

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

Sya'baniasri Aisah

Pendidikan Ekonomi, Fakultas Ekonomi, Universitas Negeri Yogyakarta

syabaniasria@gmail.com

Abstrak: Pertumbuhan jumlah mobil penumpang di Indonesia semakin banyak dari tahun ke tahun. Populasi mobil yang semakin banyak dikhawatirkan akan memperparah kemacetan dan masalah inefisiensi penggunaan bahan bakar minyak. Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui pengaruh faktor makroekonomi yang meliputi suku bunga kredit, kurs, inflasi dan subsidi BBM terhadap konsumsi mobil di Indonesia. Data yang digunakan adalah data runtut waktu bulanan periode Januari 2009-Desember 2017. Uji Kointegrasi menunjukkan bahwa terdapat hubungan jangka panjang antara suku bunga kredit, kurs, inflasi dan subsidi BBM terhadap konsumsi mobil. Hasil estimasi Error Correction Model (ECM) Engle-Granger menunjukkan bahwa dalam jangka pendek suku bunga kredit dan inflasi berpengaruh negatif dan signifikan terhadap konsumsi mobil. Selain itu, kurs dan pengurangan subsidi BBM dalam jangka pendek tidak menunjukkan pengaruh signifikan terhadap konsumsi mobil di Indonesia.

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

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

Abstract: The growth number of passenger cars in Indonesia is increasing from year to year. An increasingly feared car population will aggravate congestion and the problem of inefficiency in the use of gasoline. This study aims to determine the effect of macroeconomic factors including credit interest rates, exchange rates, inflation and fuel subsidies on car consumption in Indonesia. The data used is monthly time series data for the period January 2009-December 2017. Cointegration test shows that there is a long-term relationship between lending rates, exchange rates, inflation and fuel subsidies on car consumption. The Error Correction Model (ECM) estimation result of Engle-Granger shows that in the short term credit interest rates and inflation have a negative and significant effect on car consumption. In addition, the exchange rate and reduction of fuel subsidies in the short term does not show a significant influence on car consumption in Indonesia.

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

PENDAHULUAN

Studi yang dilakukan oleh INRIX *Global Traffic Scorecard* menunjukkan bahwa Indonesia merupakan salah satu negara dengan tingkat kemacetan yang tinggi. Penyebab kemacetan di Indonesia dikarenakan adanya perlambatan yang diuraikan dalam beberapa faktor. Salah satu faktor yang menyebabkan kemacetan ialah sistem angkutan umum yang tidak mampu menjadi ikon kebanggaan masyarakat sehingga masyarakat memilih menggunakan kendaraan pribadi.

Konsumsi adalah pembelanjaan rumah tangga untuk barang dan jasa. “Barang” meliputi pembelanjaan rumah tangga untuk barang awet, seperti mobil dan alat rumah tangga, dan barang tidak awet, seperti makanan dan pakaian, dengan pengecualian pembelian rumah baru. Sedangkan “jasa” meliputi barang-barang tidak kasat mata, seperti potong rambut, layanan kesehatan, dan pendidikan (Mankiw, 2009).

Pendapatan merupakan faktor utama yang dapat mempengaruhi konsumsi. Selain itu, ada beberapa faktor lain yang dapat mempengaruhi besar kecilnya konsumsi antara lain tingkat bunga, perkiraan harga di masa depan, harga barang substitusi dan komplementer, dan sebagainya. Dalam teori permintaan konsumen menjelaskan bahwa jumlah komoditi yang diminta merupakan suatu fungsi dari atau bergantung pada harga komoditi tersebut, pendapatan konsumen, harga komoditi yang berhubungan (komplementer dan substitusi), dan selera konsumen (Salvatore, 2003). Oleh karena itu, harga Bahan Bakar Minyak (BBM) menjadi salah satu faktor yang turut dipertimbangkan untuk membeli mobil.

Indonesia merupakan negara yang menerapkan kebijakan subsidi BBM untuk menekan beban masyarakat akan tingginya harga minyak dunia. Adanya subsidi BBM tersebut menyebabkan harga bensin yang dijual di Indonesia relatif lebih rendah dari pada harga bensin yang sebenarnya. Besarnya jumlah pemberian subsidi ini akan mengalami fluktuasi selaras dengan perubahan harga minyak dunia.

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

Dari tahun 2009 jumlah penjualan mobil di Indonesia terus menunjukkan peningkatan hingga tahun 2014. Kemudian di tahun 2015 mengalami penurunan menjadi 1.013.518 dari tahun 2014 yang jumlahnya mencapai 1.208.019 unit. Namun penurunan tersebut tidak berlangsung lama karena pada tahun 2016 penjualan mobil kembali menunjukkan peningkatan. Tingginya angka penjualan mobil ini diduga karena rasio kepemilikan mobil dibanding populasi masih rendah, sehingga masih banyak masyarakat yang ingin memiliki kendaraan roda empat tersebut.

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

Mayoritas masyarakat Indonesia membeli mobil secara kredit. Tidak heran jika sekarang ini banyak lembaga pembiayaan mobil di Indonesia yang menawarkan banyak fasilitas pembelian mobil non tunai. Untuk itu, penjualan mobil di Indonesia pun tidak bisa lepas dengan dana yang dikucurkan perbankan untuk pembiayaan kredit. Selain itu, tingkat suku bunga kredit konsumsi yang berlaku menjadi salah satu faktor pendorong konsumsi mobil di Indonesia. Semakin rendah suku bunga yang berlaku, semakin besar keinginan masyarakat untuk mengambil kredit mobil.

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

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

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

Berdasarkan uraian tersebut dapat disimpulkan bahwa ada faktor makroekonomi yang tidak dapat dikendalikan oleh perusahaan otomotif yang dapat mempengaruhi konsumsi mobil. Hal tersebut menjadi alasan peneliti tertarik untuk mengkaji lebih dalam keterkaitan antara suku bunga kredit, kurs, inflasi dan subsidi BBM terhadap konsumsi mobil. Oleh karena itu, peneliti mengambil judul penelitian **“Pengaruh Suku Bunga Kredit, Kurs, Inflasi dan Subsidi Bahan Bakar Minyak (BBM) Terhadap Konsumsi Mobil di Indonesia Tahun 2009-2017.”**

METODE

Penelitian ini mengkaji mengenai pengaruh suku bunga kredit, kurs rupiah/dollar AS, inflasi dan pengurangan subsidi BBM terhadap konsumsi mobil di Indonesia menggunakan pendekatan kuantitatif. Penelitian ini dilakukan dengan mengambil data sekunder dari hasil publikasi Gabungan Industri Kendaraan Bermotor Indonesia (GAIKINDO) melalui situs www.gaikindo.or.id, Badan Pusat Statistik (BPS) melalui situs www.bps.go.id dan Bank Indonesia (BI) melalui situs www.bi.go.id.

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

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

Keterangan :

CAR : jumlah permintaan mobil

RATE : suku bunga kredit konsumsi

KURS : kurs tengah rupiah terhadap dollar AS

INF : laju inflasi

D : pengurangan subsidi BBM

ECT : *error correction term*

ϵ : *error term*

β_0 : konstanta

$\beta_{1,2,3,4,5}$: koefisien regresi

t : periode observasi.

HASIL DAN PEMBAHASAN

Pada bagian ini diuraikan hasil penelitian dan pembahasan tentang data yang diperoleh selama penelitian:

Tabel 1. Hasil Uji Stasionaritas

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

+ : Data non stasioner

* : Data stasioner pada taraf signifikansi 10%

** : Data stasioner pada taraf signifikansi 5%

*** : Data stasioner pada taraf signifikansi 1%

Hasil uji stasionaritas menunjukkan bahwa terdapat variabel yang bersifat nonstasioner yaitu variabel suku bunga kredit, kurs rupiah/dollar AS dan inflasi sehingga perlu dilakukan uji derajat integrasi pada tingkat satu. Hasil uji derajat integrasi pada *first difference* menunjukkan signifikansi seluruh variabel kurang dari 0,05 sehingga data bersifat stasioner pada tingkat diferensiasi pertama.

Keberadaan variabel yang sifatnya nonstasioner menyebabkan kemungkinan adanya hubungan jangka panjang diantara variabel. Oleh karena itu, diperlukan uji kointegrasi untuk mengetahui apakah variabel yang digunakan dalam penelitian ini memiliki hubungan jangka panjang atau tidak.

Tabel 2. Hasil Uji Kointegrasi

Trace Statistic				
Hypothesized No. of CE(s)	Eigenvalue	Trace Statistic	0,05 critical value	Prob.

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

Dari Tabel 2 dapat diketahui bahwa nilai *Trace Statistic* dan *Max-Eigen Statistic* lebih besar dari pada nilai kritis, maka hipotesis adanya kointegrasi atau hubungan jangka panjang diterima.

Menurut Widarjono (2007) apabila data bersifat nonstasioner, berarti ada ketidakseimbangan dalam jangka pendeknya sehingga perlu dilakukan koreksi kesalahan sebagai usaha penyesuaian ketidakseimbangan yang terjadi. Untuk mengetahui pengaruh variabel bebas terhadap variabel terikat dalam penelitian ini dilakukan analisis regresi OLS model ECM dengan hasil sebagai berikut.

Tabel 3. Hasil Regresi ECM

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

Dari analisis regresi model ECM ditemukan bahwa *probabilitas* variabel RATE (*interest rate*/suku bunga kredit) sebesar 0,0295, variabel KURS (kurs rupiah/dollar AS) sebesar 0,6140, variabel INF (inflasi) sebesar 0,0077, dan variabel *dummy* (kebijakan pengurangan subsidi BBM) sebesar 0,8061. Selain itu, diketahui bahwa *probabilitas* ECT(-1) sebesar 0,00 dengan nilai koefisien sebesar -0,857665. Nilai koefisien ECT yang bernilai negatif dan secara absolut kurang dari 1 dan secara statistik signifikan sehingga dapat diartikan bahwa spesifikasi model ECM dalam penelitian ini valid untuk digunakan. Berdasarkan nilai koefisien ECT dapat disimpulkan bahwa ada sebesar 85% ketidakseimbangan pada pengaruh jangka pendek yang terkoreksi setiap satu periodenya.

Sebelum diinterpretasikan, hasil regresi ECM perlu diuji asumsi OLS untuk memberikan kepastian bahwa persamaan regresi yang dihasilkan memiliki ketepatan dalam estimasi, tidak bias, dan konsisten. Hasil pengujian asumsi OLS dalam penelitian ini adalah sebagai berikut.

Tabel 4. Pengujian Asumsi OLS

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

Dari pengujian tersebut menunjukkan bahwa hasil regresi memenuhi asumsi OLS sehingga dapat diinterpretasikan untuk diambil kesimpulan. Hasil estimasi dalam jangka pendek koefisien regresi variabel suku bunga kredit adalah sebesar -14104,57 dengan probabilitas 0,0295. Koefisien regresi variabel inflasi adalah sebesar -4013,487 dengan probabilitas 0,0077. Hal tersebut berarti bahwa dalam jangka pendek suku bunga kredit dan inflasi berpengaruh negatif dan signifikan terhadap konsumsi mobil. Sementara variabel kurs dan subsidi memiliki nilai probabilitas lebih dari 0,05 sehingga variabel tersebut tidak berpengaruh signifikan terhadap konsumsi mobil.

Suku bunga kredit berpengaruh negatif dan signifikan terhadap konsumsi mobil dalam jangka pendek dikarenakan mayoritas masyarakat Indonesia membeli mobil dengan sistem kredit. Suku bunga kredit yang dibebankan oleh kreditur akan menjadi tambahan biaya yang harus dibayar oleh debitur. Melalui sistem kredit, biaya yang harus dikeluarkan untuk membeli mobil (angsuran yang dibayarkan) dipengaruhi oleh tingkat suku bunga. Semakin tinggi suku bunganya, maka angsuran yang harus dibayarkan setiap bulannya juga semakin tinggi. Artinya, pada saat suku bunga kredit menurun, keinginan masyarakat untuk membeli mobil akan semakin meningkat. Hasil penelitian ini mendukung teori komoditi yang dikemukakan Livingston dan Ord serta studi empiris yang dilakukan oleh Islam (2016) di Malaysia, Pooja (2015) di India dan Kitapci (2014) di Turki bahwa suku bunga kredit berpengaruh negatif terhadap konsumsi mobil di masing-masing negara.

Inflasi menunjukkan pengaruh negatif dan signifikan terhadap konsumsi mobil dalam jangka pendek karena perubahan harga yang memiliki sensitivitas tinggi terhadap konsumsi. Hasil ini mendukung teori inflasi moneterisme yang percaya bahwa penurunan harga dapat mendorong konsumsi. Selain itu, hasil penelitian ini juga mendukung hasil studi empiris yang dilakukan oleh Islam (2016), Chifurira (2014) dan Muhammad (2012).

Kurs dan pengurangan subsidi BBM tidak berpengaruh signifikan terhadap konsumsi mobil di Indonesia dikarenakan strategi *hedging* atau lindung nilai kurs yang diterapkan industri otomotif di Indonesia dan perpindahan konsumsi BBM bersubsidi premium ke non subsidi pertalite.

Secara simultan, nilai Adjusted R-Square sebesar 0,447477 dengan probabilitas 0,00 menunjukkan bahwa variabel suku bunga kredit, kurs, inflasi, dan subsidi BBM berpengaruh signifikan terhadap konsumsi mobil di Indonesia. Variabel dalam penelitian ini dapat menjelaskan variasi konsumsi mobil sebesar 44,75% sedangkan sisanya sebesar 55,25% dijelaskan oleh variabel lain yang tidak dimasukkan ke dalam model.

SIMPULAN

Berdasarkan hasil penelitian yang telah dilakukan dapat disimpulkan bahwa:

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

DAFTAR PUSTAKA

- Chifurira, R. Mudhombo, I. Chikobvu, M. (2014). *The Impact of Inflation on the Automobile Sales in South Africa*. Jurnal Mediterania Ilmu Sosial. ISSN 2039-2117 Vol 5 No 7.
- Islam, R. Ghani, AB. Kusuma, B. et al. (2016). *An Analysis of Factors that Affecting the Number of Car Sales in Malaysia*. Jurnal Manajemen Pemasaran ISSN: 2146-4405 Vol.6 Issue 4.
- Kementerian Perindustrian RI (2016). *Toyota: Industri Komponen Masih Impor Bahan Baku*. Diakses pada 7 Juli 2018 melalui <http://www.kemenperin.go.id/artikel/11433/Toyota-Industri-Komponen-Masih-Impor-Bahan-Baku>
- Kitapci, O. Ozekicioglu, H. Kaynar, O. et al. (2014). *The Effect of Economic Policies Applied in Turkey to The Sale of Automobiles*. Jurnal Ilmu Sosial dan Perilaku. Procedia 1877-0428 Elsevier.

- Mankiw, N. Gregory. (2009). *Principles of Microeconomics Fifth Edition*. USA: Harvard University.
- Muhammad, Fidlizan. (2012). *Automobile Sales and Macroeconomic Variables: A Pooled Mean Group Analysis for Asean Countries*. Jurnal Manajemen dan Bisnis ISSN: 2278-487X Vol.2 Issue 1
- Pooja. (2015). *Analysis on Indian Automobile Industry & Factors Affecting Demand of Passenger Vehicles in India*. Jurnal Penelitian Internasional Manajemen dan Bisnis ISSN: 2348-9766 Vol.2 Issue 4
- Salvatore, Dominick. (2004). *Theory and Problems of Principles of Economics Second Edition*. USA: McGraw-Hill.
- Tambunan, Tulus. (2015). *Perekonomian Indonesia: Era Orde Lama Hingga Jokowi*. Bogor: Ghalia Indonesia.
- Widarjono, Agus. (2007). *Ekonometrika Teori dan Aplikasi Untuk Ekonomi dan Bisnis*. Yogyakarta: Ekonisia.