

ANALISIS PENGARUH PDB DAN NILAI TUKAR RILL TERHADAPA NILAI IMPOR KENDARAAN SEPEDA MOTOR TAHUN 2012-2019

David Harianto Sitinnjak¹⁾, Syapsan²⁾, Darmayuda²⁾

1) Mahasiswa Jurusan Ilmu Ekonomi, Fakultas Ekonomi dan Bisnis, Universitas Riau

2) Dosen Jurusan Ilmu Ekonomi, Fakultas Ekonomi dan Bisnis, Universitas Riau

Email : davidsitinnjak16@gmail.com

Analisis Of The Effect Of Gdp And The Real Exchange Rate On The Import Value Of Motorcycles From 2012 -2019

ABSTRACT

Analysis of the effect of GDP and the real exchange rate on the import value of motorcycle vehicles in 2012 -2019. Motorized vehicles at this time have become an absolute necessity of society with the rapid economic progress in Indonesia's big cities encouraging higher community activities to increase the need for dominant transportation such as motorcycles so that Indonesia imports these motorized vehicles and the import of these vehicles is triggered by an increase in demand for the Indonesian economy, to measure the prosperity of a country, GDP is believed to be in assessing the work of a country's economic growth and the real exchange rate is one of the factors that affect goods and services between countries. The purpose of this study is to determine whether gross domestic product has an effect on the import value of motorcycle vehicles and to determine the effect of the exchange rate on the import value of motorcycle vehicles, the analytical tool used is multiple linear analysis. The results indicate that partially GDP and the real exchange rate have no significant effect on the import value of motorcycle vehicles because the calculated T value is smaller than the T table, namely 2.45 and the calculated T value . real exchange rate 2.45 however, the effect is negative, while simultaneously GDP and the real exchange rate have a significant effect on the import value of motorcycles because the F count is 5.732 and is significant 0.051 while the results from F table 49.50 show that F count 5.732 is greater than F table 5.73

Keyword : Gross Domestic Product, Real Exchange , Rate Import, Value of Motorcycle vehicles

PENDAHULUAN

Kendaraan bermotor pada jaman ini bukan lagi sebagai kebutuhan sekunder melainkan sudah menjadi kebutuhan primer masyarakat. Kendaraan bermotor sudah menjadi kebutuhan mutlak pada saat ini dan kendaraan yang berfungsi sebagai sarana transportasi, tanpa kendaraan atau transportasi aktifitas kehidupan manusia akan menjadi lebih lambat dan sulit untuk berkembang dan dengan semakin pesatnya kemajuan ekonomi di kota-kota besar Indonesia mendorong semakin tinggi aktifitas masyarakat

hingga bertambahnya kebutuhan akan transportasi sehingga negara Indonesia mengimpor kendaraan bermotor untuk perkembangan perekonomian negara Indonesia dan lonjakan impor kendaraan bermotor dipicu oleh peningkatan permintaan terhadap perekonomian Indonesia.

Produk Domestik Bruto (PDB) adalah nilai pasar semua barang dan jasa yang diproduksi oleh suatu negara pada periode tertentu dan merupakan salah satu di antara beberapa variabel ekonomi makro yang paling diperhatikan oleh para ekonom. Alasannya karena PDB merupakan indikator utama untuk

menilai kemakmuran suatu negara PDB sendiri juga diartikan sebagai nilai tambah total yang dihasilkan oleh seluruh kegiatan ekonomi selama periode waktu tertentu (Mankiw, 2007:19).

Tabel 1 Produk Domestik Bruto (PDB) Indonesia harga konstan 2010 (Milyar Rupiah)

Tahun	PDB Harga Konstan	PDB Harga Berlaku
2010	6.864.133,10	6.864.133,10
2011	7.287.635,30	7.831.726,00
2012	7.727.083,40	8.615.704,50
2013	8.156.497,80	9.546.134,00
2014	8.564.866,60	10.569.705,30
2015	8.982.517,10	11.526.332,80
2016	9.434.613,40	12.401.728,50
2017	9.912.703,60	13.587.212,60
2018	10.425.316,30	14.837.357,50
2019	10.949.243,70	15.833.943,40

Sumber : Badan Pusat Statistik 2020

Dapat kita lihat pada tabel di atas Produk Domestik Bruto (PDB) Indonesia harga konstan dari tahun 2010 – 2019 mengalami peningkatan setiap tahunnya. Pada tahun 2010 PDB Indonesia sebesar 6.864.133.10 milyar rupiah dan PDB Indonesia harga konstan meningkat hingga tahun 2019 sebesar 10.949.243,70 milyar rupiah. Dimana PDB atas harga konstan menunjukkan nilai tambah barang dan jasa tersebut yang dihitung menggunakan harga yang berlaku pada satu tahun tertentu sebagai tahun dasar.

Besar angka PDB merupakan hal penting untuk mengetahui sejauh mana kemampuan perekonomian dalam menghasilkan output permintaan para pelaku ekonomi. PDB juga digunakan untuk mengukur standar kehidupan antar negara. Pada umumnya ekonomi suatu negara dapat di ukur dengan produk domestik bruto (PDB). PDB sangat mempengaruhi pola konsumsi penduduk di suatu negara. Umumnya pola konsumsi penduduk yang meningkat di negara sedang berkembang akan di ikuti oleh kecenderungan meningkatnya impor, hal ini disebabkan produktivitas

di negara tersebut belum mampu memenuhi seluruh kebutuhannya.

Begitu juga dengan nilai impor dimana nilai impor merupakan uang yang menjadi dasar perhitungan bea masuk, pada kegiatan impor semua barang dikenakan bea masuk dimana bea masuk merupakan pungutan berdasarkan ketentuan dalam peraturan perundang-undangan yang mengatur mengenai kepabeanan dan barang yang dibeli dari luar negeri sudah termasuk dalam kategori barang impor akan dikenakan pajak atas barang yang di impor. Selain itu yang menentukan jumlah nilai impor adalah kemampuan negara dalam membeli barang-barang hasil buatan luar negeri yang berarti nilai impor tergantung dari tingkat pendapatan nasional negara itu sendiri. Makin tinggi tingkat pendapatan serta makin rendah kemampuan negara dalam menghasilkan barang-barang tersebut, maka impor makin tinggi dan makin banyak terdapat kebocoran dalam pendapatan nasional.

Tabel 2 Nilai Impor Kendaraan Sepeda Motor Menurut Negara Asal Tujuan Tahun 2012 – 2019 (juta US\$)

Negara Asal	Tahun							
	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Thailand	2.033,1	1.484	1.000,7	444,5	254,6	666,0	607,7	621,6
Jepang	1.574,5	801,7	555,7	112,7	114,7	644,3	890,0	590,1
Jerman	171,5	202,6	158,8	59,2	48,5	110,3	145,8	138,3
Korea Selatan	63,3	204,6	123,4	25,8	29,6	215,2	170,6	162,2
Amerika Serikat	258,7	75	50,6	13,3	10,1	18,5	35,7	33,0
Inggris	228,8	59,2	53,9	9,3	6	21,2	35,4	36,3
Singapura	196,5	95	52,9	4,7	1	5,2	16,5	4,8
India	347,7	83	133,1	24,8	37,6	334,3	455,5	280,9
Swedia	247,0	60,3	22,6	8,9	22,7	103,0	108,1	62,2
Tiongkok	157,1	124	63,4	13,2	7,6	84,2	137,7	179,1
Lainnya	264	172,4	113,7	40,6	56,6	299,7	296,9	159,1
Jumlah	5.542,2	3.361,8	2.328,9	757,0	589,0	2.501,9	2.899,9	2.267,6

Sumber : Badan Pusat Statistik 2020

Dapat kita lihat pada tabel di atas menunjukkan bahwa Nilai impor sepeda motor menurut Negara asal tujuan tahun 2012 – 2019 mengalami fluktuas setiap tahunnya. Dimana pada tahun 2012 jumlah Nilai impor kendaraan bermotor sebesar 5.542.2 juta US\$, dan menurun sampai tahun 2016 jumlah Nilai impor kendaraan bermotor menurun menjadi 589 juta US\$ dan pada tahun 2019 jumlah Nilai impor

kendaraan bermotor meningkat sebesar 2.267,6 juta US\$, meskipun begitu masih lebih rendah pada tahun 2018 yakni 2.899,9 juta US\$.

Penurunan impor kendaraan bermotor dipicu oleh nilai tukar rill, salah satu faktor yang mempengaruhi barang dan jasa antar negara adalah nilai tukar rill suatu negara terhadap mata uang asing. Nilai tukar rill sangat penting dalam menentukan daya saing dan tidak stabilnya nilai tukar rill akan berpengaruh terhadap ekspor dan impor. Berikut ini dapat dilihat total nilai impor produk kendaraan Sepeda motor dari tahun 2002 – 2019.

Tabel 3 Nilai Impor Sepeda Motor dalam tahun 2006 – 2019 (juta US\$)

Tahun	Nilai Impor	Peningkatan (Penurunan) dalam %
2006	1043.8	-
2007	1163.3	11.45
2008	2335.5	100.77
2009	1502.3	(35.68)
2010	2863.3	90.59
2011	4196.2	46.55
2012	5542.2	32.08
2013	3361.8	(39.34)
2014	2328.9	(30.72)
2015	757	(67.50)
2016	589	(22.19)
2017	2 501.9	324.77
2018	2.899.9	15.91
2019	2,267.6	(21,80)

Sumber : *Badan Pusat Statistik 2020*

Dari tabel diatas dapat dilihat nilai impor sepeda motor di Indonesia dari tahun 2006 – 2019 mengalami fluktuasi, peningkatan nilai impor terbesar terjadi di tahun 2017 dimana terjadi peningkatan nilai impor sepeda motor sebesar 324,77 % dari tahun sebelumnya, sementara penurunan nilai impor sepeda motor terbesar terjadi di tahun 2015, terjadi penurunan nilai impor sepeda motor dari tahun sebelumnya sebesar 67,50 %.

Seiring dengan perkembangan zaman, banyak perubahan yang terjadi diantaranya adanya perubahan pendapatan, kemajuan teknologi, kemajuan informasi, komunikasi dan transportasi yang menyebabkan keinginan akan suatu barang yang

berkualitas semakin meningkat. Salah satu perubahan perilaku konsumen adalah kesadaran konsumen akan gaya hidup berkelas atau sosial di dunia masyarakat. Hal ini menimbulkan munculnya berbagai produk impor yang merajalela di Indonesia salah satunya adalah produk kendaraan Sepeda motor.

Tabel 4 Perkembangan Jumlah Kendaraan Menurut Jenis di Indonesia Tahun 2006 – 2019 (Unit)

Tahun	Mobil	Bis	Truk/ Mobil Barang	Sepeda motor	Jumlah
2006	6.035.291	1.350.047	3.398.956	32.528.758	43.313.052
2007	6.877.229	1.736.087	4.234.236	41.951.128	54.802.680
2008	7.489.852	2.059.187	4.452.343	47.683.681	61.685.063
2009	7.910.407	2.160.973	4.498.171	52.767.003	67.336.644
2010	8.891.041	2.250.109	4.687.789	61.078.188	76.907.127
2011	9.548.866	2.254.406	4.958.738	68.839.341	85.601.351
2012	10.432.259	2.273.821	5.286.061	76.381.183	94.373.324
2013	11.484.514	2.286.309	5.615.494	84.732.652	104.118.969
2014	12.599.038	2.398.846	6.235.136	92.976.240	114.209.260
2015	13.480.973	2.420.917	6.611.028	98.881.267	121.394.185
2016	14.580.666	2.486.898	7.063.433	105.150.082	129.281.079
2017	15.493.068	2.509.258	7.523.550	113.030.793	138.556.669
2018	15.625.141	2.512.635	7.714.215	118.165.625	144.017.616
2019	15.900.828	2.842.957	8.001.657	149.645.318	176.390.760
Bea masuk impor	10% - 50%	50%	10% - 50%	10% - 40%	

Sumber : *Badan Pusat Statistik Republik Indonesia 2020 Menteri Keuangan Republik Indonesia 2020*

Berdasarkan tabel diatas data Badan Pusat Statistik pada tahun 2019, jumlah kendaraan bermotor di Indonesia sudah mencapai 176 juta unit meningkat dalam kurun waktu 14 tahun. Dimana data yang dipublikasi tahun 2006 masih berada pada kisaran angka 43 juta unit. Peningkatan ini dipengaruhi dengan pendapatan masyarakat yang semakin meningkat serta didukung oleh kemudahan dalam kepemilikan kendaraan bermotor serta ditunjang dengan program sepeda motor murah, sehingga baik produsen, Agen Tunggal Pemegang Merek (ATPM) berlomba untuk menggaet konsumen dengan berbagai cara. Namun dibalik semua itu, meningkatnya jumlah kendaraan pasti juga punya dampak buruk terhadap lingkungan yang berbanding lurus dengan perkembangan tersebut seperti polusi yang dikeluarkan dari kendaraan tersebut.

Pada setiap kendaraan bermotor yang masuk di Indonesia akan dikenakan bea masuk impor. Dimana Mobil, Bis dan Truk dengan kapasitas silinder 1.000cc tetapi tidak melebihi 1.500cc akan dikenakan bea masuk sebesar 10%. Sedangkan dengan kapasitas silinder 1.500cc – 2.000cc keatas akan dikenakan bea masuk sebesar 50%. Dan pada kendaraan Sepeda Motor dengan kapasitas silinder tidak lebih dari 50cc akan dikenakan bea masuk impor sebesar 10%. Sedangkan dengan kapasitas silinder dari 50cc tetapi tidak melebihi 250cc akan dikenakan bea masuk sebesar 30%. Dan kapasitas silinder 250cc- 500cc akan dikenakan bea masuk sebesar 40%

Dari 3 tabel tersebut, tabel 1 mengenai Produk Domestik Bruto (PDB) Indonesia harga konstan 2010, dimana Produk Domestik Bruto mengalami peningkatan setiap tahunnya. Dan pada tabel 2 Nilai impor kendaraan bermotor menurut Negara asal tujuan tahun 2012-2019 mengalami penurunan hingga 2016 dan meningkat lagi pada tahun 2019 meskipun tidak seperti pada tahun sebelumnya, dimana besar kecilnya impor dipicu oleh peningkatan permintaan terhadap perekonomian Indonesia dan perekonomian Indonesia sendiri diukur oleh PDB (Produk Domestik Bruto). Selain itu penurunan impor juga dapat dipicu oleh nilai tukar rill, dimana tidak stabilnya nilai tukar rill akan berpengaruh terhadap ekspor dan impor.

Berdasarkan hal tersebut maka penulis tertarik untuk mengadakan penelitian yang berjudul “ **Analisis pengaruh PDB Indonesia dan Nilai tukar rill terhadap Nilai Impor kendaraan sepeda motor tahun 2012 - 2019**”

Rumusan Masalah

Berdasarkan uraian latar belakang di atas, masalah yang diidentifikasi adalah nilai impor kendaraan bermotor mengalami

penurunan setiap tahunnya, sedangkan jumlah perkembangan kendaraan sepeda motor di Indonesia juga mengalami peningkatan setiap tahunnya. Dan Produk Domestik Bruto (PDB) Indonesia setiap tahunnya mengalami peningkatan yang dimana besar kecilnya impor lebih dipengaruhi oleh pendapatan negara tersebut.

1. Apakah Produk Domestik Bruto (PDB) berpengaruh terhadap Nilai Impor Kendaraan Sepeda Motor.
2. Bagaimana pengaruh nilai tukar rill terhadap nilai impor kendaraan Sepeda Motor.

Tujuan dan Mamfaat Penelitian

Berdasarkan latar belakang dari perumusan masalah di atas, maka tujuan dari penelitian ini adalah sebagai berikut:

1. Untuk mengetahui apakah Produk Domestik Bruto (PDB) berpengaruh terhadap Nilai impor kendaraan Sepeda Motor.
2. Untuk mengetahui pengaruh Nilai tukar rill terhadap nilai impor kendaraan Sepeda Motor.

Manfaat penelitian ini antara lain adalah sebagai berikut:

1. Sebagai bahan informasi yang dapat digunakan untuk dapat melihat pengaruh PDB terhadap nilai impor kendaraan Sepeda Motor
2. Sebagai bahan untuk menambah wawasan pengetahuan dari hasil-hasil penelitian bagi pembaca
3. Hasil penelitian ini diharapkan dapat menjadi acuan atau referensi untuk penelitian selanjutnya.

TINJAUAN PUSTAKA

Perdagangan Internasional

Perdagangan luar negeri timbul karena pada hakikatnya tidak ada suatu negara di dunia ini yang dapat menghasilkan semua barang dan jasa untuk memenuhi kebutuhan seluruh penduduknya. Walaupun ada yang dapat

menghasilkan berbagai kebutuhan penduduknya, akan tetapi tidak akan dapat mencukupi. Sehingga dalam banyak hal kegiatan mengimpor barang-barang lebih murah daripada menghasilkannya sendiri didalam negeri. Hal ini yang menyebabkan impor suatu barang dilakukan oleh suatu negara (Deliarnov, 2005).

Perdagangan internasional adalah perdagangan yang dilakukan antara dua Negara atau lebih atas kesepakatan yang telah disetujui. Terjadinya perdagangan internasional dikarenakan adanya kebutuhan negara yang tidak dapat dihasilkan oleh negara itu sendiri, kurangnya produksi negara untuk memenuhi kebutuhan negara itu sendiri, perbedaan kemampuan dalam memproduksi serta perbedaan sumber daya yang dimiliki Negara. Terdapat beberapa model yang menjelaskan tentang terjadinya permintaan dan penawaran pada perdagangan internasional (Salvatore, 2004).

Pengertian Impor

Aktivitas berbagai pihak seperti pengusaha yang membeli barang di luar negeri untuk dijual lagi di dalam negeri disebut dengan impor. Aktivitas impor bertujuan untuk mendapatkan keuntungan. Aktivitas impor dilakukan apabila barang yang bersangkutan di luar negeri memiliki harga yang lebih murah ataupun barang yang bersangkutan tidak diproduksi dalam negeri (Ekananda, 2015).

Impor memiliki dampak positif dan negatif terhadap perekonomian Indonesia. Dampak positifnya adalah membantu mencukupi kebutuhan masyarakat Indonesia, baik itu di konsumsi secara langsung maupun bahan baku untuk proses produksi. Sedangkan dampak negatifnya adalah jika jumlah impor lebih besar daripada jumlah ekspor, maka neraca pembayaran akan menjadi defisit.

Pada prinsipnya, impor suatu produk terjadi karena tiga alasan. Pertama, produksi dalam negeri terbatas,

sedangkan permintaan domestik tinggi (kelebihan permintaan di pasar domestik), Jadi impor hanya sebagai pelengkap. Keterbatasan produksi dalam negeri tersebut bisa karena dua hal, yakni (a) kapasitas produksi memang terbatas (titik optimum dalam skala ekonomis sudah tercapai), misalnya untuk kasus pertanian, lahan yang tersedia terbatas karena negaranya memang kecil atau (b) pemakaian kapasitas terpasang masih dibawah 100% karena berbagai penyebab, bisa karena keterbatasan dana atau kurangnya tenaga kerja. Kedua, impor lebih murah dibandingkan dengan harga dari produk sendiri, yang dikarenakan berbagai faktor, seperti ekonomi biaya tinggi atau tingkat efisiensi yang rendah dalam produksi dalam negeri, atau kualitas produk impor lebih baik dengan harga yang relatif sama. Ketiga, dilihat dari sisi neraca perdagangan (atau neraca pembayaran), impor lebih menguntungkan karena produksi dalam negeri bisa untuk ekspor dengan asumsi harga ekspor di pasar luar negeri lebih tinggi daripada harga impor yang harus dibayar (anonimousc, 2011).

Realisasi impor juga ditentukan oleh kemampuan masyarakat suatu Negara untuk membeli barang-barang buatan luar negeri, yang berarti besarnya impor tergantung dari tingkat pendapatan nasional negara tersebut. Makin tinggi tingkat pendapatan, serta makin rendah kemampuan negara dalam menghasilkan barang-barang tersebut, maka impor makin tinggi dan makin banyak terdapat “kebocoran” dalam pendapat nasional (Deliarnov, 2005).

Faktor-Faktor Yang Mempengaruhi Impor

a. Nilai Tukar Rill

Nilai tukar antar dua negara adalah harga yang penduduk negara-negara tersebut tukaran satu sama lain. Sedangkan Nilai tukar rill merupakan harga relative barang-barang diantara dua negara atau nilai tukar yang

digunakan seseorang saat menukarkan barang dan jasa suatu Negara dengan barang atau jasa dari Negara lain. Nilai tukar rill menyatakan tingkat dimana kita bisa memperdagangkan barang-barang suatu negara untuk barang-barang negara lain (Mankiw, 2006). Bila nilai tukar nominal adalah harga relative antara dua Negara, maka nilai tukar rill adalah harga barang relative antar dua negara. Nilai tukar nominal juga dapat diartikan sebagai nilai yang di gunakan seseorang saat menukar mata uang suatu negara dengan mata uang negara lain. Nilai tukar rill diperoleh dari nilai tukar nominal yang sudah dikoreksi dengan harga relative yaitu harga-harga dalam negeri dibandingkan dengan arga luar negeri.

Nilai tukar rill antar dua Negara di hitung dari kurs nominal dan tingkat harga di kedua negara. Jika kurs rill tinggi, barang-barang luar negeri relatif murah, dan barang-barang domestik relative mahal. Jika kurs rill rendah, barang-barang luar negeri relatif mahal, dan barang-barang domestik relatif murah. Hubungan nilai tukar rill suatu mata uang dengan nilai tukar nominal harga barang domestik dan harga barang luar negeri dapat dirumuskan sebagai berikut:

$$E = e \times (P/P^*)$$

Dimana E adalah nilai tukar rill, e adalah nilai tukar nominal, P adalah tingkat harga domestik dan P^* adalah tingkat nilai luar negeri. Jadi rasio tingkat harga P/P^* merupakan perbandingan antara tingkat harga di dalam negeri dengan tingkat harag di luar negeri. Nilai tukar rill menyatakan tingkat dimana pelaku ekonomi dapat memperdagangkan barang-barang dari suatu negara untuk barang-barang dari negara lain. Nilai tukar rill antara ke dua negara di hitung dari nilai tukar nominal dan tingkat harga di kedua negara.

b. Pendapatan Nasional

Hubungan antara pendapatan nasional dengan impor saling berpengaruh. Pendapatan nasional

merupakan salah satu variable yang mempengaruhi impor menurut Anggaristyadi (2011), Pendapatan nasional mempunyai pengaruh terhadap fluaktasi impor, semakin stabil pendapatan nasional, biasanya akan berbading positif terhadap impor, hal ini menggambarkan semain tinggi pula pendapatan masyarakat sehingga daya beli masyarakat terhadap barang kebutuhan semakin meningkat, lebih terhadappa barang-barang yang tidak dapat di produksi sendiri, Indonesia harus mengimpor dari Negara lain.

Menurut Sukirno (2008:36) pendapatan nasional adalah jumlah pedapatan yang diterima oleh faktor produski yang digunakan untuk memproduksi barang dan jasa dalam suatu tahun tertentu. Setiap negara memiliki suatu system perhitungan pendapatan nasional. Sistem tersebut merupakan suatu cara mengumpulkan informasi perhitungan terhadap hal-hal sebagai berikut (Wardayadi:2017)

Bea Masuk Impor

Bea masuk merupakan pungutan/tarif negara berdasarkan undang-undang yang dikenakan terhadap barang yang memasuki daerah pabean. Daerah pabean berarti wilayah Republik Indonesia yang meliputi wilayah darat, perairan dan ruang udara diatasnya, serta tempat-tempat tertentu di Zona Ekonomi Eksklusif dan landasan kontingen yang didalamnya berlaku undang-undang kepabeanaan. Jenis dan kondisi barang impor di hitung dari unsur harga barang (Cots), unsur asuransi (Insurance) dan biaya angkut (Freight) yang dikonversi dalam satuan kurs rupiah dengan nilai tukar yang berlaku pada hari dihitungnya bea masuk tersebut. Hasil dari perhitungan ke tiga unsur tersebut disebut nilai pabeaan yang selanjutnya besarnya bea masuk akan didapatnya dengan dikalikan besaran bea masuk. (Bachtiar, 2017)

Perhitungan Bea masuk yang ditetapkan pemerintah atas barang impor :

$$\text{Bea masuk impor} = \text{cots} + \text{insurance} + \text{freight}$$

Dimana:

Cots (harga barang)

Insurance (asuransi)

Freight (ongkos kirim)

Dimana pada umumnya yang berkaitan dengan kegiatan impor akan berhubungan dengan Bea masuk impor / bea cukai, baik dari negara pengirim maupun penerima.

Produk Domestik Bruto (PDB) atau Gross Domestic Product (GDP)

Dalam perekonomian suatu negara terdapat suatu indikator yang digunakan untuk menilai apakah perekonomian berlangsung dengan baik atau buruk. Indikator dalam menilai perekonomian tersebut harus dapat digunakan untuk mengetahui total pendapatan yang diperoleh semua orang dalam perekonomian. Indikator yang pas dan sesuai dalam melakukan pengukuran tersebut adalah Produk Domestik Bruto (PDB). Selain itu, PDB juga mengukur dua hal pada saat bersamaan : total pendapatan semua orang dalam perekonomian dan total pengeluaran Negara untuk membeli barang dan jasa hasil dari perekonomian. Alasan PDB dapat melakukan pengukuran total pendapatan dan pengeluaran dikarenakan untuk suatu perekonomian secara keseluruhan, pendapatan pasti sama dengan pengeluaran. Pengertian dari PDB adalah nilai pasar dari semua barang dan jasa akhir (final) yang diproduksi dalam sebuah negara pada suatu periode. Namun, dalam PDB terdapat beberapa hal yang tidak disertakan seperti nilai dari semua kegiatan yang terjadi diluar pasar, kualitas lingkungan dan distribusi pendapatan. Oleh sebab itu, PDB per kapita yang merupakan besarnya PDB apabila dibandingkan dengan jumlah penduduk suatu negara merupakan alat yang lebih baik yang dapat

memberitahukan kita apa yang terjadi pada rata-rata penduduk, standar hidup dari warga negaranya (Mankiw,2006 : 5,6,22,23).

Hubungan Produk Domestik Bruto (PDB) dengan Impor

Pada umumnya pertumbuhan perekonomian suatu Negara dapat diukur dengan PDB, karena merupakan nilai pasar semua barang dan jasa akhir yang diproduksi dalam suatu Negara selama satu periode atau satu tahun (Van den Bergh, 2009). PDB sangatlah mempengaruhi konsumsi masyarakat di Negara berkembang, biasanya sering meningkatnya pola konsumsi masyarakat maka impor akan cenderung meningkat. Hal semacam ini disebabkan karena produktifitas suatu Negara belum mampu memenuhi seluruh kebutuhannya (Nanga, 2005;9)

Teori Permintaan Dan Penawaran

a. Permintaan

Permintaan merupakan jumlah barang dan jasa yang bersedia dibeli pada tingkat harga tertentu untuk memperoleh barang dan jasa yang dimintanya. Permintaan pasar atau permintaan atas suatu komoditi menunjukkan jumlah dari komoditi yang diminta per periode waktu pada berbagai harga alternatif oleh semua individu didalam pasar. Faktor- faktor yang mempengaruhi permintaan yaitu :

1. Harga barang itu sendiri
2. Harga barang lain
3. Selera
4. Jumlah penduduk
5. Tingkat pendapatan

c. Keseimbangan Tingkat Harga , Kelebihan Permintaan dan Penawaran Dalam teori permintaan dan penawaran secara singkat jika terjadi kelebihan penawaran jika dibandingkan dengan jumlah permintaan maka tingkat harganya akan mengalami penurunan. Sebaliknya jika terjadi kelebihan permintaan dibandingkan dengan jumlah penawarannya maka tingkat harga akan naik. Tingkat harga ekuilibrium/

keseimbangan adalah tingkat harga yang seimbang dimana jumlah barang yang diminta sama dengan jumlah barang yang ditawarkan. Jika terjadi kelebihan jumlah permintaan atau kelebihan jumlah penawaran dipasar, maka pasar itu mengalami kondisi disequilibrium, dan harga pasar akan terus berubah (Sanusi,B.2003).

METODE PENELITIAN

Lokasi Penelitian

Lokasi penelitian ini adalah Indonesia dengan menggunakan data runtun waktu yang dikeluarkan dan dipublikasikan oleh Badan Pusat Statistik yang ada kaitannya dengan objek penelitian analisis pengaruh PDB Indonesia dan nilai tukar rill terhadap nilai impor kendaraan sepeda motor.

Metode Analisis

Metode analisis data meliputi analisis deskriptif dan analisis kuantitatif.

a. Analisis deskriptif yaitu analisis yang digunakan untuk menganalisis data dengan cara mendeskripsikan atau menggambarkan data yang telah terkumpul sebagaimana adanya tanpa bermaksud membuat kesimpulan yang berlaku untuk umum atau generalisasi. Setelah seluruh data terkumpul, maka selanjutnya adalah mengolah data dengan komputerisasi menggunakan SPSS 10 kemudian mendistribusikannya ke dalam tabel, dan membahas data yang diolah tersebut secara deskriptif (Sugiyono,2008).

b. Analisis Kuantitatif adalah analisis dengan menampilkan model-model matematis dalam menganalisis sebuah data (Prasetya,2005). Dalam analisis kuantitatif yang digunakan dalam penelitian ini adalah analisis regresi linear berganda.

Analisis Regresi Linear Berganda

Untuk mengetahui Analisa pengaruh PDB Indonesia terhadap Nilai Impor Kendaraan Bermotor tahun 2012-2019 maka digunakan analisis regresi

linear berganda dengan rumus : (Ghozali, 2002 : 62).

$$Y = \alpha + \beta_1X_1 + \beta_2X_2 + \mu$$

Uji Asumsi Klasik

Sebelum dilakukan pengujian hipotesis dengan menggunakan analisis regresi berganda, maka diperlukan pengujian asumsi klasik yang meliputi pengujian Normalitas, multikolinearitas, Autokorelasi dan Heteroskedastisitas.

Uji Normalitas

Uji normalitas bertujuan untuk menguji apakah dalam model regresi, variabel dependen dan independen atau keduanya mempunyai distribusi normal atau mendeteksi normal. Uji normalitas data menggunakan Kolmogorov-Smirnov Test dengan membandingkan *Asymptotic Significance* $\alpha = 5\%$. Dasar penarikan kesimpulan adalah data dikatakan distribusi normal apabila *Asymptotic Significance* $> 0,05$ (Santoso 2012). Sebelum dilakukan pengujian hipotesis dengan menggunakan analisis regresi berganda, maka diperlukan pengujian asumsi klasik yang meliputi pengujian multikolinearitas, Autokorelasi dan Heteroskedastisitas.

Uji Multikolinearitas

Uji multikolinearitas bertujuan untuk menguji apakah terdapat korelasi antar variabel bebas (independen). Model regresi yang baik seharusnya tidak terjadi korelasi di antara variabel independen (Ghozali 2013, p. 103). Untuk mendeteksi adanya masalah multikolinearitas adalah dengan menggunakan perhitungan nilai tolerance $\leq 0,10$ atau sama dengan nilai $VIF \geq 10$. Nilai VIF kurang dari 10 menunjukkan bahwa korelasi antar variabel independen masih dapat ditolerir (Ghozali 2013, pp. 103-104).

Uji Autokorelasi

Uji autokorelasi bertujuan menguji apakah dalam model regresi linier ada korelasi antara kesalahan

pengganggu pada periode t dengan kesalahan pengganggu $t-1$ (sebelumnya) (Ghozali 2013, p. 107). Autokorelasi terjadi apabila korelasi antara anggota sampel yang diurutkan berdasarkan waktu. Penyimpangan asumsi ini biasanya muncul pada observasi yang menggunakan data *time series*. Konsekuensi adanya autokorelasi adalah varian sampel tidak menggambarkan varian populasinya, dan model regresi yang dihasilkan tidak dapat digunakan untuk menaksir nilai variabel dependen pada nilai variabel independen tertentu. Umumnya untuk mengetahui adanya autokorelasi dilakukan uji Durbin-Watson. Besaran Durbin-Watson secara umum bisa diambil patokan 4-du (batas atas) 4-dl (batas bawah).

Uji Heteroskedastisitas

Uji heteroskedastisitas bertujuan untuk menguji apakah dalam model regresi terjadi ketidaksamaan variance dari residual satu pengamatan ke pengamatan yang lain. Jika variance dari residual satu pengamatan ke pengamatan lain tetap, maka disebut homoskedastisitas dan jika berbeda disebut heteroskedastisitas. Model regresi yang baik adalah yang homoskedastisitas atau tidak terjadi Heteroskedastisitas (Ghozali 2013, p. 134). Metode yang dapat digunakan yaitu melihat grafik plot antara nilai prediksi variabel terikat (dependen) yaitu ZPRED dengan residualnya SRESID.

Uji Statistik

Uji Simultan (uji F)

Uji statistik F pada dasarnya menunjukkan apakah semua variabel independen yang dimasukkan dalam model mempunyai pengaruh secara bersama-sama atau simultan terhadap variabel dependen. Dengan tingkat kepercayaan 95%. Hipotesis yang hendak diuji adalah apakah semua parameter model sama dengan nol (Ghozali 2013, p. 96):

1. $H_0 : H_1 = H_2 = H_3 = 0$, artinya semua variabel independen bukan merupakan penjelas yang signifikan terhadap variabel dependen.

2. $H_a : H_1 \neq H_2 \neq H_3 \neq 0$, artinya semua variabel independen secara simultan merupakan penjelas yang signifikan terhadap variabel dependen.

Untuk menguji hipotesis ini, digunakan statistik F dengan kriteria pengambilan keputusan sebagai berikut:

1. Dengan menggunakan angka probabilitas signifikansi. Apabila probabilitas signifikansi $< 0,05$, maka H_0 ditolak dan H_a diterima.

2. Dengan membandingkan nilai F hitung dengan F tabel. Apabila F hitung $> F$ tabel, maka H_0 ditolak dan H_a diterima artinya semua variabel independen secara serentak dan signifikan mempengaruhi variabel dependen.

Uji Parsial (Uji t)

Uji statistik pada dasarnya menunjukkan seberapa besar pengaruh satu variabel independen secara individual atau parsial dalam menerangkan variasi variabel dependen. Dengan tingkat kepercayaan 95%.

Hipotesis yang hendak diuji apakah suatu parameter (b_i) sama dengan nol, adalah (Ghozali 2013, p. 97):

1. $H_0 : b_1 = 0$, artinya variabel independen secara individual tidak mempengaruhi variabel dependen.

2. $H_a : b_1 \neq 0$, artinya suatu variabel independen secara individual mempengaruhi variabel dependen.

Dasar pengambilan keputusan sebagai berikut:

1. Dengan menggunakan angka probabilitas signifikansi. Apabila probabilitas signifikansi $< 0,05$, maka H_0 ditolak dan H_a diterima.

2. Dengan membandingkan nilai t hitungnya dengan t tabel. Apabila t hitung $> t$ tabel, maka H_0 ditolak

dan H_a diterima artinya suatu variabel independen secara individual mempengaruhi variabel dependen.

Koefisien Korelasi (R)

Koefisien korelasi (R) berguna untuk menunjukkan arah hubungan antara variabel dependen dengan variabel independen (Ghozali 2013, p. 94). Semakin besar nilai koefisien korelasi maka semakin erat hubungan antara variabel independen dan variabel dependen atau sebaliknya.

Koefisien Determinasi (R^2)

Koefisien determinasi (R^2) pada intinya mengukur seberapa jauh kemampuan model dalam menerangkan variasi variabel dependen (Ghozali 2013, p. 95). Nilai koefisien determinasi adalah antara nol dan satu. Nilai R^2 yang kecil berarti kemampuan variabel-variabel independen dalam menjelaskan variasi variabel dependen amat terbatas.

HASIL PENELITIAN

Tabel 5 Hasil Uji Normalitas Data One-Sample Kolmogorov-Smirnov Test

	PDB	Nilai_Tu kar	Impor _Spd mtr
N	8	8	8
Normal Parameters ^{a,b}	Mean 9269105.2 Std. Deviat 375	12930.7 500	2531. 0375
Most Extreme Differences	Absolute .110 Positive .110 Negative -.099	.255 .154 -.255	.183 .172 -.183
Kolmogorov-Smirnov Z	.311	.722	.517
Asymp. Sig. (2-tailed)	1.000	.674	.952

a. Test distribution is Normal.

b. Calculated from data.

Sumber: data primer yang diolah, 2020

Uji normalitas bertujuan untuk menguji apakah dalam model regresi, variabel dependen dan independen atau keduanya mempunyai distribusi normal atau mendeteksi normal.

Berdasarkan uji *Kolmogorov*

Smirnov diatas diketahui nilai *P value (Asymp.Sig)* untuk nilai PDB Indonesia, nilai tukar rill dan nilai impor kendaraan sepeda motor masing-masing nilai *P value (Asymp.Sig) > 0,05*. Artinya adalah model regresi memenuhi asumsi normalitas.

Uji Multikolinieritas

Tujuan uji multikolinieritas yaitu untuk menguji apakah dalam model regresi telah ditemukan adanya korelasi antar variabel bebas (independent variable). Untuk mendeteksi terjadinya multikolinieritas dilakukan dengan melihat apakah nilai *Variance Inflation Factor (VIF)* tidak lebih besar dari 10, maka model terbebas dari multikolinieritas. Dapat dilihat di tabel 6 berikut ini :

Tabel 6 Hasil Uji Multikolinieritas

Model	Collinearity Statistics	
	Tolerance	VIF
1 (Constant)		
PDB	.318	3.140
Nilai_Tukar	.318	3.140

Sumber: data primer yang diolah, 2020

Berdasarkan tabel 6 di atas, dapat dilihat dari hasil analisis *Collinearity Statistics* bahwa dalam model regresi tidak terjadi multikolinieritas. Hal ini dapat dilihat dari nilai setiap tolerance dari setiap variabel $> 0,01$ (10%) dan nilai VIF dari setiap variabel < 10 . Hasil ini menunjukkan variabel terbebas dari asumsi klasik multikolinieritas karena hasilnya lebih kecil dari 10.

Hasil Uji Autokorelasi

Uji autokorelasi di gunakan untuk menguji apakah model regresi linear ada korelasi antara kesalahan pengganggu pada periode t dengan kesalahan pengganggu pada periode t-1 (sebelumnya). Pada penelitian ini metode pengujian autokorelasi menggunakan nilai statistik Durbin Watson (DW). Untuk mengetahui ada tidaknya autokorelasi, dilakukan dengan pengujian terhadap nilai DW dan

dibandingkan nilai dan dari tabel Durbin Watson. Hasil perhitungan dengan SPSS, diperoleh nilai statistik Durbin Watson sebagai berikut:

Tabel 7 Uji Autokorelasi

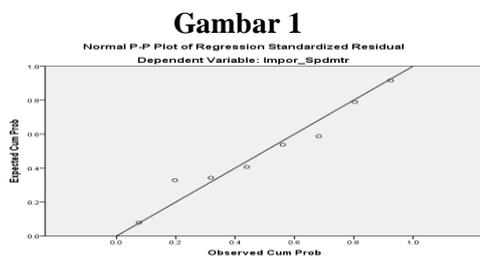
Model	R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate	Durbin-Watson
1	.834 ^a	.696	.575	1013.86757	1.986

Sumber: data primer yang diolah, 2020

Berdasarkan hasil diatas diketahui nilai d_{hitung} (Durbin Watson) terletak antara $du < 1,986 < 4 - du$. Dapat disimpulkan bahwa tidak ditemukannya autokorelasi dalam model regresi.

Uji Heteroskedastisitas

Ghozali (2013) menyatakan dasar analisis adalah jika ada pola tertentu, seperti titik-titik yang ada membentuk pola tertentu yang teratur, maka mengindikasikan telah terjadi heteroskedastisitas. Jika tidak ada pola yang jelas, serta titik-titik menyebar di atas dan di bawah angka 0 pada sumbu Y, maka tidak terjadi heteroskedastisitas.



Sumber: data primer yang diolah, 2020

Dari gambar Scatterplot diatas terlihat data menyebar secara acak diatas dan dibawah titik 0 pada sumbu Y, maka tidak terdapat heteroskedastisitas.

Analisis Regresi Berganda

Untuk mengetahui pengaruh PDB Indonesia dan Nilai tukar rill terhadap Nilai Impor kendaraan sepeda motor tahun 2012 - 2019 maka digunakan model pengujian analisis regresi berganda. Adapun hasil analisis regresi berganda dengan menggunakan program SPSS adalah sebagai berikut:

Persamaan Regresi Linear Berganda

Berdasarkan hasil perhitungan dengan Program SPSS *for windows* versi 23.0 diperoleh koefisien-koefisien pada persamaan regresi linear berganda sebagaimana tabel berikut :

Tabel 8 Nilai-nilai koefisien pada persamaan regresi linear berganda Coefficients^a

Model	Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.
	B	Std. Error	Beta		
1 (Constant)	11418.083	3389.952		3.368	.020
PDB	.001	.001	.612	1.401	.220
Nilai_Tukar	-1.296	.447	-1.265	-2.896	.034

Sumber : Hasil Perhitungan dengan Program SPSS For Windows versi 23.0

Berdasarkan tabel diatas maka dapat diketahui bahwa persamaan regresi linear berganda dalam analisis ini adalah : $Y = 11418,083 + 0,001 X_1 - 1,296 X_2$

Uji-t (korelasi parsial)

Uji-t digunakan untuk mengetahui pengaruh variabel bebas terhadap variabel terikat secara individual dengan mengukur hubungan antara variabel bebas dengan variabel terikat. Berdasarkan tabel distribusi t-student dapat dilihat rumus sebagai berikut :

$$= \alpha/2 : n-2$$

$$= 0,05/2 : 8-2$$

$$= 0,025 : 6$$

Dan pada t-tabel hasilnya adalah 2,45. Hasil uji parsial (t) atas variabel bebas tersebut adalah sebagai berikut :

Tabel 9 Nilai-nilai koefisien pada persamaan regresi linear berganda Coefficients^a (Uji t)^a

Model	Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.
	B	Std. Error	Beta		
1 (Constant)	11418.083	3389.952		3.368	.020
PDB	.001	.001	.612	1.401	.220
Nilai_Tukar	-1.296	.447	-1.265	-2.896	.034

Sumber : Hasil Perhitungan dengan Program SPSS For Windows versi 23.0

Ketentuan uji t adalah H_0 dapat diterima jika t-hitung lebih kecil atau sama dengan t-tabel dan H_1 diterima apabila t-hitung lebih besar daripada t-tabel.

Uji Simultan (Uji f)

Uji F adalah pengujian signifikan simultan yang digunakan untuk melihat bagaimana variabel independen secara bersama-sama mempengaruhi variabel dependen (pertumbuhan laba). Melalui bantuan Program SPSS for Windows versi 23 diperoleh hasil uji F sebagaimana yang dapat dilihat pada tabel berikut:

Tabel 10 Hasil Pengujian Simultan/ANOVA^b

Model	Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
1 Regression	11783514.809	2	5891757.404	5.732	.051 ^a
Residual	5139637.250	5	1027927.450		
Total	16923152.059	7			

a. Predictors: (Constant), Nilai_Tukar, PDB

b. Dependent Variable: Impor_Spdmtr

Sumber : Hasil Perhitungan dengan Program SPSS For Windows versi 23.0

Dari hasil uji F diperoleh nilai F hitung sebesar 5,732 dan sig 0,051. Sedangkan F-tabel pada tingkat keyakinan (α) 5 % dengan derajat bebas pembilang

$$\begin{aligned} &: (k-1) : (n-k) \\ &: (3-1) : (8-3) \\ &: 2 : 5 = 5,73 \end{aligned}$$

Dari F-tabel dapat dilihat hasilnya adalah 5,73. Hal ini menunjukkan bahwa nilai F-hitung (5,732) lebih besar daripada F-tabel (5,73). Dengan demikian dapat dikatakan bahwa variabel nilai PDB Indonesia (X1) dan Nilai tukar rill (X2) secara simultan berpengaruh signifikan terhadap Nilai Impor kendaraan sepeda motor tahun 2012-2019.

Analisis Koefisien Korelasi Berganda (R) dan Koefisien Determinasi (R²)

Koefisien korelasi berganda disimbolkan dengan R yang merupakan ukuran keeratan hubungan antara

variabel terikat dengan semua variabel bebas secara bersama-sama. Sedangkan koefisien determinasi berganda, disimbolkan R² merupakan ukuran kesesuaian garis linear berganda terhadap suatu data. Nilai R atau R² dapat dilihat pada tabel berikut :

Tabel 11 Model Summary

Model	R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate	Durbin-Watson
1	.834 ^a	.696	.575	1013.86757	1.986

a. Predictors: (Constant), Nilai_Tukar, PDB

b. Dependent Variable: Impor_Spdmtr

Sumber : Hasil Perhitungan dengan Program SPSS For Windows versi 23.0

Berdasarkan tabel diatas dapat diketahui bahwa nilai PDB Indonesia (X1) dan Nilai tukar rill (X2) mempunyai hubungan yang sangat kuat dengan variabel terikat, yaitu Nilai Impor kendaraan sepeda motor tahun 2012-2019, hal ini dapat dibuktikan melalui nilai koefisien korelasi berganda (R) sebesar 0,834. Pada tabel tersebut juga dapat diketahui bahwa nilai koefisien determinasi berganda (R²) sebesar 0,575. Hal ini menunjukkan bahwa semua variabel bebas secara bersama-sama memberikan sumbangan terhadap Nilai Impor kendaraan sepeda motor tahun 2012-2019 (Y) sebesar 57,50 %. Artinya variabel bahwa nilai PDB Indonesia (X1) dan Nilai tukar rill (X2) mempengaruhi Nilai Impor kendaraan sepeda motor tahun 2012-2019 sebesar 57,50 %.

PEMBAHASAN

Pengaruh PDB Indonesia (X1) terhadap Nilai Impor kendaraan sepeda motor

Hasil penelitian ini variabel PDB Indonesia (X1), nilai t-hitung yaitu 1,401 dengan taraf signifikansi 0,220 sama dengan tingkat keyakinan 5 %. Nilai thitung ini lebih kecil daripada t-tabel yaitu 2,45. Hal ini menyebabkan H_0 diterima dan H_1 ditolak sehingga variabel PDB Indonesia (X1) tidak

berpengaruh secara signifikan terhadap Nilai Impor kendaraan sepeda motor tahun 2012-2019. Menurut penelitian Septiani (2011) dalam melakukan perdagangan harus memperhatikan pendapatan nasional karena besarnya impor tergantung pada kesanggupan negara tersebut dalam membiayai impor.

Pengaruh nilai tukar rill (X2) terhadap Nilai Impor kendaraan sepeda motor

Hasil penelitian ini variabel Nilai tukar rill (X2), nilai t-hitung yaitu -2,896 dengan taraf signifikansi 0,034 sama dengan tingkat keyakinan 5 %. Nilai t-hitung ini lebih besar daripada t-tabel yaitu 2,45. Hal ini menyebabkan H_0 diterima dan H_1 ditolak sehingga variabel Nilai tukar rill (X2) berpengaruh secara signifikan terhadap Nilai Impor kendaraan sepeda motor tahun 2012-2019 namun pengaruhnya negatif.

SIMPULAN DAN SARAN

Berdasarkan hasil penelitian yang telah dikemukakan pada bab-bab sebelumnya, maka dapat diambil kesimpulan sebagai berikut,

Simpulan

1. Secara parsial, variabel PDB Indonesia (X1) tidak berpengaruh secara signifikan terhadap Nilai Impor kendaraan sepeda motor tahun 2012-2019 karena nilai t-hitung PDB Indonesia (X1) lebih kecil daripada t-tabel yaitu 2,45.
2. Secara parsial, variabel nilai tukar rill (X2) berpengaruh secara signifikan terhadap Nilai Impor kendaraan sepeda motor karena nilai t-hitung nilai tukar rill (X2) lebih kecil daripada t-tabel yaitu 2,45 namun pengaruhnya negatif.
3. Secara simultan, diperoleh nilai F hitung sebesar 5,732 dan sig 0,051 sedangkan f-tabel hasilnya adalah 4,95. Hal ini menunjukkan bahwa

nilai F-hitung (5,732) lebih besar daripada F-tabel (5,73). Dengan demikian dapat dikatakan bahwa variabel nilai PDB Indonesia (X1) dan Nilai tukar rill (X2) secara simultan berpengaruh signifikan terhadap Nilai Impor kendaraan sepeda motor tahun 2012-2019.

4. Diketahui bahwa nilai PDB Indonesia (X1) dan Nilai tukar rill (X2) mempunyai hubungan yang sangat kuat dengan variabel terikat, yaitu Nilai Impor kendaraan sepeda motor tahun 2012-2019, hal ini dapat dibuktikan melalui nilai koefisien korelasi berganda (R) sebesar 0,834. Pada tabel tersebut juga dapat diketahui bahwa nilai koefisien determinasi berganda (R^2) sebesar 0,575. Hal ini menunjukkan bahwa semua variabel bebas secara bersama-sama memberikan sumbangan terhadap Nilai Impor kendaraan sepeda motor tahun 2012-2019 (Y) sebesar 57,50 %. Artinya variabel bahwa nilai PDB Indonesia (X1) dan Nilai tukar rill (X2) mempengaruhi Nilai Impor kendaraan sepeda motor tahun 2012-2019 sebesar 57,50 %.

Saran

1. Sebaiknya pemerintah juga harus mampu menumbuh kembangkan industri dalam negeri, sehingga ketergantungan pada impor semakin kecil. Ketersediaan barang dalam negeri akan meningkatkan PDB dan akan terus meningkatkan aktivitas perekonomian di Indonesia.
2. Dalam hal ini juga pemerintah harus dapat mengendalikan impor melalui kebijakan pengendalian cadangan devisa sehingga dapat memantapkan posisi cadangan devisa dan menjaga kondisi neraca perdagangan internasional Indonesia.
3. Sebaiknya para produsen harus mampu meningkatkan kualitas dan

mutu produksi dalam negeri sehingga pola konsumsi masyarakat terhadap produksi dalam negeri meningkat. Importir yang dikenakan tarif impor yang besar dalam transaksinya oleh pemerintah akan mampu mengurangi impor yang tidak terlalu dibutuhkan sehingga impor yang dilakukan akan lebih efektif kegunaannya.

DAFTAR PUSTAKA

- Anggaristyadi, Galih (2011) *Analisis Pengaruh Pendapatan Perkapita, Nilai Tukar Rupiah Terhadap Dolar, Cadangan Devisa dan Inflasi Terhadap Perkembangan Impor Indonesia Tahun 1985-2008*. Other thesis, Universitas Sebelas Maret Fakultas Ekonomi.
- Badan Pusat Statistik. Produk domestik bruto atas harga konstan 2010.
- Bachtiar. 2014. *Bea Masuk Impor di Indonesia Tinjauan Hukum Islam dan UU no17 Tahun 2006 Tentang Perubahan UU no.10 Tahun 1995 Tentang Kepabeanan*. Hukum Bisnis Syariah. Universitas Islam Negeri Maulana Malik Ibrahim. Malang
- Deliarnov, Nicholson, Walter 2005. *Teori Ekononmi Mikro 1*. Terjemahan Deliarnov Rajawali.
- Ghozali, Imam. 2006. *Aplikasi Analisi Multivariate Dengan Program SPSS*. Badan Penerbit Universitas Diponegoro, Semarang.
- Mankiw, N.G. 2000. *Teori Makroekonomi*. Imam Nurwana, S.E [penerjemah]. Erlangga, Jakarta.
- Mankiw, Gregory N. 2006. *Makro Ekonomi Edisi Kenam*. Terjemahan Fitria Lliza dan Imam Nurmawan. Jakarta: Erlangga
- Nanga, Muana, 2005. *Ekonomi Makro Teori, Masalah dan Kebijakan*. Erlangga, Jakarta.
- Salvatore, D. 2004. *Internasional Economics*. McMillan Publishing Company.
- Sanusi, Bachrowi. 2003. *Ekonomi Mikro: Suatu Pengantar*. Universitas Trisakti. Jakarta.
- Sukirno, Sandono (2002). *Teori Pengantar Makro Ekonomi*. Jakarta : Raja Grafindo Persada.
- Sandono, Sukirno. 2003. *Pengantar Mikro Ekonomi*. Jakarta: Raja Grafindo Persada.
- Sandono, Sukirno. 2008. *Mikro Ekonomi: Teori Pengantar*. Jakarta : PT. Raja Grafindo Persada.
- <https://wardayadi.wordpress.com/materi-ajar/kelas-x/pendapatan-nasional-2/> (2012) di akses 2019.