

JURNAL ILMIAH ILMU EKONOMI
JURUSAN ILMU EKONOMI
FAKULTAS EKONOMI DAN BISNIS UNHAS

**ANALISIS FAKTOR-FAKTOR YANG MEMPENGARUHI
PERMINTAAN KEDARAAN BERMOTOR RODA DUA DI KOTA
MAKASSAR**

ALIMUDDIN

UNIVERSITAS HASANUDDIN

Dimbimbing Oleh :

Abd. Rahman Razak

Universitas Hasanuddin

Suharwan Hamzah

Universitas Hasanuddin

ABSTRACT

The purpose of this study is to determine how much the influence of the income level, price and term of the loan repayment demand two-wheeled motor vehicle in Makassar city. The results of this research hopefully can be an input for information and to the public, parties or institutions who involved in the development of two-wheeler vehicles demand in the future. Also as an additional study materials and knowledge for students of the Faculty of Economics and Business, University of Hasanuddin Makassar. The analysis model used in this research is a model of inferential analysis, the multiple regression analysis to determine the effect of income, price, and loan repayment period to the demand of two-wheeled motor vehicles in the city of Makassar. The regression result show that effect on demand for two-wheel motor vehicles in the city of Makassar. While the price vehicle in the city of Makassar. This happens due to the ease of two-wheeled motor vehicle purchases either on credit or cash.

Keywords : Two-Wheeled Motor Vehicles Demand, Revenue, Price, And Loan Repayment Period.

1. Pendahuluan

Salah satu tujuan utama dari setiap negara baik itu negara maju maupun negara berkembang adalah meningkatkan kesejahteraan bagi warganya, dimana tingkat kesejahteraan ini dapat kita lihat dari sejumlah tingkat pemenuhan warga negara tersebut akan kebutuhan yang kompleks termasuk diantaranya kebutuhan akan sarana transportasi yang dapat diakses maupun dimiliki oleh masyarakat di suatu negara.

Transportasi merupakan salah satu esensi penting dalam proses pembangunan suatu negara. Bisa dikatakan tanpa adanya transportasi yang memadai, pembangunan disegala bidang akan terhambat. Transportasi sebagai dasar untuk pembangunan ekonomi dan perkembangan masyarakat pada umumnya. Dengan adanya transportasi menyebabkan adanya spesialisasi atau pembagian pekerjaan menurut keahlian sesuai dengan potensi, budaya, dan adat istiadat suatu bangsa atau daerah. Oleh karena itu jasa transportasi dikatakan sebagai *derived demand* artinya permintaan jasa transportasi bertambah karena diperlukan untuk melayani berbagai kegiatan ekonomi. Bertambahnya permintaan jasa transportasi adalah berasal dari bertambahnya kegiatan sektor-sektor lain (sektor pertanian, sektor perindustrian, sektor pertambangan, sektor perdagangan, sektor transmigrasi, pertahanan keamanan dan lainnya). Sesuai dengan sifatnya sebagai *derived demand* maka perencanaan sektor transportasi selalu mengandung ketidakpastian (Siregar, 1995: 21).

Indonesia sebagai negara berkembang, dewasa ini menunjukkan laju perkembangan diberbagai bidang yang semakin tinggi, hal ini berakibat pada tingginya tingkat kebutuhan masyarakat akan sarana transportasi terutama kendaraan bermotor roda dua. Kendaraan bermotor roda dua atau biasa dikenal sepeda motor merupakan salah satu sarana transportasi yang dapat menunjang kelancaran bagi masyarakat untuk melaksanakan segala aktivitasnya, baik digunakan untuk mengangkut hasil produksi ke pasar atau hanya sebagai kendaraan ke tempat beraktivitas.

Kendaraan bermotor roda dua menjadi salah satu jawaban atau alternatif dan pelengkap untuk mengisi kebutuhan akan sarana transportasi. Sepeda motor memiliki fungsi untuk menambah jaringan transportasi dan dapat mengisi kebutuhan akan sarana transportasi tersebut secara efisien, murah dan cepat. Selain itu sepeda motor juga memiliki jangkauan yang relatif lebih fleksibel. Sepeda motor juga dijadikan sebagai moda alternatif bagi pengguna transportasi pada kawasan tertentu yang sering terkena masalah kemacetan. Besarnya peluang pangsa pasar sepeda motor di Indonesia membuat perusahaan-perusahaan sepeda motor saling berlomba untuk meningkatkan pangsa pasar motor dari berbagai merek. Promosi sepeda motor pun ditingkatkan sesuai perusahaan, asuransi kredit motor pun saling bersaing untuk mendapatkan konsumen (Mirza, 2007).

Asosiasi Industri Sepeda Motor Indonesia (AISI) mencatat tingkat penjualan sepeda motor terus meningkat dari tahun 2005 hingga tahun 2011. Pada tahun 2005 sebesar 5.074.186 unit meningkat mencapai 8.043.535 unit pada tahun 2011. Hal tersebut dapat dilihat pada gambar 1.1 sebagai berikut

Seperti konsumen lebih memilih sepeda motor adalah selain harga sepeda motor yang terjangkau juga karena kondisi sepeda motor yang masih bagus. Dimana, para konsumen juga dapat melakukan negoisasi harga kepada para penjual. Sehingga para konsumen dapat memilih dengan leluasa jenis sepeda motor yang diinginkan sesuai dengan daya beli dan pendapatan masyarakat. Bayanaknya permintaan kendaraan bermotor roda dua ini didukung oleh beberapa faktor antara lain: 1) proses untuk mendapatkan kendaraan bermotor roda dua itu semakin mudah, 2) untuk membeli dengan kredit uang muka atau *down payment* lebih ringan, 3) adanya kemudahan-kemudahan yang diberikan oleh produsen kendaraan bermotor roda dua, 4) menggunakan alat transportasi kendaraan bermotor roda dua lebih irit, hemat, dan cepat sampai ketempat tujuan bila dibandingkan dengan kendaraan roda empat (mobil), 5) adanya karakter masyarakat yang menginginkan kemudahan dan prestise.

Sepeda motor dalam perkembangannya, semula hanya dijadikan alat transportasi pribadi. Untuk pergi ke kantor, sekolah atau untuk pergi berbelanja ke pasar. Dekade tahun 90-an fungsi sepeda motor bertambah, diantaranya untuk jasa layanan ojek (mengangkut penumpang), pengantar surat, dan Patmor (Patroli Motor) petugas kepolisian. Sepeda motor bisa dengan lincah menerobos kemacetan, sehingga penggunaannya bisa lebih cepat sampai ke tujuan. Jenis kendaraan ini bukan saja irit dari segi biaya, juga dikenal kelincahan, kegesitan dan fleksibilitas dalam menyesuaikan diri dalam berbagai medan jalan. Pertumbuhan jumlah sepeda motor berkembang pesat sejalan dengan tingkat kebutuhan akan alat transportasi “terjangkau” oleh warga masyarakat golongan ekonomi menengah ke bawah yang didukung kemudahan cara pemilikannya.

Akhir-akhir ini khususnya di beberapa daerah di Sulawesi Selatan seiring dengan meningkatnya kebutuhan masyarakat akan sarana transportasi, tidak sedikit kita jumpai kendaraan transportasi yang bisa dikatakan masih baru dikalangan masyarakat yakni becak motor atau lebih dikenal dengan sebutan bentor. Selain itu jenis sarana transportasi “ojek” dahulu hanya terdapat di kota-kota pada pulau Jawa khususnya DKI Jakarta kini juga tidak sedikit kita jumpai di beberapa daerah di Sulawesi Selatan terutama di kota Makassar. Tentunya dengan maraknya penyediaan jasa transportasi jenis bentor (becak motor) maupun ojek turut meningkatkan jumlah permintaan kendaraan bermotor di Sulawesi Selatan.

Berdasarkan latar belakang yang telah diuraikan di atas, maka penulis mengangkat permasalahan yang akan dikaji dalam penelitian ini adalah apakah tingkat pendapatan, harga kendaraan bermotor roda dua, dan jangka waktu pengembalian kredit kendaraan bermotor roda dua menjadi faktor yang mempengaruhi permintaan kendaraan bermotor roda dua di Kota Makassar.

Penelitian ini diharapkan dapat bermanfaat bagi banyak pihak. Oleh karena itu terdapat tujuan dan beberapa manfaat yang diharapkan dari penelitian ini. Tujuan penulis melakukan penelitian ini adalah untuk mengetahui seberapa besar pengaruh tingkat pendapatan terhadap permintaan kendaraan bermotor roda dua di Kota Makassar. Untuk mengetahui seberapa besar pengaruh harga terhadap permintaan kendaraan bermotor roda dua di Kota Makassar. Untuk mengetahui seberapa besar pengaruh jangka waktu pengembalian kredit kendaraan bermotor roda dua terhadap permintaan kendaraan bermotor roda dua di Kota Makassar.

Adapun kegunaan penelitian yang diharapkan adalah sebagai berikut : dapat menjadi informasi dan bahan masukan bagi masyarakat, pihak-pihak atau instansi yang terkait dalam melihat perkembangan permintaan kendaraan bermotor roda dua di masa yang akan datang. Sebagai bahan studi dan tambahan ilmu pengetahuan bagi mahasiswa Fakultas Ekonomi dan Bisnis Universitas Hasanuddin Makassar. Sebagai suatu karya ilmiah yang diharapkan dapat berguna untuk memperkaya perbendaharaan bacaan kepustakaan dalam rangka pengembangan ilmu pengetahuan dan juga sebagai bahan referensi bagi penelitian selanjutnya.

2. TINJAUAN PUSTAKA

2.1 Landasan Teori Etis Tentang Permintaan

Menurut Samuelson (2001), permintaan adalah “Hubungan jelas antara harga pasar suatu barang dengan jumlah yang diminta, dengan catatan faktor lain tetap tidak berubah”. Sedangkan menurut Salvator (2006), permintaan adalah “Jumlah suatu komoditi yang bersedia dibeli individu selama periode waktu tertentu merupakan fungsi dari atau tergantung pada komoditi itu, pendapatan nominal individu, harga komoditi lain, dan cita rasa individu”.

Sementara itu, Sukirno (2002) dalam bukunya Teori Ekonomi Mikro menjelaskan bahwa teori permintaan menerangkan bagaimana seseorang atau bahkan banyak konsumen sebagai pembeli yang diminta menunjukkan hubungan negatif yang mencerminkan *the law of demand*. Teori permintaan mengungkapkan bahwa pembeli cenderung dan mengaharapkan harga barang turun (*expected demand*) meskipun dalam kenyataan tindakan demikian, justru harga barang cenderung naik dalam perkembangannya.

2.1.1 Beberapa Faktor Penentu Permintaan

Ada beberapa faktor yang mempengaruhi seseorang dalam menentukan jumlah barang yang diminta. Diantara faktor-faktor yang terpenting yaitu harga barang itu sendiri. Jika harga suatu barang semakin rendah, maka permintaan terhadap suatu barang itu bertambah. Begitu pula sebaliknya. Hal ini membawa kita ke hukum permintaan, yang menyatakan “ semakin rendah harga suatu barang, semakin banyak permintaan keatas suatu barang tersebut, sebaliknya semakin tinggi harga suatu barang maka semakin sedikit permintaan keatas barang tersebut” (Sadono Sukirno, 2002).

Harga barang-barang lain yang mempunyai kaitan erat dengan barang tersebut. Harga barang lain juga dapat mempengaruhi permintaan suatu barang, tetapi kedua macam barang dapat bersifat substitusi (pengganti) dan bersifat komplemen (pelengkap). Suatu barang menjadi substitusi daripada barang lain yakni jika barang komoditi tersebut dapat memuaskan keperluan atau keinginan yang sama. Sedangkan suatu barang disebut komplemen jika barang tersebut cenderung dipakai secara bersamaan (Sadono Sukirno, 2004).

2.1.2 *Income effect* dan *substitution effect*

Income effect adalah pengaruh pendapatan yang menyebabkan konsumen mengurangi pembelian terhadap suatu barang oleh karena pendapatan menurun (Bilas, 1988). *Substitution effect* atau efek substitusi adalah penggantian konsumsi suatu barang dengan harga yang relatif tinggi dengan barang lain yang serupa yang harganya relatif lebih rendah (Bilas, 1988). Maksudnya apabila harga suatu barang atau jasa naik dan harga-harga barang lain tetap konstan, maka konsumen akan berusaha mengganti barang lain yang harganya relatif lebih murah.

2.1.3 Elastisitas Permintaan

Suparmoko membagi atas tiga elastisitas permintaan, yaitu elastisitas permintaan terhadap harga (*price elasticity of demand*), elastisitas permintaan terhadap pendapatan (*income elasticity of demand*), dan elastisitas permintaan silang (*cross price elasticity of demand*). Faktor-faktor yang mempengaruhi elastisitas permintaan yaitu banyaknya barang pengganti yang tersedia, jumlah penggunaan barang tersebut, besarnya persentase pendapatan yang dibelanjakan

dan jangka waktu dimana permintaan itu di analisis (*Tri Kunawangsih dan Antyo Pracoyo, 2006*).

2.2 Konsep Pendapatan

Menurut Ackley (1986) yang mempertegas pengertian pendapatan individu dalam bukunya Teori Ekonomi Makro. Pendapatan Individu adalah jumlah penghasilan yang diterima atau diperoleh dari harga kekayaan yang dimilikinya.

Menurut Baridwan dalam I Gusti Agung Ray (2008) bahwa “ Pendapatan adalah aliran masuk atau kenaikan lain aktiva suatu badan usaha atau pelunasan utangnya (atau kombinasi keduanya) selama suatu periode yang berasal dari penyerahan atau pembuatan barang, penyerahan jasa, atau dari kegiatan lain yang merupakan kegiatan utama badan usaha.

Menurut Winardi (2000 : 245), bahwa “Pendapatan adalah sejumlah hasil yang diterima yang berupa uang atau material lainnya yang dicapai dari penggunaan kekayaan atau jasa-jasa lainnya. Pengertian pendapatan seperti yang dikemukakan tersebut pada dasarnya menekankan pada besarnya hasil yang diterima dari produksi yang diperoleh untuk meningkatkan penghasilannya.

Menurut Suparmoko (2000:179), secara garis besar pendapatan digolongkan menjadi 3 (tiga) golongan yaitu: a. Gaji dan Upah, yaitu imbalan yang diperoleh setelah orang tersebut melakukan pekerjaan untuk orang lain yang diberikan dalam waktu satu hari, satu minggu maupun satu bulan, b. Pendapatan dari usaha sendiri, yaitu merupakan nilai total dari hasil produksi yang dikurang dengan biaya- biaya yang dibayar dan usaha ini merupakan usaha milik sendiri atau keluarga dan tenaga kerja berasal dari anggota keluarga sendiri, nilai sewa kapital milik sendiri dan semua biaya ini biasanya tidak diperhitungkan, c. Pendapatan dari usaha lain, yaitu pendapatan yang diperoleh tanpa mencurahkan tenaga kerja, dan ini biasanya merupakan pendapatan sampingan

2.3 Pengertian Harga

Harga dapat didefinisikan sebagai suatu nilai tukar untuk manfaat yang ditimbulkan oleh barang dan jasa tertentu bagi seseorang (Asri 1991). Sebagai mana dikemukakan oleh Stanto (Angipora, 2002) harga dapat pula diartikan sebagai jumlah uang (kemungkinan ditambah berupa barang) yang dibutuhkan untuk memperoleh beberapa kombinasi sebuah produk dan layanan yang menyertainya.

Dalam praktek, ada lima macam tujuan penetapan harga sebagaimana dikemukakan oleh (Sugiyatno, 2005) yaitu :1) Penetrasi pasar, dengan cara menetapkan harga yang relative rendah yang bertujuan untuk menarik banyak pembeli, 2) Mengeruk uang sebanyak-banyaknya dari golongan pembeli yang bersedia membayar harga tinggi, kemudian berangsur-angsur menurunkannya untuk menarik segmen pasar yang peka pada harga, 3) Menetapkan uang tunai secepat mungkin, 4) Mendapatkan *rate of return* yang memuaskan, 5) Meningkatkan penjualan seluruh *product line* dengan cara menetapkan harga yang rendah bagi barang yang disukai, untuk menarik sebanyak mungkin pembeli, yang diharapkan juga akan tertarik untuk membeli barang-barang lainnya (Sugiyatno, 2005).

2.4 Pengertian Kredit

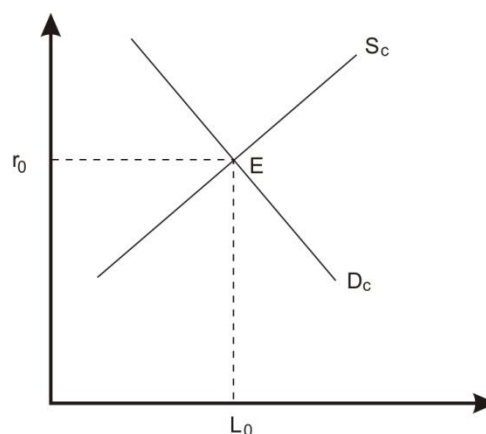
Perkataan “kredit” berasal dari bahasa Yunani “*Crederere*” yang berarti kepercayaan atau dalam bahasa latin “*Creditum*” yang berarti kepercayaan akan kebenaran. Pengertian kredit ini kemudian berkembang dalam kehidupan sehari-hari dengan definisi yang lebih luas dan agak lain dari kata asalnya (*Dana F Kellerman, 1971; 237*). Selanjutnya Kohler’s (1987), kredit adalah kemampuan untuk melaksanakan suatu pembelian atau mengadakan suatu pinjaman dengan suatu janji pembayarannya akan ditanggung pada suatu jangka waktu tertentu, yang telah disepakati. Dalam UU No.10 Tahun 1998 tentang Perbankan, kredit merupakan penyediaan uang atau tagihan yang dapat dipersamakan dengan itu, berdasarkan persetujuan atau kesepakatan pinjam meminjam antara bank dengan pihak lain yang mewajibkan pihak peminjam untuk melunasi hutangnya setelah jangka waktu tertentu dengan pemberian bunga.

Kredit-kredit yang termasuk produk bank diantaranya (*Dendawijaya, 2000*), adalah sebagai berikut: 1) Kredit modal kerja, 2) Kredit investasi, 3) Kredit konsumsi, Kredit bermasalah atau *nonperforming loan* (NPL) timbul karena kegagalan pihak debitor dalam memenuhi kewajibannya untuk membayar sisa pembayaran (cicilan) pokok kredit yang telah disepakati kedua belah pihak dalam perjanjian kredit (*Dendawijaya, 2000*).

2.4.1 Penawaran dan Permintaan Kredit

Penawaran dan permintaan kredit dapat dijelaskan melalui gambar dan model. Pada sumbu tegak menggambarkan harga dari kredit yaitu suku bunga, *Boediono (1985)* menjelaskan bahwa suku bunga merupakan biaya dari memegang uang khususnya merupakan biaya imbalan. Sehingga dalam grafik, sumbu tegak menggambarkan suku bunga dalam persen dan sumbu datar menggambarkan kuantitas kredit dalam mata uang berlaku.

Suku Bunga Kredit (r) %



Kuantitas Kredit (L)

Gambar 2.1. Keseimbangan Penawaran dan Permintaan Kredit

2.4.2 Resiko Kredit

Penyaluran kredit meski dijalankan sesuai prosedur masih memiliki resiko. Resiko dalam penyaluran kredit yang biasa terjadi adalah ketidaksimetrisan informasi (*asymmetric information*) antara pemilik dana (kreditur) dan peminjam dana (debitur). Mishkin (2001) menggolongkan *asymmetric information* dalam dua hal yaitu *adverse selection* dan *moral hazard*, kedua hal tersebut merupakan kesalahan penyaluran dan penggunaan kredit yang akan merugikan kreditur dikemudian hari, jika tidak memberikan kredit secara hati-hati (*prudent*).

2.5 Tinjauan Empiris

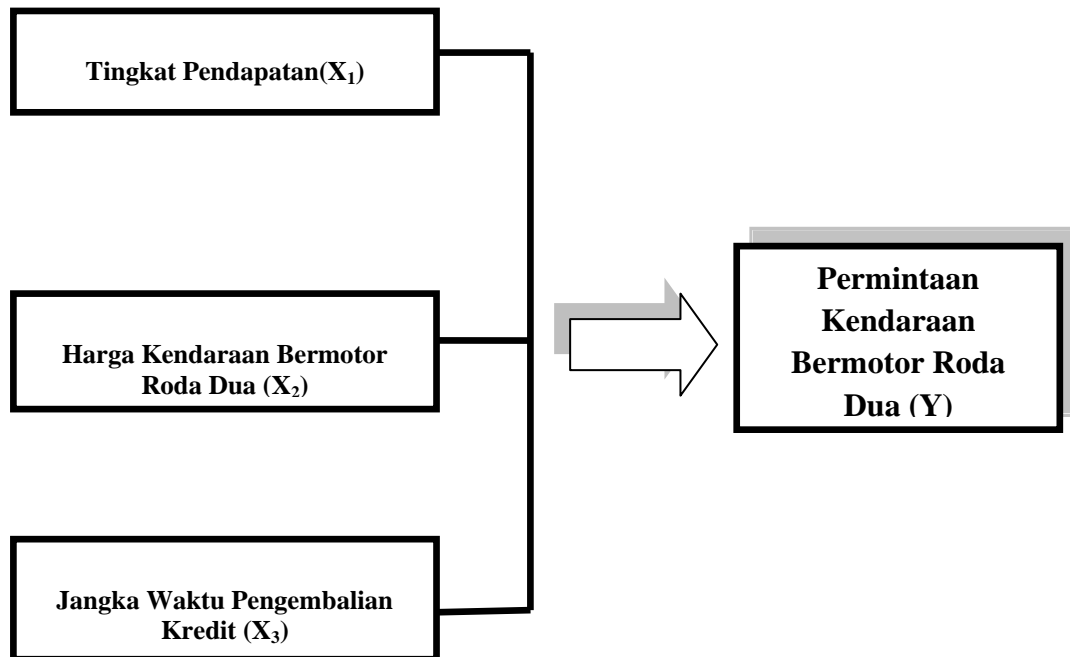
Beberapa penelitian sebelumnya mengenai permintaan menunjukkan bahwa tingkat permintaan akan suatu barang memiliki ketergantungan pada tingkat pendapatan konsumen, harga barang tersebut dan harga barang lain sebagai substitusi dengan tingkat dominasi pengaruh dari variabel-variabel tersebut berbeda antara satu jenis barang dengan jenis barang lainnya.

Yusuf Ahdi dengan judul : Analisis faktor-faktor yang mempengaruhi konsumen dalam memilih motor Suzuki (2005) menunjukkan bahwa permintaan akan suatu barang tidak hanya dipengaruhi oleh pendapatan dan harga barang itu sendiri. Dalam hasil penelitian ini dikemukakan bahwa faktor yang dominan terhadap keputusan konsumen dalam memilih motor Suzuki pada PT. Sinar Galesong Pratama bukanlah faktor harga melainkan faktor kualitas dan ketahanan produk. Dalam penelitian ini pula dikemukakan alasan beberapa kelompok masyarakat dalam memilih membeli sepeda motor dengan mengambil keterangan dari 100 sampel. Hasil yang diperoleh adalah sebanyak 30 sampel (30 %) untuk kebutuhan keluarga, 15 sampel (15 %) untuk kebutuhan bisnis, 5 sampel (5 %) untuk penampilan/gaya, dan 50 sampel (50 %) untuk ke kampus atau sekolah.

Edwin Nizal dengan judul : Faktor-faktor Yang Mempengaruhi Permintaan Kredit Pemilikan Mobil, Skripsi Fakultas Ekonomi Universitas Hasanuddin (2008) hasil penelitiannya bahwa : Tingkat suku bunga berpengaruh terhadap Kredit Kepemilikan Mobil (KPM), di mana lebih rendah suku bunga, maka tingkat permintaan Kredit Pemilikan Mobil (KPM) semakin tinggi. Kredit Kepemilikan mobil sangat berpengaruh terhadap pendapatan masyarakat, di mana semakin tinggi pendapatan masyarakat, maka semakin tinggi pula permintaan Kredit Pemilikan Mobil (KPM) karena masyarakat dapat menjangkau harga mobil.

2.5 Kerangka Pikir

Untuk memudahkan kegiatan penelitian yang akan dilakukan serta untuk memperjelas akar pemikiran dalam penelitian ini, berikut ini gambar kerangka pikir tersebut.



Gambar 2.2 Kerangka Pikir

2.6 Hipotesis

- Diduga bahwa pendapatan dan jangka waktu pengembalian kredit berpengaruh positif dan signifikan terhadap permintaan kendaraan bermotor roda dua di Kota Makassar.
- Diduga bahwa harga kendaraan bermotor roda dua berpengaruh negatif terhadap permintaan kendaraan bermotor roda dua di Kota Makassar.

3. METODE PENELITIAN

3.1 Jenis dan Sumber Data

Dalam penelitian ini jenis data yang digunakan adalah data primer yaitu data yang diperoleh secara langsung dari konsumen untuk mendapatkan data yang diperlukan, melalui :

- Observasi, yaitu teknik pengumpulan data yang dilakukan dengan cara pengamatan terhadap obyek.
- Interview (wawancara), yaitu teknik pengumpulan data dengan cara mengadakan tanya jawab langsung secara lisan terhadap responden.
- Kuesioner, yaitu suatu teknik pengumpulan data dengan cara memberikan beberapa pertanyaan yang harus dijawab oleh masyarakat sebagai responden.

Adapun data sekunder yang digunakan dalam penelitian adalah data-data yang diperoleh dari sumber-sumber lain yang berfungsi sebagai data pendukung, yaitu:

- Buku ataupun laporan-laporan hasil penelitian yang pernah dilakukan,.
- Data-data dari BPS.

3.2 Teknik Pengambilan Sampel

3.2.1 Populasi

Populasi adalah jumlah dari keseluruhan dari unit atau obyek analisa yang ciri-ciri karakteristiknya hendak diduga. Populasi dalam penelitian ini adalah konsumen yang menggunakan kendaraan bermotor roda dua di Kota Makassar. Penyekatan populasi berdasarkan *dealer* sepeda motor, sebanyak lima *dealer*. Untuk setiap *dealer* diambil 20 contoh.

3.2.2 Sampel

Sampel adalah bagian populasi sebagai wakil yang hendak diselidiki. Sampel pada penelitian ini diambil menggunakan metode sampel acak sederhana (*simple random sampling*).

Untuk menentukan sampel dari populasi digunakan perhitungan maupun acuan tabel yang dikembangkan para ahli. Secara umum, untuk penelitian korelasional jumlah sampel minimal untuk memperoleh hasil yang baik adalah 30, sedangkan dalam penelitian eksperimen jumlah sampel minimum 15 dari masing-masing kelompok dan untuk penelitian survey jumlah sampel minimum adalah 100.

Tabel 3.1
Tabel 3.1 Distribusi Sampel Berdasarkan Kecamatan

DISTRIBUSI SAMPEL	KECAMATAN				Total
	Rappocini	Tamalate	Tallo	Tamalanrea	
Dealer BRM	5	5	5	5	20
Dealer NSS	5	5	5	5	20
Dealer MMM	5	5	5	5	20
Dealer MIM	5	5	5	5	20
Dealer SGP	5	5	5	5	20
TOTAL	25	25	25	25	100

3.3 Metode Analisis Data

Analisis data dapat dibagi menjadi dua yaitu :

1. Analisis deskriptif

Analisis deskriptif meliputi pengumpulan data untuk diuji hipotesis atau menjawab pertanyaan mengenai status terakhir dari subjek penelitian. Analisis deskriptif digunakan untuk mengemukakan hasil penelitian mengenai faktor-faktor yang mempengaruhi permintaan kendaraan bermotor roda dua dengan obyek penelitian adalah konsumen Kota Makassar. Data dikumpulkan meliputi data primer yang diperoleh dengan melakukan penelitian secara langsung terhadap responden di Kota Makassar dilengkapi dengan data sekunder yang diperoleh dari perpustakaan, BPS.

2. Analisis kuantitatif

Yaitu metode yang didasarkan pada analisis variabel-variabel yang dapat dinyatakan dengan jelas atau menggunakan rumus yang pasti. Pengujian terhadap faktor-faktor yang mempengaruhi permintaan kendaraan bermotor roda dua di Kota Makassar menggunakan model regresi linear berganda yang bertujuan untuk mengetahui pengaruh dari beberapa variabel independen terhadap variabel dependen. Adapun rumus yang digunakan sebagai berikut :

$$Y = f(X_1, X_2, X_3) \dots \dots \dots (3.1)$$

Secara eksplisit dapat dinyatakan dalam fungsi Cobb-Douglas berikut:

$$Y = \beta_0 X_1^{\beta_1} X_2^{\beta_2} X_3^{\beta_3} e^{\mu} \dots \dots \dots (3.2)$$

Untuk mengestimasi koefisien regresi, Feldstein (1988) mengadakan transformasi ke bentuk linear dengan menggunakan logaritma natural (ln) ke dalam model sehingga diperoleh persamaan sebagai berikut:

$$\ln Y = \ln \beta_0 + \beta_1 \ln X_1 + \beta_2 \ln X_2 + \beta_3 \ln X_3 + \mu_i \dots \dots \dots (3.3)$$

dimana:

- Y** : Permintaan Kendaraan Bermotor Roda Dua di Kota Makassar
- X₁** : Pendapatan
- X₂** : Harga Kendaraan Bermotor Roda Dua
- X₃** : Jangka Waktu Pengembalian Kredit
- β₁, β₂, β₃, β₄** : Parameter
- B₀** : Konstanta
- μ_i** : Error term

3.4 Definisi Operasional

- Permintaan kendaraan bermotor roda dua (Y) yaitu jumlah kendaraan bermotor roda dua yang dimiliki oleh responden di Kota Makassar.
- Pendapatan (X₁) adalah total penerimaan debitur secara keseluruhan. Variabel pendapatan dinyatakan dalam satuan rupiah perbulan.
- Harga Sepeda Motor (X₂) adalah Jumlah uang yang dibutuhkan untuk membeli sebuah sepeda motor secara tunai. Variabel harga dinyatakan dalam satuan rupiah.
- Jangka Waktu Pengembalian Kredit (X₃) adalah lamanya waktu pengambilan kredit yang diberikan pihak kreditur kepada debitur dinyatakan dalam satuan bulan.

4. Hasil Dan Pembahasan

4.1 Gambaran Umum Kota Makassar

4.1.1 Luas Wilayah

Makassar merupakan ibukota (daerah Tingkat II berstatus Kotamadya) Propinsi Sulawesi Selatan. Kota terbesar keempat di Indonesia dan terbesar di Kawasan Timur Indonesia ini telah menjelma menjadi kota Metropolitan. Sebagai pusat pelayanan di KTI (Kawasan Timur Indonesia), Kota Makassar berperan sebagai pusat perdagangan dan jasa, pusat kegiatan industri, pusat kegiatan pemerintahan, simpul jasa angkutan barang dan penumpang baik darat, laut maupun udara dan pusat pelayanan pendidikan dan kesehatan.

Secara geografis Kota Makassar terletak di Pesisir Pantai Barat Bagian Selatan, pada titik koordinat 119°, 18', 27', 97' Bujur Timur dan 5', 8', 6', 19' Lintang Selatan yang berbatasan *Sebelah Selatan* berbatasan dengan Kabupaten Gowa, *Sebelah Utara* berbatasan dengan Kabupaten Pangkajene Kepulauan, *Sebelah Timur* berbatasan dengan Kabupaten Maros dan *Sebelah Barat* berbatasan dengan Selat Makassar. Kota Makassar memiliki luas wilayah 175,77 km² yang terbagi kedalam 14 Kecamatan dan 143 Kelurahan dengan 971 RW dan 4.789 RT. Selain memiliki wilayah daratan, kota Makassar juga memiliki wilayah kepulauan yang dapat dilihat sepanjang garis pantai Kota Makassar. Tabel 4.1 memperlihatkan luas wilayah menurut kecamatan di Kota Makassar.

Tabel 4.1 Luas Wilayah dan Persentase Terhadap Luas Wilayah Menurut Kecamatan Di Kota Makassar (Km²)

Kode Wil	Kecamatan	Luas Area (Km²)	Persentase Terhadap Luas Kota Makassar
010	Mariso	1,82	1,04
020	Mamajang	2,25	1,28
030	Tamalate	20,21	11,50
031	Rappocini	9,23	5,25
040	Makassar	2,52	1,43
050	Ujung Pandang	2,63	1,50
060	Wajo	1,99	1,14
070	Bontoala	2,10	1,19
080	Ujung Tanah	5,94	3,38
090	Tallo	5,83	3,32
100	Panakkukang	17,05	9,70
101	Manggala	24,14	13,73
110	Biringkanaya	48,22	27,43
111	Tamalanrea	31,84	18,11
7371	Makassar	175,77	100

Sumber : Badan Pusat Statistik Kota Makassar 2013

4.1.2 Jumlah Penduduk

Penduduk Kota Makassar tahun 2011 tercatat sebanyak 1.352.136 jiwa yang terdiri dari 667.681 jiwa laki-laki dan 684.455 jiwa perempuan. Sementara

itu jumlah penduduk Kota Makassar pada tahun 2010 tercatat sebanyak 1.339.473 jiwa yang terdiri dari 661.379 jiwa penduduk laki-laki dan 677.995 jiwa penduduk perempuan. Jumlah rumah tangga di Kota Makassar tahun 2011 mencapai 308.983.

Laju pertumbuhan penduduk di Kota Makassar yang paling tinggi untuk periode 2000-2010 adalah Kecamatan Biringkanaya dengan laju pertumbuhan penduduk sebesar 5,45 persen per tahun. Sedang kecamatan yang memiliki laju pertumbuhan terkecil adalah Kecamatan Bontoala dengan laju pertumbuhan penduduk sebesar -0,83 persen per tahun. Berikut adalah tabel yang menunjukkan jumlah penduduk dan jumlah rumah tangga di Kota Makassar.

Tabel. 4.2 Jumlah Penduduk , Laju Pertumbuhan Penduduk, Rumah Tangga dan Rata-Rata Anggota Rumah Tangga Di Kota Makassar 2011

Kode Wil	Kecamatan	Penduduk		Laju Pertumbuhan Penduduk 2009-2010	Rumah Tangga	Rata-rata anggota Rumah Tangga
		2009	2010			
010	Mariso	55.431	55.875	0,56	12.141	5
020	Mamajang	61.294	58.998	-0,32	13.139	5
030	Tamalate	154.464	170.878	2,55	41.691	4
031	Rappocini	145.090	151.091	1,52	34.249	4
040	Makassar	84.143	81.700	-0,15	17.250	5
050	U. Pandang	29.064	26.904	-0,66	5.647	5
060	Wajo	35.533	29.359	-1,83	5.979	5
070	Bontoala	62.731	54.197	-0,83	11.180	5
080	Ujung Tanah	49.103	46.688	0,23	9.448	5
090	Tallo	137.333	134.294	-0,23	27.752	5
100	Panakkukang	136.555	141.382	0,98	34.086	4
101	Manggala	100.484	117.075	3,90	25.605	5
110	Biringkanaya	130.651	167.741	5,45	39.646	4
111	Tamanlarea	90.473	103.192	2,02	31.173	3
7371	Makassar	1.274.473	1.339.473	1,65	308.983	4

Sumber: Badan Pusat Statistik Kota Makassar 2012

Persebaran penduduk antar kecamatan relatif tidak merata. Hal ini nampak dari tabel 4.3 dimana Kecamatan Tamalate memiliki jumlah penduduk terbesar di Kota Makassar atau 12,76 persen dari total penduduk namun luas wilayahnya hanya meliputi sekitar 11,50 persen dari total luas wilayah Kota Makassar. Dilihat dari tingkat kepadatan penduduk, nampak pada tabel 4.3 bahwa Kecamatan Makassar memiliki kepadatan penduduk yang tertinggi yaitu 32.421 jiwa per km² dan Kecamatan Tamalanrea memiliki kepadatan penduduk terendah yaitu 3.241 jiwa per km².

Tabel 4.3 Jumlah Penduduk dan Kepadatan Penduduk Menurut Kecamatan di Kota Makassar 2011

Kode Wil	Kecamatan	Luas Area (Km ²)	%	Jumlah Penduduk	%	Kepadatan Penduduk (org/Km ²)
010	Mariso	1,82	1,04	56.408	4,17	30.993
020	Mamajang	2,25	1,28	59.560	4,40	26.471
030	Tamalate	20,21	11,50	172.506	12,76	8.536
031	Rappocini	9,23	5,25	152.531	11,30	16.526
040	Makassar	2,52	1,43	82.478	6,10	32.730
050	Ujung Pandang	2,63	1,50	27.160	2,01	10.327
060	Wajo	1,99	1,14	29.639	2,19	14.894
070	Bontoala	2,1	1,19	54.714	4,04	25.054
080	Ujung Tanah	5,94	3,38	47.133	3,50	7.935
090	Tallo	5,83	3,32	135.574	10,02	23.254
100	Panakkukang	17,05	9,70	142.729	10,55	8.371
101	Manggala	24,14	13,73	118.191	8,74	4.896
110	Biringkanaya	48,22	27,43	169.346	12,52	3.512
111	Tamanlarea	31,84	18,11	104.175	7,70	3.272
7371	Makassar	175,77	100	1.352.136	100	7.693

Sumber: Badan Pusat Statistik Kota Makassar 2012

4.2 Analisis Deskriptif Responden

Responden dalam penelitian ini terdiri dari 100 sampel yang diperoleh dari lima dealer sepeda motor di Kota Makassar yang mewakili tiga merk sepeda motor terlaris di Indonesia. Pengambilan data primer diambil secara langsung melalui tanya jawab dengan responden melalui kuisisioner dengan pertanyaan terbuka (*open question*) yang tersebar di 4 (empat) kecamatan di Kota Makassar. Selanjutnya responden akan didistribusi berdasarkan kelompok umur, jenis pekerjaan, dan kuartil pendapatan.

4.2.1 Distribusi Responden Berdasarkan Kelompok Umur

Kelompok umur yang dimaksud adalah orang yang memiliki kendaraan bermotor roda dua yang berumur 17-55 tahun ke atas.

Tabel 4.4 Distribusi Responden Berdasarkan Kelompok Umur

Kelompok Umur	Frekuensi	Persen
20-30	46	46
31-40	25	25
41-50	23	23
>51	6	6
Total	100	100

Sumber : Hasil Olahan Data Primer (2013)

Dari Tabel 4.4 di atas dapat dilihat bahwa kelompok umur antara 21 tahun hingga 30 tahun sebanyak 46 persen atau 46 orang dari total seluruh responden. Responden yang berusia 31 tahun hingga 40 tahun sebanyak 25 persen atau 25

orang dari total seluruh responden, dan yang berusia 41 tahun hingga 50 tahun sebanyak 23 persen atau 23 orang dari total responden. Enam persen lainnya merupakan responden yang berusia lebih dari 50 tahun dari total seluruh responden.

4.2.2 Distribusi Responden Berdasarkan Status Pernikahan

Status pernikahan yang dimaksud adalah orang yang memiliki kendaraan bermotor roda dua yang telah menikah atau belum menikah.

Tabel 4.5 Distribusi Responden Berdasarkan Status Pernikahan

Status Pernikahan	Frekuensi	Persen
Belum Menikah	38	38
Sudah Menikah	62	62
Total	100	100

Sumber : Hasil Olahan Data Primer (2013)

Berdasarkan Tabel 4.5 di atas sebanyak 38 responden belum menikah dengan persentase 38 % dari total seluruh responden. Dan 62 responden yang sudah menikah atau 62 % dari total seluruh responden.

4.2.3 Distribusi Responden Berdasarkan Jenis Pekerjaan

Jenis pekerjaan yang dimaksud adalah orang yang memiliki kendaraan bermotor roda dua dalam golongan tenaga kerja yaitu angkatan kerja yang bekerja dan mempunyai penghasilan.

Tabel 4.6 Distribusi Responden Berdasarkan Jenis Pekerjaan

Jenis Pekerjaan	Frekuensi	Persen
PNS	18	18
TNI/ POLRI	4	4
Pegawai Swasta/ BUMN	49	49
Wiraswasta	19	19
Guru	10	10
Total	100	100

Sumber: Hasil Olahan Data Primer (2013)

Berdasarkan Tabel 4.6 di atas sebanyak 18 responden berprofesi sebagai PNS atau 18 persen dari total seluruh responden. Sebanyak 4 responden atau 4 persen dari total seluruh responden berprofesi sebagai TNI/ POLRI. 49 responden atau 49 persen dari total seluruh responden memiliki pekerjaan sebagai pegawai swasta dan Badan Usaha Milik Negara (BUMN). Selanjutnya 19 responden atau 19 persen dari total seluruh responden bekerja sebagai wiraswasta atau memiliki usaha sendiri, dan 10 responden lainnya atau 10 persen dari total seluruh responden berprofesi sebagai Guru. Tabel 4.6 memperlihatkan jenis pekerjaan sebagai wiraswasta, responden yang memiliki pekerjaan ini sebanyak 19 persen. Sisanya responden yang memiliki pekerjaan, yang terdiri dari PNS 18 persen,

TNI/ Polri sebanyak 4 persen, pegawai swasta dan BUMN 49 persen, dan Guru 10 persen. Sehingga dapat disimpulkan pekerjaan dengan pendapatan yang tetap sebanyak 81 persen, dan sisanya berpenghasilan tidak tetap.

4.2.4 Distribusi Responden Berdasarkan Kuartil Pendapatan.

Pendapatan merupakan total penerimaan responden yang diperoleh dalam sebulan. Dimana pendapatan yang diperoleh dipergunakan untuk memenuhi kebutuhan sehari-hari. Pendapatan yang dimaksud Tabel 4.7 berikut ini adalah besaran pendapatan yang diperoleh dari hasil bekerja dan/usaha lain.

Table 4.7 Distribusi Responden Berdasarkan Pendapatan

Pendapatan	Frekuensi	Persen
< 1.000.000	13	13
1.000.001 - 2.000.000	50	50
2.000.001 - 3.000.000	23	23
3.000.001 - 4.000.000	10	10
4.000.001 - 5.000.000	2	2
> 5.000.000	2	2
Total	100	100

Sumber : Hasil Olahan Data Primer (2013)

Dari Tabel 4.7 di atas dapat dilihat bahwa 13 % responden atau 13 dari total seluruh responden yang memiliki pendapatan dibawah Rp. 1.000.000. Sedangkan 50 % Responden atau 50 responden dari total seluruh responden memiliki pendapatan antara 1.000.001 – 2.000.000. Selanjutnya, pendapatan antara 2.000.001 – 3.000.000 sebanyak 23 responden atau 23 % dari total responden. Pendapatan antara 3.000.001 - 4.000.0000 sebanyak 10 % atau 10 responden dari total seluruh responden. Dan selanjutnya pendapatan antara 4.000.001 - 5.000.000 terdapat 2 responden atau 2% dari total seluruh responden. Sisanya responden dengan pendapatan >5.000.000 sebanyak 2 responden atau 2% dari total responden.

4.2.5 Distribusi Responden Berdasarkan Faktor Pendorong Dalam Membeli Kendaraan Bermotor Roda Dua

Faktor pendorong yang dimaksud disini adalah indikator-indikator yang melatarbelakangi responden dalam melakukan permintaan kendaraan bermotor roda dua. Faktor pendorong tersebut dapat dilihat pada Tabel 4.8 dibawah ini.

Tabel 4.8 Distribusi Responden Berdasarkan Faktor Pendorong Dalam Membeli Kendaraan Bermotor Roda Dua

Faktor Pendorong	Frekuensi	Persen
Harga Sepeda Motor Yang Murah	25	25
Lebib Fleksibel	14	14
Sesuai Dengan Pendapatan	56	56
lainnya	5	5
Total	100	100

Sumber : Hasil Olahan Data Primer (2013)

Dari Tabel 4.8 diatas dapat dilihat bahwa 25 persen responden atau 25 responden dari total seluruh responden dalam melakukan pembelian kendaraan bermotor roda dua didorong oleh adanya harga kendaraan roda dua yang murah. Sebanyak 14 persen atau 14 responden dari total seluruh responden memilih membeli kendaraan bermotor roda dua karena lebih fleksibel. Selanjutnya 56 persen atau 56 responden dari total seluruh responden memilih membeli kendaraan bermotor roda dua karena sesuai dengan pendapatan. Dan sisanya 5 persen atau 5 responden dari total seluruh responden memilih sepeda motor karenan alasan lain.

4.2.6 Distribusi Responden Berdasarkan Merek Kendaraan Bermotor Roda Dua

Selera responden terhadap merek kendaraan bermotor roda dua sangat bervariasi, karena masing-masing merek kendaraan bermotor roda dua memiliki keunggulan. Responden dalam memilih membeli kendaraan bermotor roda dua sangat dipengaruhi oleh kualitas dan ketahanan produk. Selain itu hemat bahan bakar, ketersediaan onderdil (spare part), desain, dan harga jual kembali yang tinggi menjadi pertimbangan responden dalam memilih membeli kendaraan bermotor roda dua.

Table 4.9 Distribusi Responden Berdasarkan Merek Kendaraan Bermotor Roda Dua

Merek	Frekuensi	Persen
Honda	38	38
Yamaha	35	35
Suzuki	21	21
Lainnya	6	6
Total	100	100

Sumber : Hasil Olahan Data Primer (2013)

Dari Tabel 4.9 diatas dapat dilihat bahwa 38 persen atau 38 responden dari total seluruh responden memilih membeli kendaraan bermotor roda dua merek Honda. 35 persen atau 35 responden dari total seluruh responden memilih membeli kendaraan bermotor merek Yamaha. Selanjutnya 21 persen atau 21

responden memilih kendaraan bermotor roda dua merek Suzuki. Sisanya 6 persen atau 6 responden dari total seluruh responden memilih kendaraan bermotor roda dua merek lain.

4.3 Hubungan Antara Variabel Bebas Terhadap Variabel Terikat Penelitian

Berdasarkan penelitian yang telah dilakukan, permintaan kendaraan bermotor roda dua sangat dipengaruhi oleh variabel pendapatan, dan jangka waktu pengembalian kredit kendaraan bermotor roda dua.

4.3.1 Hubungan Antara Pendapatan Terhadap Permintaan Kendaraan Bermotor Roda Dua

Tabel 4.10 berikut ini adalah distribusi responden dilihat dari pendapatan dengan rata-rata permintaan kendaraan bermotor roda dua oleh masyarakat di Kota Makassar

Tabel 4.10 Distribusi Responden Berdasarkan Pendapatan

Pendapatan	Responden		Permintaan Kendaraan Bermotor Roda Dua	
	Frekuensi	%	Rata-rata	%
Rp < 1.000.000	13	13	1	10
Rp. 1.000.001 - 2.000.000	50	50	1	10
Rp. 2.000.001 - 3.000.000	23	23	1	10
Rp. 3.000.001 - 4.000.000	10	10	2	20
Rp. 4.000.001 - 5.000.000	2	2	2	20
Rp. > 5.000.000	2	2	3	30
Jumlah	100	100	10	100

Sumber : Hasil Olahan Data Primer (2013)

Berdasarkan Tabel 4.10 di atas, dapat dilihat bahwa dari 100 responden (100%). Responden yang memiliki pendapatan < Rp. 1.000.000,- sebanyak 13 responden dengan rata-rata permintaan kendaraan bermotor roda dua sebanyak 1 unit. Kemudian 50 responden memiliki pendapatan antara Rp. 1.000.001,- sampai Rp. 2.000.000,- mempunyai permintaan kendaraan bermotor roda dua sebanyak 1 unit, demikian halnya dengan 23 responden yang memiliki pendapatan berkisar Rp. 2000.001,- sampai Rp. 3.000.000,- mempunyai permintaan kendaraan bermotor roda dua rata-rata sebesar 1 unit. Selanjutnya 10 responden yang memiliki pendapatan antara Rp. 3.000.001,- sampai Rp. 4.000.000,- mempunyai permintaan kendaraan bermotor roda dua rata-rata 2 unit. Dan 2 responden memiliki pendapatan Rp. 4.000.001,- sampai Rp. 5.000.000,- memiliki permintaan kendaraan bermotor roda dua sebanyak 2 unit. Adapun sisanya 2 responden yang memiliki pendapatan > Rp. 5.000.000,- mempunyai permintaan kendaraan bermotor roda rata-rata sebanyak 3 unit.

4.3.2 Hubungan Antara Harga Dengan Permintaan Kendaraan Bermotor Roda Dua

Tabel 4.11 berikut ini adalah distribusi responden dilihat dari harga tunai kendaraan bermotor roda dua dengan rata-rata permintaan kendaraan bermotor roda dua oleh masyarakat di Kota Makassar. Harga tunai kendaraan bermotor roda dua itu sendiri dipengaruhi oleh merk sepeda motor itu sendiri, jenis sepeda motor ataupun onderdil lainnya.

Tabel 4.11 Distribusi Responden Berdasarkan Harga Tunai Kendaraan Bermotor Roda Dua

Harga Tunai Sepeda Motor	Responden		Jumlah Permintaan Bermotor Roda Dua	
	Frekuensi	%	Rata-rata	%
Rp. 10.000.000 - Rp. 15.000.000	54	54	1	10
Rp. 15.000.001 - Rp. 20.000.000	20	20	1	10
Rp. 20.000.001 - Rp. 25.000.000	12	12	1	10
Rp. 25.000.001 - Rp. 30.000.000	8	8	2	20
Rp. 30.000.001 - Rp. 35.000.000	3	3	2	20
Rp. 35.000.001 - Rp. 40.000.000	3	3	3	30
Jumlah	100	100	10	100

Sumber: Hasil Olahan Data Promer (2013)

Dari Tabel 4.11 di atas dapat diketahui bahwa dari 100 responden (100%), sebanyak 54 responden yang memiliki harga tunai sepeda motor antara Rp. 10.000.000,- sampai Rp. 15.000.000,- mempunyai rata-rata permintaan sepeda motor sebesar 1 unit. Sedang 20 responden memiliki harga tunai sepeda motor sebesar Rp. 15.000.001,- sampai Rp. 20.000.000,- mempunyai rata-rata permintaan sepeda motor sebesar 1 unit. Selanjutnya, 12 responden yang memiliki harga tunai sepeda motor antara Rp. 20.000.001 sampai Rp. 25.000.000,- mempunyai rata-rata permintaan sepeda motor sebesar 1 unit. 8 responden yang memiliki harga tunai sepeda motor Rp. 25.000,001,- sampai Rp. 30.000.000,- mempunyai rata-rata permintaan sepeda motor sebesar 2 unit. Kemudian 3 responden yang memiliki harga tunai sepeda motor Rp. 30.000.001,- sampai Rp. 35.000.000,- mempunyai rata-rata permintaan sepeda motor sebesar 2 unit. Dan sisanya 3 responden yang memiliki harga tunai sepeda motor Rp. 35.000.000,- sampai Rp. 40.000.000,- memiliki rata-rata permintaan sepeda motor sebanyak 3 unit.

4.3.3 Hubungan Antara Biaya Angsuran Kredit Terhadap Permintaan Kredit Kendaraan Bermotor Roda Dua

Tabel 4.12 berikut ini adalah distribusi responden dilihat dari biaya angsuran kredit setiap bulan dengan rata-rata permintaan kredit sepeda motor oleh masyarakat di Kota Makassar.

Tabel 4.10 Distribusi Responden Berdasarkan Biaya Angsuran Kredit

Kelompok Biaya Angsuran Kredit	Responden		Jumlah Permintaan Kendaraan Bermotor Roda dua	
	Frekuensi	%	Rata-Rata	%
Rp. 400.000 – Rp. 1.400.000	89	89	1	12,5
Rp. 1.400.001 – Rp. 2.400.000	8	8	2	25
Rp. 2.400.001 – Rp. 3.400.000	2	2	2	25
Rp. 3.400.001 – Rp. 4.400.000	1	1	3	37,5
Jumlah	100	100	8	100

Sumber: Hasil Olahan Data Primer (2013)

Dari Tabel 4.12 di atas dapat diketahui bahwa dari 100 responden (100%). Responden yang mempunyai biaya angsuran antara Rp. 400.000 sampai Rp.1.400.000,- sebanyak 89 responden dengan rata-rata permintaan kredit sepeda motor sebesar 1 unit. Sedang responden yang mempunyai biaya angsuran sebesar Rp. 1.400.001,- sampai Rp. 2.400.000,- sebanyak 8 responden dengan rata-rata permintaan kredit sepeda motor sebanyak 2 unit. Selanjutnya, 2 responden mempunyai biaya angsuran berkisar Rp.2.400.001,- sampai Rp. 3.400.000,- mempunyai rata-rata permintaan kredit sepeda motor sebesar 2 unit. Sisanya 1 responden mempunyai biaya angsuran antara Rp. 3.400.001,- sampai Rp. 4.400.000,- mempunyai rata-rata permintaan kredit sepeda motor sebanyak 3 unit.

Hal tersebut menunjukkan bahwa 89 responden dari total 100 responden yang mempunyai biaya angsuran sebesar Rp. 1.000.000,- sampai Rp. 1.400.000,- memiliki rata-rata permintaan kredit sepeda motor terendah sebanyak 1 unit. 1 responden dari total 100 responden memiliki biaya angsuran tertinggi antara Rp. 3.400.001 sampai Rp. 4.400.000,- mempunyai rata-rata permintaan sepeda motor tertinggi yaitu sebanyak 3 unit.

4.3.4 Hubungan Antara Jangka Waktu Pengembalian Kredit Terhadap Permintaan Kendaraan Bermotor Roda Dua

Tabel 4.13 berikut ini adalah distribusi responden dilihat dari jangka waktu pengembalian kredit dengan rata-rata permintaan kredit kendaraan bermotor roda dua oleh masyarakat di Kota Makassar.

Tabel 4.13 Distribusi Responden Berdasarkan Jangka Waktu Pengembalian Kredit Kendaraan Bermotor Roda Dua

Jangka Waktu Pengembalian Kredit	Responden		Jumlah Permintaan Kendaraan Bermotor roda dua	
	Frekuensi	%	Rata-Rata	%
10 – 15 Bulan	5	5	1	20
16 – 20 Bulan	23	23	1	20
21 – 25 Bulan	20	20	1	20
26 – 30 Bulan	17	17	1	20
31 – 35 Bulan	35	35	1	20
Jumlah	100	100	5	100

Sumber: Hasil Olahan Data Primer (2013)

Dari Tabel 4.13 di atas dapat diketahui bahwa dari 100 responden (100%). Responden yang memiliki jangka waktu pengembalian kredit selama 10 sampai 15 bulan sebanyak 5 orang dengan rata-rata permintaan kredit sepeda motor sebanyak 1 unit. 23 responden memiliki jangka waktu pengembalian kredit selama 16 - 20 bulan dengan rata-rata permintaan kredit sepeda motor sebanyak 1 unit. Selanjutnya, 20 responden yang memiliki jangka waktu pengembalian kredit selama 21 - 25 bulan juga mempunyai rata-rata permintaan kredit sepeda motor sebanyak 1 unit. Sedang 17 responden memiliki jangka waktu pengembalian

kredit selama 26 – 30 bulan dengan rata-rata permintaan kredit sepeda motor sebanyak 1 unit. Sisanya, 35 responden yang mempunyai jangka waktu pengembalian kredit sepeda motor antara 31 sampai 35 bulan mempunyai rata-rata permintaan kredit sepeda motor sebanyak 1 unit.

4.4 Hasil Penelitian

4.4.1 Hasil Regresi

Untuk mengetahui pengaruh dari tiap-tiap variabel X terhadap variabel Y maka dilakukan perhitungan regresi linear berganda dengan menggunakan SPSS 16. Hasil perhitungan regresi linear berganda mengenai faktor-faktor yang mempengaruhi permintaan kendaraan bermotor roda dua di Kota Makassar secara terperinci hasil regresi dapat dilihat di bawah ini: (Lihat Lampiran 4)

$$\text{LnY} = -10.861 + 0.060\text{lnX1} + 0.589\text{lnX2} + 0.095\text{lnX3} \dots\dots\dots(4.1)$$

	(0.992)	(7.281)	(1.618)
R Square (R ²)	= 0.606		
Adjusted R Square (R ²)	= 0.594		
n	= 100		

Hasil regresi menunjukkan bahwa tanpa adanya pengaruh dari variabel-variabel bebas (pendapatan, harga, dan jangka waktu pengembalian kredit) permintan kendaraan bermotor roda dua di Kota Makassar adalah sebesar -10.861.

4.4.2 Analisis Hubungan Antar Variabel

4.4.2.1 Pendapatan (X1)

Hasil regresi memperlihatkan bahwa variabel pendapatan berpengaruh positif dan tidak signifikan terhadap permintaan kendaraan bermotor roda dua di Kota Makassar. Hal ini tidak sejalan dengan hipotesis yang menyatakan bahwa pendapatan berpengaruh positif dan signifikan terhadap permintaan kendaraan bermotor roda dua di kota Makassar. Ini dapat diketahui dengan melihat tingkat signifikansi dimana tingkat probabilitasnya adalah sebesar 0.324 dimana nilainya lebih besar dari 0.05. Selanjutnya nilai koefisien regresi variabel pendapatan (X1) sebesar 0.060.

Jika pendapatan seseorang naik 1 persen maka keinginannya untuk membeli kendaraan bermotor roda dua akan bertambah 0.060. Pendapatan masyarakat tidak terlalu berpengaruh terhadap permintaan kendaraan bermotor roda dua atau tidak sesuai dengan teori yang menyatakan bahwa semakin tinggi pendapatan masyarakat, maka akan semakin tinggi pula permintaan masyarakat terhadap kendaraan bermotor roda dua, adapun pengaruhnya tapi sangat kecil. Hal ini terjadi karena ketika pendapatan masyarakat meningkat, maka permintaan kendaraan bermotor roda dua tidak ikut meningkat. Ini diakibatkan karena ketika pendapatan masyarakat meningkat, masyarakat lebih cenderung membeli kendaraan bermotor roda empat (mobil).

4.4.2.2 Harga Kendaraan Bermotor Roda Dua (X2)

Hasil regresi memperlihatkan bahwa variabel harga kendaraan bermotor roda dua berpengaruh positif dan signifikan terhadap permintaan kendaraan bermotor roda dua di Kota Makassar, hal ini tidak sejalan dengan hipotesis yang menyatakan bahwa harga kendaraan bermotor roda dua berpengaruh negatif dan signifikan terhadap permintaan kendaraan bermotor roda dua. Ini dapat diketahui dengan melihat tingkat signifikansi dimana tingkat probabilitasnya adalah sebesar 0.000 dimana nilainya lebih kecil dari 0.05. Selanjutnya nilai koefisien regresi variabel harga kendaraan bermotor roda dua (X2) sebesar 0.589.

Jika harga kendaraan bermotor roda dua naik 1 persen maka permintaan kendaraan bermotor roda dua akan bertambah 0.589 persen. Harga kendaraan bermotor tidak menjadi masalah terhadap permintaan kendaraan bermotor roda dua di Kota Makassar. Ini diakibatkan karena kendaraan bermotor roda dua (sepeda motor) sudah menjadi kebutuhan pokok masyarakat dalam melakukan aktivitas sehari-hari, disamping sepeda motor memiliki jangkauan yang relatif lebih fleksibel, lebih efisien, lebih murah/lebih hemat bahan bakar jika dibandingkan dengan transportasi lain. Selain itu sepeda motor juga dapat dengan mudah menerobos kemacetan, lebih mudah dalam perawatan/perbaikan, dan lebih “stylish”

Walaupun harga motor mahal masyarakat akan tetap membelinya, daripada harus menggunakan transportasi umum yang biayanya jauh lebih berat daripada menggunakan kendaraan bermotor roda dua. Selain itu masalah efisiensi waktu juga dikeluhkan oleh masyarakat yang menggunakan transportasi angkutan umum yang cenderung lebih lama dibanding menggunakan kendaraan bermotor roda dua (sepeda motor). Alasan lain yang melatarbelakangi masyarakat tetap membeli kendaraan bermotor roda dua walaupun harga kendaraan bermotor roda dua tersebut mengalami kenaikan yaitu adanya kemudahan dari setiap dealer dalam kepemilikan sepeda motor baik itu pembelian secara cash/tunai maupun kredit.

4.4.2.3 Jangka Waktu Pengembalian Kredit (X3)

Hasil regresi memperlihatkan bahwa variabel jangka waktu pengembalian kredit berpengaruh positif dan tidak signifikan terhadap permintaan kendaraan bermotor roda di Kota Makassar, hal ini tidak sejalan dengan hipotesis yang menyatakan bahwa jangka waktu pengembalian kredit berpengaruh positif dan signifikan terhadap permintaan kendaraan bermotor roda dua di Kota Makassar. Ini dapat diketahui dengan melihat tingkat signifikansi dimana tingkat probabilitasnya adalah sebesar 0.109 dimana nilainya lebih besar dari 0.05. Selanjutnya nilai koefisien regresi variabel jangka waktu pengembalian kredit (X3) sebesar 0.095 persen.

Jika jangka waktu pengembalian kredit kendaraan bermotor roda dua ditambah 1 % maka permintaan kendaraan bermotor roda dua akan mengalami penambahan sebesar 0.095 persen. Hal ini menunjukkan bahwa semakin lama jangka waktu kredit kendaraan bermotor roda dua maka permintaan akan kendaraan bermotor roda dua di Kota Makassar meningkat. Adapun peningkatan permintaanya tidak terlalu signifikan.

5.KESIMPULAN DAN SARAN

5.1 KESIMPULAN

Berdasarkan hasil penelitian yang telah dilakukan maka dapat disimpulkan :

1. Kendaraan bermotor roda dua atau lebih dikenal sepeda motor di Kota Makassar terus mengalami peningkatan hal ini disebabkan karena masyarakat sangat membutuhkan alat transportasi (sepeda motor) yang relative lebih fleksibel, efisien, murah/hemat bahan bakar, dan dapat dijadikan sebagai moda alternatif bagi penggunaan transportasi yang sering terkena masalah kemacetan.
2. Permintaan kendaraan bermotor roda dua di kota Makassar sangat dipengaruhi oleh pendapatan, harga, dan jangka waktu pengembalian kredit.
3. Pendapatan memiliki pengaruh positif dan tidak signifikan terhadap permintaan kendaraan bermotor roda dua di Kota Makassar.
4. Harga kendaraan bermotor roda dua memiliki pengaruh negatif dan signifikan terhadap permintaan kendaraan bermotor roda dua di kota Makassar. Artinya berapapun harga sepeda motor masyarakat akan tetap membelinya karena sangat dibutuhkan.
5. Variabel jangka waktu pengembalian kredit kendaraan bermotor roda dua berpengaruh positif dan tidak signifikan terhadap permintaan kendaraan bermotor roda dua di Kota Makassar. Berdasarkan penelitian yang telah dilakukan rata-rata responden mengambil jangka waktu kredit yang relatif lebih lama hal ini karena angsuran yang harus dibayar dalam jumlah yang kecil.

5.2 SARAN

Berikut adalah saran-saran yang dapat direkomendasikan berdasarkan penelitian yang telah dilakukan:

1. Kepada Pemerintah :
 - Untuk pemerintah (BI) sebaiknya perlu memberikan tingkat suku bunga yang sesuai agar konsumen tidak terjebak dalam kredit macet dalam pelunasan sepeda motor.
 - Kebijakan pemerintah yang baik dengan tidak menaikkan harga BBM (bahan bakar minyak) agar pengguna kendaraan bermotor roda dua (sepeda motor) tidak merasa kesulitan menjangkau harga BBM.
2. Kepada pembeli motor
 - Debitur tidak perlu ragu terhadap pendapatan dalam memenuhi kebutuhan sepeda motor. Karena, sejauh ini pendapatan debitur tidak mempengaruhi permintaan kendaraan bermotor roda dua.
3. Kepada peneliti lanjutan
 - Diperlukan penelitian lebih lanjut mengenai analisis permintaan permintaan kendaraan bermotor roda dua terutama variabel pendapatan, dan harga tunai pembelian kendaraan bermotor roda dua.

DAFTAR PUSTAKA

- Ackley, Gardner, 1986. *Teori Ekonomi Makro*. Diterjemahkan Oleh Paul Sitonghong Penerbit UI Press. Jakarta.
- Ahdi, Muh. Yusuf. *Analisis Faktor-Faktor yang Mempengaruhi Konsumen Dalam Memilih Motor Suzuki Pada PT. Sinar Galesong Pratama Makassar*. Fakultas Ekonomi Universitas Hasanuddin, Makassar, 2005.
- Angiopora, Marius P. 2002. *Dasar-Dasar Pemasaran*, Edisi Kedua. PT Raja Grafindo Persada, Jakarta.
- Asri, Marwan. 1991. *Marketing*. Edisi Pertama cetakan Kedua. UPP – AMP YPKN. Yogyakarta.
- Bilas, Richard A. (1988), *Teori Mikroekonomi*, PT. Erlangga. Jakarta.
- Boediono. 1985. *Ekonomi Moneter*, Edisi Ketiga. BPFE UGM, Yogyakarta.
- Dendawijaya, Lukman, 2000, *Analisis Perkreditan*, Pionir Jaya Bandung
- Mirza, Febry. 2007. *Analisis Faktor-Faktor Penentu Preferensi Konsumen Dalam Memebeli Yamaha Mio di Kota Payakumbuh*. Fakultas Ekonomi Universitas Negeri Padang.
- Mishkin, F. S. 2001. *The Economics of Money, Banking, and Financia Markets, Sixth Edition*. Addison Wesley, Amerika Serikat.
- Nicholson, W. 1995. *Mikroekonomi Intermediate dan Aplikasinya*. Terjemahan dari *Intermediate Microeconomics*. Oleh Agus Maulana. Bina Rupa Aksara. Jakarta.
- Nizal Edwin, 2008, *Faktor-Faktor Yang Mempengaruhi Permintaan Kredit Pemilikan Mobil di Kota Makassar*, Skripsi Fakultas Ekonomi, Universitas Hasanuddin Makassar.
- Pindyck, Robert. S dan Rubinfeld, Daniel. L. 2007. *Mikroekonomi*, Edisi Keenam, Jilid 1. PT. Indeks. Jakarta.
- Reksoprayitno S. 2000. *Pengantar Ekonomi Mikro*. Edisi Millenium. BPFE UGM. Yogyakarta.
- Samuelson, Paul A. 1997. *Economic 11th Edition*. New York : Mc Graw Hill.
- Siregar, M., 1995, *Kumpulan Tulisan Perencanaan Pembangunan Sistem Transportasi*, Sekretariat Jenderal Departemen Perhubungan R.I., Jakarta.
- Steiner, Peter dan Lepsey, Richard. 1988. *Pengantar Ekonomi*. Bina Aksara. Jakarta.
- Sudarsono. 1990. *Pengantar Teori Ekonomi Mikro*. LP3S. Jakarta
- Sukirno, Sadono. 2002. *Ekonomi Pembangunan Proses, Masalah Dasar Kebijakan*. LP FEUI. Jakarta.
- _____. 2003. *Pengantar Teori Mikroekonomi*. Edisi Ketiga. PT Raja Grafindo Persada. Jakarta.
- Swastha, Basu dan Irawan. (1985), *Manajemen Pemasaran Modern*, Liberty, Yogyakarta.

JURNAL ILMIAH ILMU EKONOMI
JURUSAN ILMU EKONOMI
FAKULTAS EKONOMI DAN BISNIS UNHAS

JURNAL ILMIAH ILMU EKONOMI
JURUSAN ILMU EKONOMI
FAKULTAS EKONOMI DAN BISNIS UNHAS