatkan pendapatan perkapita secara terus menerus.

2.1.4 Faktor yang mempengaruhi pertumbuhan ekonomi

Ada beberapa pendekatan teori pertumbuhan ekonomi yang dapat diacu untuk mengetahui faktor-faktor apa yang menentukan dan menjelaskan bagaimana faktor-faktor tersebut berinteraksi satu sama lain, sehingga terjadilah proses pertumbuhan ekonomi. Namun, secara umum dalam berbagai buku literatur dapat dijelaskan beberapa faktor yang mempengaruhi pertumbuhan ekonomi yaitu: (i) faktor ekonomi; sumber daya alam, akumulasi modal, organisasi, kemajuan teknologi tenaga kerja, pembagian kerja dan skala produksi; (ii) faktor

non ekonomi yakni; faktor sosial, faktor budaya manusia, dan faktor politik serta administrasi (Prasetyo, 2008).

(Sadono, 2008) dalam bukunya makroekonomi, ahli ekonomi klasik adam smith dan david ricardo mengutarakan faktor-faktor yang mempengaruhi pertumbuhan ekonomi yaitu:

a. Faktor Sumber Daya Manusia

Sama halnya dengan proses pembangunan, pertumbuhan ekonomi juga dipengaruhi oleh SDM. Sumber daya manusia merupakan faktor terpenting dalam proses pembangunan, cepat lambatnya proses pembangunan tergantung kepada sejauh mana sumber daya manusianya selaku subjek pembangunan memiliki kompetensi yang memadai untuk melaksanakan proses pembangunan.

b. Faktor Sumber Daya Alam

Sebagian besar negara berkembang bertumpuh kepada sumber daya alam dalam melaksanakan proses pembangunannya. Namun sumber daya alam saja tidak menjamin keberhasilan pembanguan ekonomi, apabila tidak didukung oleh kemampuan sumber daya manusianya dalam mengelola sumber daya alam yang tersedia. Sumber daya alam yang dimaksud dinataranya kesuburan tanah, kekayaan mineral, tambang, kekayaan hasil hutan dan kekayaan laut.

c. Sumber Daya Modal

Sumber daya modal dibutuhkan manusia untuk mengolah SDA dan meningkatkan kualitas IPTEK. Sumber daya modal berupa barang-barang modal sangat penting bagi perkembangan dan kelancaran pembangunan ekonomi karena barang-barang modal juga dapat meningkatkan produktivitas

d. Ilmu Pengetahuan dan Teknologi

Perkembangan ilmu pengetahuan dan teknologi yang semakin pesat mendorong adanya percepatan proses pembangunan, pergantian pola kerja yang semula menggunakan tangan manusia digantikan oleh mesin-mesin canggih berdampak kepada aspek efisiensi, kualitas dan kuantitas serangkaian aktivitas pembangunan ekonomi yang dilakukan dan pada akhirnya berakibat pada percepatan laju pertumbuhan perekonomian.

e. Faktor Sosial Budaya dan Politik

Faktor sosial budaya dan politik memberikan dampak tersendiri terhadap pembangunan ekonomi yang dilakukan, faktor ini dapat berfungsi sebagai pembangkit atau pendorong proses pembangunan tetapi dapat juga menjadi penghambat pembangunan, karena faktor sosial budaya dan politik menentukan pembangunan ekonomi tergantung dari gejolak yang terjadi pada negara tersebut. Budaya yang dapat mendorong pembangunan diantaranya sikap kerja keras dan kerja cerdas, jujur, ulet dan sebagainya. Adapun budaya yang dapat menghambat proses pembangunan diantaranya sikap anarkis, egois, boros, KKN, dan sebagainya.

2.2 Jumlah Penduduk

Demografi dari segi kata, merupakan istilah yang berasal dari dua kata Yunani, yaitu *demos* yang berarti rakyat atau penduduk dan *grafein* yang berarti menggambar atau menulis. Oleh karena itu, demografi dapat diartikan sebagai gambaran atau tulisan tentang penduduk dan istilah ini pertama kali dipakai oleh Achille Guillard dalam karyanya yang berjudul “*Elements de statistique humaine, ou demographie comparee*”.

Menurut parah ahli, David V.Glass (1953) menekankan bahwa demografi terbatas pada studi penduduk sebagai akibat pengaruh dari proses demografi, yaitu fertilitas, mortalitas dan migrasi. George W. Barclay mendefinisikan yaitu sebagai ilmu yang memberikan gambaran secara statistik tentang penduduk, dan mempelajari perilaku penduduk secara menyeluruh bukan perorangan. (Moertiningsih, 2010).

Konsep Penduduk menurut Badan Pusat Statistik adalah semua orang yang berdomisili di wilayah geografis selama 6 bulan atau lebih dan mereka yang berdimisili kurang dari 6 bulan tetapi bertujuan menetap. Berdasarkan publikasi dari Badan Pusat Statistik (BPS) sensus penduduk pada tahun 2010 menunjukkan bahwa jumlah penduduk Indonesia berjumlah lebih dari 230 juta jiwa. Banyak jumlah penduduk Indonesia menempatkan Indonesia sebagai negara ke empat dengan jumlah penduduk terbanyak di dunia.

Pertumbuhan penduduk merupakan keseimbangan yang dinamis antara kekuatan-kekuatan yang menambah dan mengurangi jumlah penduduk. Secara terus-menerus penduduk akan dipengaruhi oleh jumlah bayi yang lahir (pertambahan jumlah penduduk), tetapi disisi lain akan dikurangi oleh jumlah kematian yang terjadi pada semua kelompok umur. Sementara itu migrasi juga berperan dalam mempengaruhi jumlah penduduk. Imigran (pendatang) akan menambah dan Emigran (penduduk yang keluar) akan mengurangi jumlah penduduk. Jadi dapat disimpulkan bahwa pertumbuhan jumlah penduduk dipengaruhi oleh kelahiran, kematian dan migrasi.

2.3 *Gross Domestic Product (GDP)*

Gross Domestic Product (GDP) atau Produk Domestik Bruto (PDB) adalah nilai produk barang dan jasa yang dihasilkan di wilayah suatu negara, baik yang dilakukan oleh warga negara yang bersangkutan maupun warga negara asing yang bekerja di wilayah negara tersebut. Nilai GDP dapat dihitung dengan menggunakan harga yang berlaku atau harga dasar yang konstan. GDP nominal mengukur nilai barang dan jasa akhir dengan harga yang berlaku di pasar pada tahun tersebut, sedangkan GDP riil mengukur nilai barang dan jasa yang menggunakan harga tetap. Semakin tinggi PDB yang dicapai oleh suatu negara, kemakmuran masyarakat di negara tersebut semakin naik (Pracoyo, 2005).

2.4 *Panjang Jalan Raya*

Berdasarkan UU RI No 38 Tahun 2004 tentang Jalan. Jalan adalah prasarana transportasi darat yang meliputi segala bagian jalan, termasuk bangunan pelengkap dan perlengkapannya yang diperuntukkan bagi lalu lintas, yang berada pada permukaan tanah, di atas permukaan tanah, di bawah permukaan tanah dan/atau air, serta di atas permukaan air, kecuali jalan kereta api, jalan lori, dan jalan kabel.

Berdasarkan UU RI No 22 Tahun 2009 tentang Lalu lintas dan Angkutan Jalan yang diundangkan setelah UU No 38 mendefinisikan Jalan adalah seluruh bagian jalan, termasuk bangunan pelengkap dan perlengkapannya yang diperuntukkan bagi Lalu lintas umum, yang berada pada permukaan tanah, di atas permukaan tanah, di bawah permukaan tanah dan/atau air, serta di atas permukaan air, kecuali jalan rel dan jalan kabel

Prasarana lalu lintas dan angkutan jalan adalah ruang lalu lintas, terminal dan perlengkapan jalan yang meliputi marka, rambu, alat pemberi isyarat lalu lintas, alat pengendali dan pengaman pengguna jalan, alat pengawasan dan pengamanan jalan serta fasilitas pendukung.

Jalan raya merupakan akses utama penghubung satu kawasan dengan kawasan yang lainnya. Pembangunan jalan raya merupakan proses pembukaan atau penambahan ruang lalu lintas yang mengatasi berbagai rintangan geografis dengan tujuan memperlancar jalur transportasi (Dalimin, 1983).

Keberadaan Jalan raya sangatlah vital untuk kegiatan perekonomian. Jalan raya dapat meningkatkan kegiatan ekonomi di suatu tempat karena menolong orang untuk pergi atau mengirim barang lebih cepat ke suatu tujuan. Dengan adanya kondisi jalan raya yang baik dan mendukung segala aktivitas baik ekonomi ataupun sosial.

2.5 Inflasi

Pengertian inflasi secara umum dapat di artikan sebagai kenaikan harga-harga umum secara terus menerus selama dalam suatu periode tertentu. Beberapa unsur dalam pengertian inflasi yaitu: (1) Inflasi merupakan proses kecenderungan kenaikan harga-harga umum barang dan jasa secara terus-menerus. (2) kenaikan harga ini tidak berarti harus naik dengan presentase yang sama, yang penting ada kenaikan harga-harga umum barang dan jasa secara terus-menerus dalam periode tertentu. (3) Jika kenaikan harga hanya sekali saja dan bersifat sementara dan tidak berdampak luas bukanlah inflasi (Prasetyo, 2008).

2.5.1 Terjadinya inflasi berdasarkan penyebabnya.

2.5.1.1 Daya tarik permintaan (Demand Pull Inflation)

Inflasi yang disebabkan karena adanya daya tarik dari permintaan masyarakat akan berbagai barang yang terlalu kuat. Inflasi seperti ini banyak terjadi ketika menjelang hari – hari besar seperti: hari raya idul fitri, natal, tahun baru dan sebagainya.

2.5.1.2 Daya dorong penawaran

Inflasi yang disebabkan karena adanya guncangan atau dorongan kenaikan biaya faktor – faktor produksi secara terus menerus dalam kurun waktu tertentu. Inflasi seperti ini banyak terjadi ketika depresiasi nilai tukar, dampak inflasi luar negeri, peningkatan harga – harga komoditi yang diatur oleh pemerintah dan terjadinya negative supply shocks akibat bencana alam dan terganggunya distribusi. Bank Indonesia, (2009 dalam Prasetyo, 2009)

2.5.1.3 Inflasi campuran

Inflasi yang terjadi karena disebabkan oleh kenaikan permintaan dan kenaikan penawaran. Inflasi ini terjadi ketika para pelaku permintaan dan penawaran tidak seimbang, yaitu jika permintaan akan barang bertambah banyak, menyebabkan faktor – faktor produksi dan penyediaan barang menjadi berkuang, padahal substitusi barang tersebut lemah, akibat harga faktor produksi naik dan selanjutnya harga barang juga ikut naik.

2.5.1.4 Ekspetasi inflasi

Inflasi ini terjadi karena adanya perilaku masyarakat secara umum yang bersifat adaptif atau *forward looking*, karena masyarakat melihat harapan dimasa datang akan semakin lebih baik dari masa sebelumnya. Harapan masyarakat

dimasa datang yang lebih baik dapat menyebabkan *demand pull inflation* atau *cost push inflation* tergantung dari ekspektasi masyarakat yang lebih baik dan bagaimana kondisi persediaan barang serta faktor produksi disaat itu dan masa datang.

2.6 Hubungan Variabel Terikat Dengan Variabel Tidak Terikat

Pada bagian ini menjelaskan hubungan antara variabel independen (Jumlah penduduk, GDP, Panjang jalan dan Inflasi) terhadap variabel dependen (Jumlah sepeda motor).

2.6.1 Hubungan variabel jumlah penduduk dengan jumlah sepeda motor.

Semakin tingginya jumlah penduduk maka akan membutuhkan konsumsi yang tinggi pula. Salah satu konsumsi yang mengalami peningkatan yang pesat di Indonesia yaitu kebutuhan akan transportasi. Keberadaan transportasi diharapkan dapat menunjang segala aktivitas yang dilakukan manusia. Tingginya jumlah penduduk Indonesia tentu membutuhkan sarana transportasi yang tinggi pula. Kondisi transportasi massal yang belum memadai mendorong masyarakat untuk beralih ke moda transportasi lain dan sepeda motor menjadi pilihan yang banyak diambil oleh masyarakat. Harga yang lebih murah dibanding jenis kendaraan bermotor yang lain menjadikan sepeda motor lebih diminati. Ukuran yang lebih minimalis juga dianggap ampuh untuk menerobos kemacetan (Prahmanto,2010).

2.6.2 Hubungan variabel GDP dengan jumlah sepeda motor.

Membaiknya kondisi perekonomian Indonesia beberapa tahun terakhir tentu berdampak pada kesejahteraan masyarakatnya. Tolak ukur yang biasa dijadikan patokan untuk melihat kesejahteraan salah satunya pendapatan. Ketika pendapatan seseorang meningkat maka seseorang cenderung akan merubah

konsumsi dan gaya hidupnya. Naiknya pendapatan seseorang akan dapat memenuhi kebutuhan yang lain, seperti kebutuhan sekunder atau tersier. Fenomena meningkat pesatnya jumlah sepeda motor tidak lepas dari membaiknya kondisi perekonomian Indonesia. Perekonomian yang baik memberikan banyak dampak yang baik seperti pertumbuhan ekonomi yang meningkat, pendapatan dan lain – lain. Dari segi pendapatan yang meningkat akan mendorong individu atau kelompok untuk meningkatkan kesejateranya. Sehingga dapat mendorong seseorang untuk memenuhi kebutuhan yang sebelumnya tak dapat dipenuhi (Prahmanto,2010).

2.6.3 Hubungan variabel Panjang jalan dengan jumlah sepeda motor

Jalan sebagai infrastruktur memiliki peranan yang sangat vital bagi kelancaran transportasi. Kondisi jalan yang baik dapat memberikan dampak yang baik bagi segala aktivitas, khususnya untuk kegiatan perekonomian seperti distribusi barang dapat berjalan dengan lancar. Ramli, (2006 dalam prahmanto 2010) menyatakan bahwa fungsi transportasi yaitu melancarkan pergerakan manusia (*movement of people*), melancarkan gerak barang (*movement of good*) dan pergerakan jasa serta informasi (*movement of service and information*).

Sepeda motor yang sebagai transportasi paling banyak diminati masyarakat Indonesia sangat bergantung pada kondisi jalan yang ada. Jalanan yang baik dan mendukung dapat melancarkan segala aktivitas, sehingga keberadaan infrastruktur yang baik dapat mendorong pertumbuhan sepeda motor karena didukung dengan infrastruktur yang baik pula. Namun apabila kondisi jalanan yang ada buruk, maka dapat memberikan banyak kerugian bagi pengguna

jalan, khususnya pengguna sepeda motor yang paling banyak menjadi korban kecelakaan di jalanan (Prahmanto,2010)

2.6.4 Hubungan variabel inflasi dengan jumlah sepeda motor

Gejolak inflasi yang sering terjadi di Indonesia dapat memberikan dampak lesunya perekonomian yang dikarenakan naiknya harga – harga barang dan jasa. Kenaikan ini juga dapat berimbas pada barang lain juga, barang-barang pokok merupakan barang yang lebih sensitif terhadap kenaikan harga. Seperti yang baru terjadi yaitu kenaikan bahan bakar minyak. Kenaikan bahan bakar minyak ini menyebabkan barang lain naik juga karena adanya tambahan biaya transportasi.

Bahan bakar minyak (premium atau pertamax) yang merupakan barang komplementer dari sepeda motor akan memberikan dampak pada penjualan sepeda motor ketika terjadi inflasi. Pembeli cenderung akan menahan keinginan untuk membeli sepeda motor karena inflasi yang disebabkan barang komplementer sepeda motor ini. Sehingga hal tersebut dapat menghambat laju penjualan sepeda motor (Safitri,2012)

2.7 Penelitian Terdahulu

Safitri (2012) melakukan penelitian Pengaruh Indikator Ekonomi Terhadap Penjualan Sepeda Motor Di Indonesia (Studi Kasus Sepeda Motor Merek Honda 2002 – 2011). Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui pengaruh variabel inflasi dan pertumbuhan ekonomi terhadap penjualan sepeda motor yang ada di Indonesia. Alat analisis yang digunakan dalam penelitian ini adalah Regresi berganda dan Korelasi linear berganda. Hasil analisis Regresi berganda dan Korelasi linear berganda menunjukkan bahwa inflasi berpengaruh negatif terhadap penjualan sepeda motor dan pertumbuhan ekonomi berpengaruh positif.

Woyanti (2010) melakukan penelitian tentang Analisis Permintaan Sepeda Motor Matic di Kota Semarang dengan menggunakan variabel harga sepeda motor, harga sepeda motor bebek, pendapatan rumah tangga, selera dan jumlah anggota keluarga dengan alat analisis regresi linier berganda dengan estimasi OLS. Hasil penelitian menunjukkan bahwa harga sepeda motor matic berpengaruh negatif dan harga sepeda motor bebek manual, pendapatan rumah tangga, selera serta jumlah anggota keluarga berpengaruh positif.

Prahmanto (2011) melakukan penelitian dengan judul Faktor-Faktor Yang Mempengaruhi Pertumbuhan Jumlah Kendaraan Bermotor di Indonesia Tahun 2004-2008. Variabel yang digunakan dalam penelitian yaitu jumlah kendaraan bermotor, jumlah penduduk, produk domestik regional bruto dan panjang jalan dan menggunakan data panel dengan metode *fixed effect*. Hasil penelitian ini menunjukkan semua variabel bebas berpengaruh secara signifikan terhadap jumlah kendaraan bermotor dan yang menjadi variabel yang paling dominan yaitu jumlah penduduk.

Susmono (2008) melakukan penelitian dengan judul Faktor-Faktor Yang Mempengaruhi Pertambahan Jumlah Kendaraan Motor Di Surabaya. Variabel yang digunakan dalam penelitian yaitu jumlah kendaraan bermotor, PDRB, jumlah penduduk dan inflasi, dengan menggunakan metode *ordinary least square* (OLS). Hasil penelitian ini menunjukkan bahwa semua variabel berpengaruh signifikan terhadap jumlah kendaraan bermotor di Surabaya.

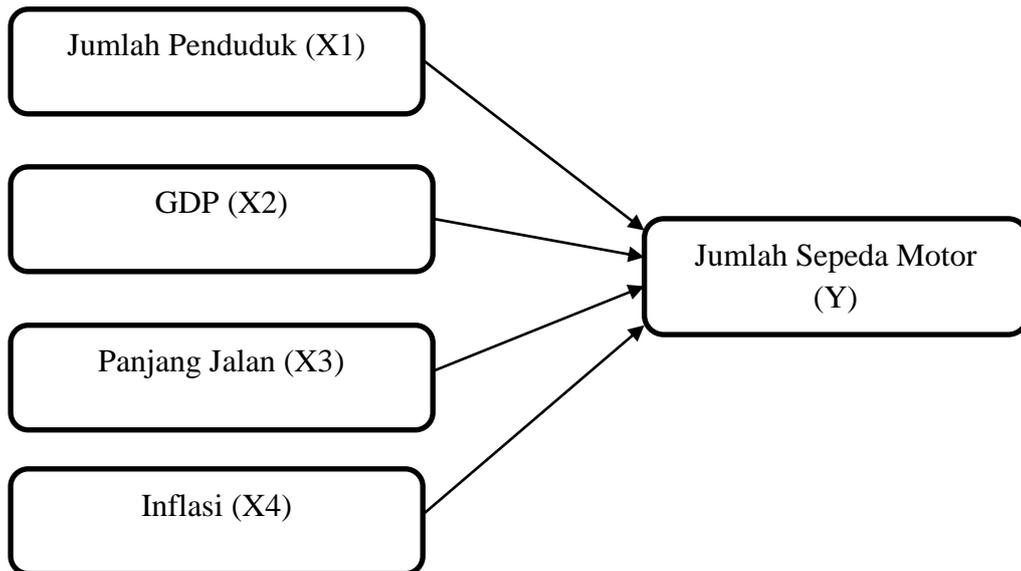
Tabel 2.7 Penelitian terdahulu

No	Judul Penelitian	Metode Penelitian	Hasil Penelitian
1	Nenik Woyanti(2012). <i>Analisis permintaan sepeda motor matic di kota Semarang</i>	OLS (<i>Ordinary Least Square.</i>) Variabel penelitian adalah harga sepeda matic, harga sepeda motor bebek manual, pendapatan rumah tangga, anggota keluarga dan selera	(1) Variabel harga sepeda motor matic berpengaruh negatif dan signifikan. (2) Harga sepeda motor bebek manual, Pendapatan dan selera berpengaruh positif dan signifikan.. (3) Variabel anggota keluarga berpengaruh positif dan tidak signifikan
2	Fina safitri. <i>Pengaruh indikator ekonomi terhadap penjualan sepeda motor di Indonesia (studi kasus sepeda motor merek honda 2002-2011).</i>	Regresi linier berganda dan korelasi linear berganda.Harga motor, harga motor bebek, pendapatan rumah tangga, selera dan jumlah keluarga.	(1) Variabel inflasi berpengaruh negatif dan tidak signifikan terhadap penjualan sepeda motor. (2) Variabel Pertumbuhan Ekonomi berpengaruh Positif dan signifikan.
3	Arip Prahmanto. <i>Faktor-Faktor Yang Mempengaruhi Pertumbuhan Jumlah Kendaraan Bermotor di Indonesia Tahun 2004-2008.</i>	OLS (<i>Ordinary Least Square.</i>) Variabel yang digunakan : Jumlah kendaraan bermotor, jumlah penduduk, PDRB dan panjang jalan.	Semua variabel berpengaruh secara signifikan terhadap jumlah kendaraan bermotor di Indonesia
4	Heri susmono. <i>Faktor-Faktor Yang Mempengaruhi Pertambahan Jumlah Kendaraan Motor Di Surabaya</i>	OLS (<i>Ordinary Least Square.</i>) Variabel yang digunakan : Jumlah kendaraan bermotor, jumlah penduduk, PDRB, dan inflasi.	Semua variabel berpengaruh secara signifikan terhadap jumlah kendaraan bermotor di Indonesia

2.8 Kerangka Pemikiran Teoritis

Berdasarkan landasan teori yang telah dibahas dan hasil penelitian terdahulu ada beberapa variabel yang mempengaruhi jumlah sepeda motor di Indonesia yaitu jumlah penduduk, GDP, panjang jalan dan inflasi. Jumlah penduduk yang terus meningkat tentu membutuhkan sarana dan prasarana dalam menunjang segala aktivitas yang dilakukan. sehingga akan mendorong tumbuhnya moda transportasi yang dirasa dapat membantu. Sepeda motor menjadi salah satu moda transportasi yang banyak menjadi pilihan bagi masyarakat Indonesia dari berbagai jenis kendaraan yang ada. GDP yang terus meningkat menunjukkan bahwa kemampuan daya beli masyarakat Indonesia mengalami kenaikan, hal ini dikarena ada tambahan pendapatan sehingga menyebabkan perubahan pola konsumsi atau gaya hidup pada masyarakat.

Jalan sebagai infrastruktur memiliki peranan yang sangat vital bagi kelancaran transportasi. Keberadaan jalan yang baik dapat menciptakan kenyamanan pada pengguna jalan sehingga dapat mendorong berkembangnya moda transportasi yang lainnya, namun sebaliknya jika kondisi jalan tidak mendukung maka akan menyebabkan banyak gangguan bagi pengguna jalan sehingga dapat mempengaruhi perkembangan moda transportasi. Inflasi yang menyebabkan kenaikan harga – harga barang dan jasa akan menyebabkan lesunya perekonomian karena pelaku ekonomi cenderung akan lebih berhati-hati dalam melakukan transaksi ekonomi karena kenaikan harga tersebut. Berdasarkan pernyataan diatas maka dapat disusun suatu kerangka pemikiran teoritis tentang pengaruh variabel ekonomi terhadap jumlah sepeda motor di Indonesia sebagai berikut:



Gambar 3.7 Kerangka Pemikiran Teoritis

2.9 Hipotesis

Hipotesis dapat diartikan sebagai suatu pernyataan yang masih lemah keberadaannya dan dibuktikan atau dugaan yang sifatnya masih sementara. Hipotesis merupakan pernyataan peneliti tentang hubungan variabel-variabel dalam penelitian. Berdasarkan latar belakang dan permasalahan diatas maka hipotesis penelitian ini adalah:

1. Jumlah penduduk berpengaruh positif terhadap jumlah sepeda motor di Indonesia.
2. GDP berpengaruh positif terhadap jumlah sepeda motor di Indonesia.
3. Panjang jalan berpengaruh positif terhadap jumlah sepeda motor di Indonesia.
4. Inflasi berpengaruh negatif terhadap jumlah sepeda motor di Indonesia.

BAB III

Metode Penelitian

3.1 Jenis, Sumber Data dan Metode

Jenis penelitian yang digunakan dalam penelitian ini adalah penelitian kuantitatif, dimana data yang diperoleh dalam wujud numerikal (angka) diolah dengan metode statistika dan ekonometrika. Dalam penelitian ini menggunakan data runtut waktu (*time series*). Data runtut waktu (*time series*) adalah data yang secara kronologis disusun menurut waktu pada satu variabel tertentu. Data runtut waktu digunakan untuk melihat pengaruh dalam rentang waktu tertentu (Kuncoro, 2009). Jumlah observasi pada penelitian ini adalah sebanyak 32, yaitu dari tahun 1980 sampai 2012. Data dalam penelitian ini bersumber dari publikasi Badan Pusat Statistik (BPS), *International Monetary Found* (IMF), Dinas Pekerjaan Umum (PU)

Data sekunder yaitu data yang diperoleh dalam bentuk yang sudah jadi berupa publikasi, data tersebut diperoleh melalui studi kepustakaan yaitu dengan membaca kepustakaan seperti buku literature, jurnal, buku – buku buku yang berhubungan dengan pokok penelitian, dalam hal ini peneliti mengambil informasi di antaranya data statistik Indonesia dan statistik kependudukan serta informasi lainnya melalui website www.bps.go.id, www.imf.com, aisi.co.id serta literatur lainya yang berhubungan dengan penelitian terkait.

3.2 Variabel Penelitian

Menurut Sugiyono (2009) variabel adalah segala sesuatu yang berbentuk apa saja yang ditetapkan oleh peneliti untuk dipelajari sehingga diperoleh informasi tentang hal tersebut, kemudian ditarik kesimpulannya. Variabel

berfungsi sebagai pembeda tetapi juga saling berkaitan dan saling mempengaruhi. Variabel yang digunakan dalam penelitian ini dibagi menjadi dua bagian yaitu variabel bebas atau independen dan variabel terikat atau dependen. Variabel bebas atau independen memiliki sifat mempengaruhi dan variabel terikat atau dependen adalah yang dipengaruhi. Variabel dependen yang digunakan dalam penelitian ini yaitu jumlah sepeda motor dan variabel independen yaitu jumlah penduduk, GDP, panjang jalan dan inflasi.

3.3 Defenisi Operasional

Variabel dependen dalam penelitian ini yaitu :

1. Jumlah Sepeda Motor

Jumlah sepeda motor dalam penelitian ini yaitu jumlah total sepeda motor dari berbagai jenis yang ada di Indonesia dan yang di Publikasi oleh BPS. Periode waktu yang digunakan yaitu jumlah sepeda motor pada tahun 1980 sampai 2012. Dalam satuan Unit.

Variabel independen dalam penelitian ini yaitu :

1. Jumlah Penduduk

Jumlah Penduduk dalam penelitian ini yaitu jumlah penduduk menurut usia produktif yang ada di Indonesia sesuai dengan data kependuduk yang dimiliki BPS. Periode penelitian yang digunakan yaitu periode waktu pada tahun 1980 – 2012. Dalam satuan juta jiwa.

2. GDP

GDP dalam penelitian ini menggunakan GDP riil dan menggunakan harga konstan 2000. Periode waktu penelitian yang digunakan yaitu periode waktu pada tahun 1980 – 2012. Dalam satuan triliun.

3. Panjang Jalan

Panjang Jalan dalam penelitian ini yaitu panjang total jalan raya berdasarkan jenis permukaan dan tingkat kewenangan di Indonesia. Periode waktu yang digunakan dalam penelitian ini yaitu pada tahun 1980 – 2012. Dalam satuan Km.

4. Inflasi

Inflasi dalam penelitian ini yaitu data inflasi yang pernah terjadi di Indonesia dalam satuan per tahun. Periode Penelitian waktu yang digunakan yaitu pada tahun 1980 – 2012. Dalam satuan %

3.4 Metode Analisis Data

Metode analisis data adalah metode yang digunakan untuk membuktikan hipotesis yang telah dibuat. Alat analisis yang digunakan dalam penelitian ini menggunakan regresi dengan metode (*Ordinary least Square*) OLS dengan data menggunakan data runtut waktu (*time series*). Namun sebelum data diolah maka akan dilakukan pemilihan model linier atau log-linier (Widarjono, 2009) yang bagus untuk dipakai dalam olah data.

Metode regresi linier berganda adalah sebuah regresi yang menggunakan lebih dari dua variabel. Analisis regresi merupakan suatu teknik untuk membangun persamaan garis lurus dan menggunakan persamaan tersebut untuk membuat perkiraan. Sedangkan persamaan regresi merupakan suatu persamaan matematis yang mendefinisikan hubungan antara dua variabel.

Berdasarkan penelitian diatas, maka perumusan model fungsi Pertumbuhan jumlah sepeda motor adalah sebagai berikut :

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

Keterangan :

Y	= Jumlah Sepeda Motor (unit)
β_0	= Bilangan Konstanta
$\beta_1, \beta_2, \beta_3, \beta_4$	= Koefisien Regresi
X1	= Jumlah Penduduk (Ribuan orang)
X2	= GDP (Triliun)
X3	= Panjang Jalan (Km)
X4	= Inflasi (%)

3.4.1 Uji Asumsi Klasik

Pengujian hipotesis berdasarkan model analisis tersebut tidak bias maka perlu dilakukan uji penyimpangan klasik yang tujuannya agar memperoleh penaksiran yang bersifat *Best Linier Unbiased Estimator* (BLUE).

3.4.1.1 Uji Normalitas

Uji normalitas dilakukan untuk melihat apakah data yang digunakan mempunyai distribusi normal atau tidak. Data yang baik memiliki distribusi normal atau mendekati normal. Uji asumsi klasik normalitas mengasumsikan bahwa distribusi probabilitas dari gangguan t memiliki rata-rata yang diharapkan sama dengan nol, tidak berkolerasi dan mempunyai varian yang konstan. Uji normalitas dapat dideteksi dengan menggunakan uji *Jarque-Berra* (JB), apabila JB hitung < nilai χ^2 (*Chi-square*) tabel, maka nilai residual terdistribusi normal.

3.4.1.2 Uji Multikolinearitas

Salah satu asumsi model regresi klasik adalah tidak terdapat multikolinearitas diantara variabel independen dalam model regresi. Multikolinearitas berarti adanya hubungan yang erat antara beberapa variabel

independen atau semua variabel independen dalam model regresi. Uji multikolinearitas bertujuan untuk menguji apakah dalam model regresi ditemukan adanya hubungan linear yang sempurna atau pasti diantara beberapa atau semua variabel yang menjelaskan dari model regresi, ada atau tidaknya multikolinearitas dapat diketahui atau dilihat dari koefisien korelasi masing-masing variabel independen. Jika koefisien korelasi diantara masing-masing variabel independen lebih besar dari R-Square utama maka terjadi multikolinearitas.

3.4.1.3 Uji Heteroskedastisitas

Heteroskedasitas merupakan keadaan di mana semua gangguan yang muncul dalam fungsi regresi populasi tidak memiliki varians yang sama, uji heteroskedasitas dapat dilakukan dengan cara seperti,

1. Melihat pola residual dari hasil estimasi regresi. Jika residual bergerak konstan, maka tidak ada heteroskedasitas. Akan tetapi, jika membentuk suatu pola tertentu, maka hal tersebut mengindikasikan adanya heteroskedasitas.

2. Untuk membuktikan dugaan pada uji heteroskedasitas pertama, maka dilakukan uji *Harvey*, hasil yang diperhatikan dari uji ini adalah nilai F dan $\text{Obs} \cdot \text{R-Squared}$. Jika nilai $\text{Obs} \cdot \text{R-Squared}$ lebih kecil dari X^2 tabel, maka tidak terjadi heteroskedasitas, demikian juga sebaliknya.

3.4.1.4 Uji Autokorelasi

Autokorelasi didefinisikan sebagai korelasi linier antara anggota serangkaian observasi yang diurutkan berdasarkan waktu dan ruang. Uji autokorelasi menggunakan pengujian *Beursch-Godfrey Serial Correlation LM Test*, apabila nilai probabilitas $\text{Obs} \cdot \text{R-squared}$ (p-value) $< \alpha$ maka terjadi permasalahan autokorelasi dalam persamaan.

3.4.2 Uji Statistik

3.4.2.1 Uji – t

Uji t merupakan pengujian signifikansi pada masing-masing variabel penduga atau variabel bebas. Uji t bertujuan untuk mengetahui pengaruh variabel bebas secara individual terhadap variabel terikat.

Uji t yang dilakukan dalam penelitian ini adalah dengan melihat nilai probabilitas *t-statistik* masing-masing variabel bebas terhadap variabel terikat pada output regresi. Ketentuan yang digunakan adalah jika nilai probabilitas *t-statistik* \geq taraf nyata (α) yang digunakan berarti bahwa variabel bebas tidak berpengaruh nyata terhadap variabel terikat. Sebaliknya, jika *t-statistik* \leq taraf nyata (α) yang digunakan berarti bahwa variabel bebas berpengaruh nyata terhadap variabel terikat. Taraf nyata dalam penelitian ini adalah 5%.

3.4.2.2 Uji F

Uji F adalah uji model secara keseluruhan. Uji F digunakan untuk mengetahui apakah variabel bebas secara bersama-sama berpengaruh terhadap variabel terikat. Uji F yang dilakukan dalam penelitian ini adalah dengan melihat probabilitas F-statistik pada output regresi. Ketentuan yang digunakan adalah jika nilai probabilitas F statistik \geq taraf signifikansi (α) yang digunakan berarti variabel bebas secara bersama-sama tidak berpengaruh terhadap variabel terikat. Sebaliknya, jika nilai probabilitas F-statistik \leq taraf signifikansi (α) yang digunakan berarti variabel bebas secara bersama-sama berpengaruh terhadap variabel terikat. Taraf signifikan yang digunakan dalam penelitian ini adalah 5%.

3.4.2.3 Koefisien Determin

Koefisien determinasi ini digunakan untuk menjelaskan seberapa besar pengaruh variabel-variabel bebas memiliki pengaruh terhadap variabel terikatnya. Hal ini ditunjukkan oleh besarnya koefisiensi determinasi dari besarnya nilai R^2 . Apabila nilai dari R^2 semakin mendekati 1.

BAB V

KESIMPULAN DAN SARAN

5.1. KESIMPULAN

Berdasarkan hasil penelitian dan pembahasan maka dapat diambil kesimpulan sebagai berikut:

- a. Jumlah Penduduk berpengaruh positif dan signifikan terhadap jumlah sepeda motor di Indonesia. Jumlah penduduk yang terus meningkat akan membutuhkan kendaraan bermotor untuk menunjang aktifitas yang dilakukan. Sepeda motor merupakan kendaraan bermotor yang banyak diminati oleh penduduk Indonesia karena harganya lebih murah dari jenis kendaraan bermotor yang lain.
- b. GDP berpengaruh positif dan signifikan terhadap jumlah sepeda motor di Indonesia. GDP yang meningkat menunjukkan daya beli masyarakat meningkat karena kenaikan pendapatan. Kenaikan pendapatan ini akan mampu mendorong individu atau kelompok untuk memenuhi kebutuhan yang tak mampu dibeli seperti barang sekunder atau tersier.
- c. Panjang Jalan Berpengaruh negatif dan signifikan terhadap jumlah sepeda motor di Indonesia. Panjang jalan berpengaruh negatif karena kualitas pembangunan jalan yang kurang baik. Pembangunan jalan di Indonesia lebih sering kearah perbaikan dari pada penambahan jalan baru. Hal ini bisa dilihat dari seringnya terjadi kerusakan dan perbaikan jalan. Pertumbuhan pembangunan jalan di Indonesia tergolong rendah

sedangkan untuk kendaraan bermotor sangat pesat, sehingga menimbulkan selisih pertumbuhan yang sangat tinggi. Jalan yang merupakan infrastruktur penting sangat bergantung pada anggaran negara untuk pembangunannya. Anggaran pembangunan jalan rentan mengalami korupsi dengan cara pemotongan anggaran pada material jalan (Ratnawati, 2012).

- d. Inflasi berpengaruh negatif dan tidak signifikan terhadap jumlah sepeda motor di Indonesia. Persaingan antar produsen sepeda motor yang ketat banyak menawarkan kredit-kredit untuk sepeda motor, sehingga walaupun sedang terjadi inflasi masyarakat akan tetap bisa membeli sepeda motor dengan asumsi sambil bekerja akan membayar kredit. Kerjasama produsen sepeda motor dengan lembaga non bank seperti asuransi, *leasing* juga turut mendorong berkembangnya sepeda motor.

5.2. SARAN

Berdasarkan kesimpulan dari hasil penelitian dan pembahasan maka dapat disusun saran sebagai berikut:

- a. Berdasarkan penelitian diatas jumlah penduduk berpengaruh positif dan signifikan, pemerintah selaku pengawas dan produsen sepeda motor perlu membuat kebijakan yang mengatur tentang pembelian sepeda motor agar masyarakat tidak terlalu mudah membeli sepeda motor karena angka kecelakaan sepeda motor tinggi di jalanan dan tidak memperparah kemacetan.

- b. GDP berpengaruh positif dan signifikan, sehingga pemerintah perlu meningkatkan perekonomian agar lebih bergairah lagi, sehingga GDP dapat bertumbuh dan memberikan dampak yang terhadap pendapatan masyarakat.
- c. Panjang jalan berpengaruh negatif dan signifikan, sehingga pemerintah perlu melakukan perbaikan dan penambahan infrastruktur jalan raya dengan kualitas terbaik agar dapat memberi kenyamanan dan kelancaran bagi pengguna kendaraan bermotor yang terus tumbuh pesat. Pembangunan kualitas jalan yang baik akan dapat membantu perekonomian lebih maksimal seperti distribusi barang-barang menjadi lancar dan cepat serta dapat menekan angka kecelakaan pengguna sepeda motor.
- d. Inflasi berpengaruh negatif dan tidak signifikan. Pemerintah perlu melakukan pengawasan yang optimal dengan kebijakannya karena inflasi merupakan fenomena yang sensitif bagi para pelaku ekonomi. Sehingga itu perlu pengawasan yang optimal agar tidak mengganggu kegiatan perekonomian.
- e. Bagi akademisi yang bermaksud melakukan penelitian lebih lanjut, disarankan agar memperluas objek penelitiannya pada variabel-variabel lainnya yang memiliki kaitan dengan jumlah sepeda motor di Indonesia.

DAFTAR PUSTAKA

- Adioetomo. Sri M dan Omas Bulan. 2010. *Dasar-Dasar Demografi*. Jakarta: Salemba Empat.
- Adisasmita. Rahardjo. 2006. *Pembangunan Pedesaan dan Perkotaan*. Yogyakarta : Graha Ilmu.
- Adisasmita. Rahardjo. 2010. *Dasar-Dasar Ekonomi Transportasi*. Yogyakarta: Graha Ilmu
- Ajija. Shocrul R *et all*. 2011. *Cara Cerdas Menguasai Eviews*. Jakarta : Salemba Empat.
- Agustinus, Jhonson. 2015. Analisis Faktor – Faktor Yang Mempengaruhi Impor Baja Di Indonesia. Semarang. Universitas Negeri Semarang.
- Dalimin.1983. *Pelaksanaan Pembangunan Jalan*. Jakarta. Badan Penerbit Pekerjaan Umum
- Deliarnov. 1995. *Pengantar Ekonomi*. Jakarta: UI Press.
- Dumairy. 1996. *Perekonomian Indonesia*. Jakarta: Erlangga.
- Departemen Pekerjaan Umum. 1998. *Perencanaan Geometrik Untuk Jalan Pekkotaan*. Jakarta: Badan Penerbit Pekerjaan Umum
- Fadli dan Inneke Qamariah. 2008. Analisis Pengaruh Faktor-Faktor Ekuitas Merek Sepeda Motor Merek Honda Terhadap Keputusan Pembelian. Jurnal Managemen Bisnis Volume 1 Nomor 2. Medan: Universitas Sumatra Utara. (13 Oktober 2014)
- Firmansyah, zakaria. 2014. Analisis Pengaruh Umur Pendidikan dan upah terhadap produktivitas tenaga kerja pada mitra kerja industri rambut di kabupaten purbalingga. Semarang: Universitas Negeri Semarang.
- Gujarati, Damodar. 2012. *Dasar-Dasar Ekonometrika*. Buku 1 Edisi 5. (Diterjemahkan Oleh Eugenia Mardanugrah, Dkk). Jakarta : Salemba Empat.
- Ghozali, Imam. 2006. “*Aplikasi Analisis Multivariate Dengan Program SPSS*”.Semarang : Badan Penerbit Undip
- IMF 2012. World Economic Outlook (WEO). United Nation : International Monetary Fund. (13 Agustus 2014).

- Junaedi, Evi. 2008. Analisis Kausalitas Antara Harga Premium Dengan Permintaan Sepeda Motor dan Mobil Di Indonesia. Bogor : Institut Pertanian Bogor. (16 September 2014).
- Mankiw N Gregory. 2000. *Teori Makroekonomi*. Edisi Keempat. (Diterjemahkan Oleh Imam Nurmawan). Jakarta : Erlangga.
- Nurchahyo. 2010. Faktor-Faktor Yang Mempengaruhi Konsumen Dalam Membeli Sepeda Motor Honda. Jakarta : Universitas Islam Negeri Syarif Hidayatullah. (13 Oktober 2014)
- Pitaloka, Titik dan Eva Yuliana. 2013. *Pertumbuhan Ekonomi*. Semarang : Universitas Diponegoro.
- Pracoyo, Antyo dan Kurniawangsih, Tri. 2005. *Aspek Dasar Ekonomi Makro di Indonesia*. Jakarta : PT Grasindo.
- Prahmanto, Arif. 2011. Faktor-Faktor Yang Mempengaruhi Pertumbuhan Jumlah Kendaraan Bermotor Di Indonesia Tahun 2004-2008 : Surabaya. Universitas Airlangga. (23 Januari 2015)
- Prasetyo, P. Eko. *Fundamental Makroekonomi*. 2009. Yogyakarta : Beta Offset Yogyakarta.
- Pratiwi, Betty. 2012. Analisis Faktor-Faktor Yang Mempengaruhi Permintaan Sepeda Motor Yamaha Di Kota Medan. Medan : Universitas Sumatra Utara. (13 Oktober 2014)
- Rahardja, Pratama dan Manurung, Mandala. 2008. *Pengantar Ilmu Ekonomi: Mikroekonomi & Makroekonomi*, Edisi Ketiga. Jakarta : Lembaga Penerbit Fakultas Ekonomi Universitas Indonesia.
- Ratnawati. 2012. Belanja Pemerintah, Kualitas Jalan dan Korupsi. Jakarta : Komite Pemantau Pelaksanaan Otonomi Daerah.
- Sugiyono. 2010. *Metode Penelitian Pendidikan: Pendekatan Kuantitatif, Kualitatif, dan R&D*. Bandung: Alfabeta.
- Sukirno, Sadono. 2000. *Makroekonomi Modern*. Edisi Cetakan 1. Jakarta : PT Raja Grafindo Persada.
- 2004. *Mikroekonomi Teori Pengantar*. Jakarta : PT. Raja Grafindo Persada
- 2008. *Makroekonomi Teori Pengantar*. Jakarta : PT Raja Grafindo Persada.

- Setyadharma, Andryan. 2008. Penentuan Bentuk Fungsi Model Emperik :Studi Kasus Permintaan Kendaraan Roda Empat Baru di Indonesia.Semarang : Universitas Negeri Semarang. (13 Januari 2015)
- Sofyan, Muhammad. 2011. Analisis Pengaruh Pendapatan Per Kapita,Tingkat Suku Bunga, Jumlah Uang Beredar (M2) dan Inflasi Terhadap Jumlah Tabungan Di Indonesia. Jakarta : Universitas Islam Neger Syarif Hidayatullah. (16 Agustus 2014)
- Widarjono, Agus. 2009. *Ekonometrika : Pengantar Dan Aplikasinya*. Edisi Ketiga. Yogyakarta : Ekonosia.

LAMPIRAN

LAMPIRAN 1

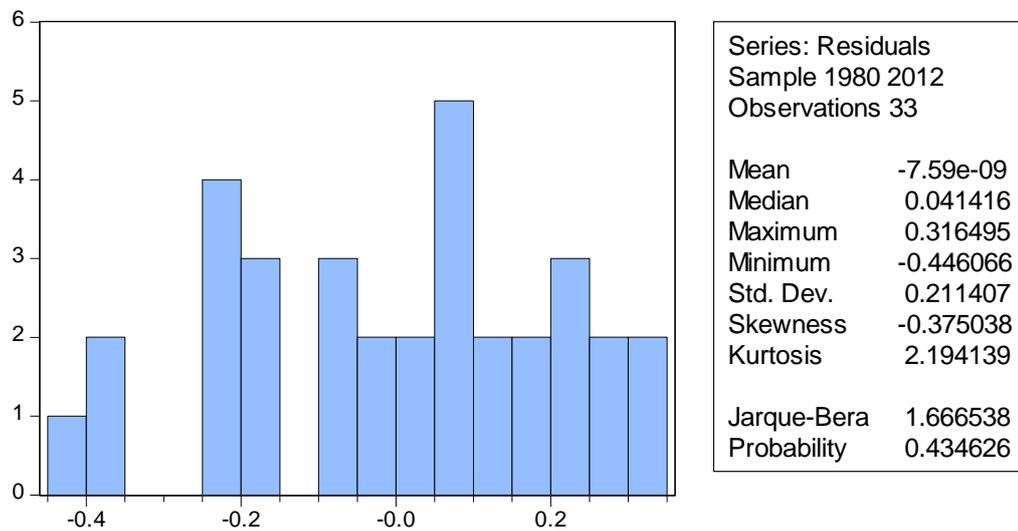
Data Jumlah Sepeda Motor, Jumlah Penduduk, GDP, Panjang Jalan dan Inflasi
Indonesia Tahun 1980 – 2012

Tahun	Jumlah Sepeda Motor (Unit)	Jumlah Penduduk (Juta jiwa)	GDP (Triliun)	Panjang Jalan (Km)	Inflasi (%)
1980	2.671.978	57.71	554162	146498	15.97
1981	3.207.499	59.93	596302	157267	7.09
1982	3.764.442	61.11	609698	168307	9.69
1983	4.135.677	62.54	635262	188079	11.46
1984	4.556.095	63.71	679570	198455	8.76
1985	4.794.517	65.89	696306	207363	4.31
1986	5.118.907	67.20	737218	224211	8.83
1987	5.554.305	69.40	773530	227344	8.90
1988	5.419.531	71.56	818239	254934	5.47
1989	5.722.291	72.46	879258	271175	5.97
1990	6.082.966	75.02	942929	288727	9.53
1991	6.494.871	75.90	1008466	319370	9.52
1992	6.941.000	78.03	1073611	325441	4.94
1993	7.355.114	78.91	1159460	344892	9.77
1994	8.134.903	83.32	1246882	356878	9.24
1995	9.076.831	85.49	1349377	327227	8.64
1996	10.090.805	87.83	1454874	336377	6.47
1997	11.735.797	89.23	1523251	341467	11.05
1998	12.628.991	92.34	1323298	355363	77.63
1999	13.053.148	94.85	1333767	355951	2.01
2000	13.563.017	95.65	1389770	355951	9.35
2001	15.275.073	98.81	1440406	361782	12.55
2002	17.002.130	100.77	1505216	368362	10.03
2003	19.976.376	100.31	1577171	370516	5.06
2004	23.061.021	103.97	1656517	372929	6.40
2005	28.531.831	105.8	1750815	377929	17.11
2006	32.528.758	106.38	1847127	406569	6.60
2007	41.955.128	109.94	1964327	421535	6.59
2008	47.683.681	111.94	2082465	437759	11.06
2009	52.767.093	113.83	2178850	476337	2.78
2010	61.078.188	116.52	2313838	487314	6.96
2011	68.839.341	117.37	2463242	496607	3.79
2012	76.381.183	118.05	2612022	504184	4.3

Sumber: Statistik Indonesia 1981-2013, IMF World Economic Outlook

LAMPIRAN 2

Uji Normalitas



Uji Multikolinieritas

R-Squared Utama	R-Square Pembanding	Kesimpulan
$R^2(M,P,G,J,I)$ = 0.952034	R-Squared (P,G)= 0.947614	Bebas multikolinieritas
	R-Squared (P,J)= 0.929542	Bebas multikolinieritas
	R-Squared (P,I) = 0.000564	Bebas multikolinieritas
	R-Squared (G,J) = 0.929914	Bebas multikolinieritas
	R-Squared (G,I)= 0.006147	Bebas multikolinieritas
	R-Squared (J,I)= 0.001420	Bebas multikolinieritas

LAMPIRAN 3

Uji Heterokedasitas

Heteroskedasticity Test: Harvey

F-statistic	2.361336	Prob. F(4,28)	0.0774
Obs*R-squared	8.324036	Prob. Chi-Square(4)	0.0804
Scaled explained SS	4.532200	Prob. Chi-Square(4)	0.3387

Test Equation:

Dependent Variable: LRESID2

Method: Least Squares

Date: 04/13/15 Time: 20:15

Sample: 1980 2012

Included observations: 33

Variable	Coefficient	Std. Error	t-Statistic	Prob.
C	-6.010064	22.08754	-0.272102	0.7875
LOG(G)	6.900383	4.539169	1.520186	0.1397
LOG(P)	-1.262247	7.764283	-0.162571	0.8720
LOG(J)	-7.027073	3.260140	-2.155451	0.0399
I	-0.015201	0.022130	-0.686907	0.4978
R-squared	0.252244	Mean dependent var		-3.989239
Adjusted R-squared	0.145421	S.D. dependent var		1.664579
S.E. of regression	1.538794	Akaike info criterion		3.838602
Sum squared resid	66.30083	Schwarz criterion		4.065346
Log likelihood	-58.33694	Hannan-Quinn criter.		3.914895
F-statistic	2.361336	Durbin-Watson stat		0.973280
Prob(F-statistic)	0.077424			

Uji Autokorelasi

Breusch-Godfrey Serial Correlation LM Test:

F-statistic	37.84951	Prob. F(22,6)	0.0001
Obs*R-squared	32.76392	Prob. Chi-Square(22)	0.0653

Test Equation:

Dependent Variable: RESID

Method: Least Squares

Date: 04/13/15 Time: 20:21

Sample: 1980 2012

Included observations: 33

Presample missing value lagged residuals set to zero.

Variable	Coefficient	Std. Error	t-Statistic	Prob.
C	-5.275663	4.253969	-1.240174	0.2612
LOG(G)	-1.088497	0.744352	-1.462342	0.1940
LOG(P)	-3.108602	1.754335	-1.771954	0.1268

LOG(J)	2.706368	0.494800	5.469619	0.0016
I	0.001746	0.002207	0.790944	0.4591
RESID(-1)	-0.182963	0.250072	-0.731639	0.4920
RESID(-2)	-0.190219	0.183294	-1.037779	0.3394
RESID(-3)	-0.172830	0.195180	-0.885489	0.4100
RESID(-4)	-0.395548	0.234535	-1.686519	0.1427
RESID(-5)	-0.035998	0.229570	-0.156808	0.8805
RESID(-6)	-0.873881	0.275988	-3.166371	0.0194
RESID(-7)	-0.617449	0.325854	-1.894863	0.1069
RESID(-8)	0.054445	0.326117	0.166950	0.8729
RESID(-9)	-1.120557	0.516542	-2.169342	0.0731
RESID(-10)	0.149442	0.519440	0.287698	0.7833
RESID(-11)	-0.286055	0.590555	-0.484383	0.6453
RESID(-12)	-0.961513	0.844084	-1.139120	0.2981
RESID(-13)	0.830217	0.907446	0.914895	0.3955
RESID(-14)	-0.812638	0.732750	-1.109024	0.3099
RESID(-15)	-1.167898	0.832775	-1.402417	0.2104
RESID(-16)	1.294119	1.216855	1.063496	0.3285
RESID(-17)	-2.086104	1.456351	-1.432418	0.2020
RESID(-18)	-0.748621	2.043224	-0.366392	0.7266
RESID(-19)	1.256393	2.445888	0.513675	0.6258
RESID(-20)	-3.363103	2.733715	-1.230232	0.2647
RESID(-21)	2.610733	1.922611	1.357910	0.2233
RESID(-22)	-1.025570	0.927872	-1.105293	0.3114
R-squared	0.992846	Mean dependent var	-7.59E-09	
Adjusted R-squared	0.961845	S.D. dependent var	0.211407	
S.E. of regression	0.041295	Akaike info criterion	-3.604549	
Sum squared resid	0.010232	Schwarz criterion	-2.380133	
Log likelihood	86.47505	Hannan-Quinn criter.	-3.192570	
F-statistic	32.02650	Durbin-Watson stat	2.820275	
Prob(F-statistic)	0.000156			

Hasil Regresi

Dependent Variable: LOG(M)
Method: Least Squares
Date: 02/22/15 Time: 23:50
Sample: 1980 2012
Included observations: 33

Variable	Coefficient	Std. Error	t-Statistic	Prob.
C	-2.063654	3.244016	-0.636142	0.5299
LOG(G)	1.634542	0.666672	2.451794	0.0207
LOG(P)	2.887317	1.140347	2.531964	0.0172
LOG(J)	-1.372039	0.478820	-2.865463	0.0078
I	-0.002990	0.003250	-0.920004	0.3654
R-squared	0.952034	Mean dependent var	16.29822	
Adjusted R-squared	0.945181	S.D. dependent var	0.965275	
S.E. of regression	0.226004	Akaike info criterion	0.002199	
Sum squared resid	1.430178	Schwarz criterion	0.228942	
Log likelihood	4.963720	Hannan-Quinn criter.	0.078491	
F-statistic	138.9352	Durbin-Watson stat	0.339859	
Prob(F-statistic)	0.000000			