

## **ANALISIS PENGARUH JUMLAH PRODUKSI SEPEDA MOTOR DAN JUMLAH TENAGA KERJA INDUSTRI KOMPONEN SEPEDA MOTOR TERHADAP GROSS DOMESTIC PRODUCT DI INDONESIA 1998-2003**

**Reza Suriانشa, Mari Ichihashi**

STIE Unisadhuguna Jakarta, Indonesia

[reza@ubs-usg.ac.id](mailto:reza@ubs-usg.ac.id), [mari.ichihashi@gmail.com](mailto:mari.ichihashi@gmail.com)

### **Abstrak**

**Pendahuluan:** Perusahaan sepeda motor terbesar keempat di Jepang di Indonesia adalah PT Astra Honda Motor, PT Yamaha Motor Kencana Indonesia, PT Suzuki Indomobil dan PT Kawasaki Motor Indonesia, dan memiliki lebih dari 90% pangsa pasar, yang membuat mereka mampu mewakili seluruh industri sepeda motor. Total produksi perusahaan menunjukkan tren positif terhadap Produk Domestik Bruto (PDB) Indonesia dari tahun 1998 hingga 2003. Selain itu, industri suku cadang sepeda motor penting bagi PDB Indonesia karena industri membutuhkan kehadiran komponen untuk perakitan.

**Tujuan:** Studi ini bertujuan untuk mengetahui dan menganalisis keterkaitan PDB Indonesia dari tahun 1998 hingga 2003, jumlah produksi sepeda motor di empat perusahaan sepeda motor Jepang di Indonesia dan jumlah pekerjaan di industri suku cadang sepeda motor.

Data yang digunakan adalah data primer dan sekunder. Ada tiga hipotesis yang harus diuji.

**Hasil:** Hasil ini membuktikan bahwa sebenarnya jumlah perusahaan produksi sepeda motor Jepang mempengaruhi PDB Indonesia, dan jumlah perusahaan produksi sepeda motor Jepang tidak mempengaruhi jumlah industri suku cadang sepeda motor tenaga kerja secara signifikan. Selain itu, PDB tidak mempengaruhi jumlah industri suku cadang sepeda motor tenaga kerja secara signifikan. Terbukti bahwa ada beberapa perbedaan antara teori dan praktik.

**Kesimpulan:** Jumlah produksi sepeda motor empat perusahaan sepeda motor Jepang terbesar di Indonesia dan GDP Indonesia mempunyai hubungan yang kuat, hal ini dapat dilihat dari analisa statistik pada bab 4 dimana diketahui R atau korelasi antara 2 faktor ini sebesar 0,905 R square sebesar 0,819 dan pada Uji F diketahui hipotesis diterima. Dapat dikatakan jumlah produksi sepeda motor ini sangat penting untuk meningkatkan GDP Indonesia yang pada akhirnya menjadi salah satu faktor pendukung untuk pertumbuhan ekonomi Indonesia.

**Kata kunci :** Produk Domestik Bruto Indonesia, jumlah produksi sepeda motor, jumlah pekerjaan

### **Abstract**

**Introduction:** The fourth largest motorcycle companies in Japan in Indonesia are PT Astra Honda Motor, PT Yamaha Motor Kencana Indonesia, PT Suzuki Indomobil and PT Kawasaki Motor Indonesia, and have more than 90% market share, enabling them to represent the entire motorcycle industry. The company's total production shows a positive trend towards Indonesia's Gross Domestic Product (GDP) from 1998 to 2003. In addition, the motorcycle parts industry is

*important for Indonesia's GDP because the industry requires the presence of components for assembly.*

**Objective:** *This study aims to identify and analyze the relationship between Indonesia's GDP from 1998 to 2003, the number of motorcycle production in four Japanese motorcycle companies in Indonesia and the number of jobs in the motorcycle spare parts industry.*

**Metod:** *The data used are primary and secondary data. There are three hypotheses to be tested.*

**Results:** *These results prove that the actual number of Japanese motorcycle manufacturing companies affects Indonesia's GDP, and the number of Japanese motorcycle manufacturing companies does not significantly affect the number of employment motorcycle parts industry. In addition, GDP does not significantly affect the number of motorcycle parts industry workforce. It is evident that there are some differences between theory and practice.*

**Conclusion:** *The number of motorcycle production of the four largest Japanese motorcycle companies in Indonesia and Indonesia's GDP has a strong relationship, this can be seen from the statistical analysis in chapter 4 where it is known that the R or correlation between these 2 factors is 0.905 R square is 0.819 and the F it is known that the hypothesis is accepted. It can be said that the number of motorcycle production is very important to increase Indonesia's GDP which in turn becomes one of the supporting factors for Indonesia's economic growth.*

**Keywords:** *Gross Domestic Product Indonesia, the number of motorcycle production, the amount of employment*

## **Pendahuluan**

Pertumbuhan ekonomi adalah hal yang sangat penting dan dibutuhkan oleh setiap negara, karena tanpa adanya pertumbuhan ekonomi, tidak ada peningkatan kesejahteraan, kesempatan kerja, produktivitas dan distribusi pendapatan (Widiansyah, 2017). Pertumbuhan ekonomi merupakan indikasi keberhasilan pembangunan ekonomi. Hal ini adalah proses perubahan kondisi untuk mencapai hasil yang lebih baik dengan menaikkan GDP (Rusdiana & Maesya, 2017). Gross Domestic Product atau pendapatan nasional adalah pendapatan di suatu negara dari hasil penjualan jasa atau produk. Dalam disiplin makro ekonomi GDP adalah salah satu indikator yang digunakan untuk mengukur kemajuan/pertumbuhan ekonomi suatu negara (Ginting, Rivani, Saragih, & Wuryandani, 2018). Indonesia berhasil meningkatkan GDP setelah pasca krisis tahun 1998.

Salah satu faktor yang mempunyai kontribusi terhadap naiknya indikator GDP adalah sektor industri dalam proses industrialisasi. Salah satu industri yang meningkat adalah perusahaan otomotif (Purba, 2019). Masyarakat tidak bisa lepas dari kebutuhan akan kendaraan dan sistem transportasi. Karena setiap aktifitas bergantung pada kendaraan untuk sampai di tujuan. perusahaan otomotif berperan banyak terhadap GDP Indonesia. Sebagian besar masyarakat Indonesia terdiri dari kelas menengah yang lebih memilih membeli sepeda motor daripada mobil, dikarenakan harga sepeda motor jauh

lebih terjangkau dibandingkan harga mobil (Rahmat, 2020). Selain itu, perusahaan sepeda motor juga diperkirakan akan lebih meningkat daripada mobil pada tahun mendatang (Rosiadi, Setiawan, & Moko, 2018). Seperti yang kita lihat di dalam kehidupan sehari-hari, sepeda motor terpopuler di Indonesia adalah sepeda motor bermerek Jepang. Diantaranya adalah Honda, Yamaha, Suzuki dan Kawasaki. Maka dapat dikatakan bahwa dunia industri sepeda motor di Indonesia dikuasai oleh 4 perusahaan sepeda motor yaitu PT. Astra Honda Motor pada peringkat pertama, kedua PT. Yamaha Motor Kencana Indonesia, peringkat ketiga diposisikan oleh PT. Suzuki Indomobil, dan peringkat ke empat adalah PT. Kawasaki Motor Indonesia.

Beragam dari studi sebelumnya tentang dampak pembangunan sektor keuangan terhadap pertumbuhan ekonomi Indonesia. Misalnya, (Majid, 2007) menemukan bahwa pengembangan sektor keuangan kewajiban deposito bank terhadap PDB) tidak berdampak pada pertumbuhan (*proxied by the ratio of total* ekonomi Indonesia dari tahun 1998 hingga 2016. (Sumarni, 2019) menemukan dampak positif namun lemah dari pengembangan sektor keuangan (*proxy* oleh ukuran aset keuangan bank umum) terhadap pertumbuhan ekonomi Indonesia dari tahun 2005 hingga 2016. (Fukuda, 2012) dan (Habibullah, 1998a) (Habibullah, 1998b) menemukan bahwa pengembangan sektor keuangan (*proxy* oleh rasio uang beredar terhadap PDB) memiliki dampak positif pada pertumbuhan ekonomi Indonesia. Perhatian utama di sini adalah bahwa penulis menggunakan *proxy* yang berbeda untuk pengembangan sektor keuangan; dengan demikian, *proxy* yang berbeda dari pengembangan sektor keuangan menghasilkan hasil yang berbeda.

Dalam studi lain, (Ginevicius, Klietstik, Stasiukynas, & Suhajda, 2020) mengerahkan bahwa pembangunan ekonomi nasional dapat memainkan peran utama dalam mengurangi ekonomi bayangan. Mereka menyimpulkan bahwa "semakin tinggi tingkat pembangunan ekonomi nasional, semakin rendah ukuran ekonomi bayangan." menemukan bahwa mempersempit ketimpangan pendapatan di Uganda dapat mengurangi ukuran ekonomi bayangan. Faktor-faktor lain yang mempengaruhi ekonomi bayangan di Uganda termasuk inflasi, pengeluaran pemerintah, keterbukaan, korupsi, dan demokrasi. Di sisi lain, (Berdiev, Goel, & Saunoris, 2020) mendalilkan bahwa krisis kesehatan berpotensi mempengaruhi ekonomi bayangan. Dengan menggunakan data panel di 130 negara, penelitian mereka menunjukkan bahwa kejadian dan intensitas epidemi secara positif dan signifikan berkontribusi pada penyebaran ekonomi bayangan.

Ekonomi bayangan memang ada di Indonesia. Asian Development Bank (ADB) melaporkan bahwa ekonomi bayangan berkontribusi pada nilai tambah bruto provinsi Yogyakarta dan Banten pada tahun 2011 masing-masing sebesar 37% dan 27%. Salah satu alasan di balik partisipasi perusahaan dalam ekonomi bayangan adalah kesulitan untuk mengakses pasar kredit formal, terutama karena prosedur rumit untuk mendapatkan pinjaman.

(Rothenberg et al., 2016) menemukan bahwa 93% perusahaan di Indonesia berpartisipasi dalam ekonomi bayangan. Mereka menyimpulkan bahwa: (i) sebagian besar perusahaan yang berpartisipasi dalam ekonomi bayangan Indonesia adalah usaha

mikro, kecil, dan menengah (UMKM) tetapi dengan kontribusi yang signifikan terhadap ekonomi; (ii) perusahaan-perusahaan ini membayar upah rendah dan menunjukkan produktivitas yang rendah; (iii) pengusaha di perusahaan-perusahaan ini memiliki pencapaian pendidikan yang rendah; dan (iv) perusahaan-perusahaan ini terbatas pada pasar lokal dan jarang memperluas bisnis mereka. Rothenberg et al. menyarankan bahwa beberapa perusahaan ini pada akhirnya akan meninggalkan ekonomi bayangan jika mereka memiliki akses ke sumber daya keuangan formal.

Studi terbaru oleh (Agustina, 2020) dan (Rezky, 2020) menunjukkan bahwa ukuran ekonomi bayangan masih tinggi. (Agustina, 2020) menyatakan bahwa ukuran ekonomi bayangan di Indonesia selama periode 1981 hingga 2014 rata-rata 29% dari produk domestik bruto. Studi mereka menemukan bahwa ukuran modal manusia dengan harapan hidup mengurangi ekonomi bayangan; sementara pendaftaran dalam pendidikan tinggi menginduksi ekspansi dalam ekonomi bayangan di Indonesia. Di sisi lain, (Rezky, 2020) menemukan bahwa untuk periode 2000 hingga 2017, ukuran shadow economy antara 18% hingga 21% di Indonesia. Temuan mereka menunjukkan bahwa beban pajak, peraturan yang ketat, tingkat pengangguran dan korupsi mempengaruhi ukuran ekonomi bayangan.

Selain industri perakitan sepeda motor, ada juga industri komponen sepeda motor karena industri perakitan sepeda motor tidak mampu memproduksi komponen satu persatu (Shodiqin, 2019). Lebih dari 90% adalah komponen pembuatan lokal. Industri-industri ini tentu saja membutuhkan tenaga kerja yang banyak sebagai buruh dan pegawai. Tenaga kerja adalah aset terbesar di setiap perusahaan dimana bersifat roda pembangunan perusahaan (Manullang & Samosir, 2019).

Hal ini sangat menarik untuk diteliti, apakah GDP memang ada kaitan dengan jumlah produksi sepeda motor pada 4 perusahaan sepeda motor Jepang terbesar di Indonesia, dan jumlah tenaga kerja industri komponen? Semestinya Industri sepeda motor berpengaruh pada pendapatan Indonesia yang berarti meningkatnya GDP. Di sisi lain, industri yang tumbuh dengan nilai sedemikian besar semestinya akan membawa dampak terhadap penyerapan tenaga kerja dimana hubungan kausalitas klasik jika keuntungan perusahaan atau industri membesar akan ditambah produknya tentunya akan membutuhkan tenaga kerja lebih banyak (Hariyadi, 2010).

Berdasarkan dari ulasan latar belakang diatas, maka permasalahan dalam penelitian ini berfokus kepada seberapa besar jumlah produksi sepeda motor pada empat perusahaan sepeda motor Jepang terbesar di Indonesia (PT. Astra Honda Motor, PT. Yamaha Motor Kencana Indonesia, PT. Suzuki Indomobil dan PT. Kawasaki Motor Indonesia) mempengaruhi GDP Indonesia? Apakah jumlah produksi industri sepeda motor pada empat perusahaan sepeda motor Jepang terbesar di Indonesia (PT. Astra Honda Motor, PT. Yamaha Motor Kencana Indonesia, PT. Suzuki Indomobil dan PT. Kawasaki Motor Indonesia) berpengaruh pada jumlah tenaga kerja di industri komponen sepeda motor di Indonesia? Apakah jumlah tenaga kerja industri komponen sepeda motor dipengaruhi oleh GDP Indonesia?

## Metode Penelitian

Dari ulasan diatas dapat diposisikan variabel X dan Y dalam masing-masing hipotesis penelitian ini yaitu seperti di bawah ini.

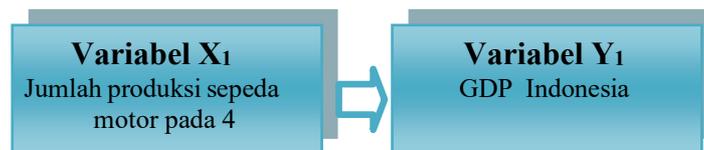
H<sub>1</sub>: Jumlah produksi sepeda motor pada empat perusahaan sepeda motor Jepang terbesar di Indonesia **berpengaruh** terhadap GDP Indonesia.

Dimana:

Variabel X<sub>1</sub>: Jumlah produksi sepeda motor pada empat perusahaan sepeda motor Jepang terbesar di Indonesia

Variabel Y<sub>1</sub>: GDP Indonesia

### Bagian 2: Hipotesis 1



H<sub>2</sub>: Jumlah produksi sepeda motor pada empat perusahaan sepeda motor Jepang terbesar di Indonesia **berpengaruh** terhadap jumlah tenaga kerja industri komponen sepeda motor.

Dimana:

Variabel X<sub>2</sub>: Jumlah produksi sepeda motor pada empat perusahaan sepeda motor Jepang terbesar di Indonesia

Variabel Y<sub>2</sub>: Jumlah tenaga kerja di industri komponen sepeda motor

### Bagian 3 : Hipotesis 2



H<sub>3</sub>: GDP Indonesia **berpengaruh** terhadap jumlah tenaga kerja industri komponen sepeda motor.

Dimana:

Variabel X<sub>3</sub>: GDP Indonesia

Variabel Y<sub>3</sub>: Jumlah tenaga kerja di industri komponen sepeda motor

### Bagian 4 : Hipotesis 3



## Hasil dan Pembahasan

Setelah mengolah data dengan SPSS, maka dapat pula hasil-hasil sebagai berikut :

### 1. Hipotesis 1:

#### a. Uji Korelasi

Nilai R yang merupakan simbol dari nilai korelasi. Dapat diketahui nilai korelasi X<sub>1</sub> dan Y<sub>1</sub> adalah 0,905 dimana artinya hubungan kedua variable sangat

kuat. Nilai koefisien determinasi yang diperoleh adalah 0,819 yang dapat ditafsirkan bahwa variabel  $X_1$  memiliki pengaruh kontribusi sebesar 81,9% terhadap variabel  $Y_1$ . 18,1% lainnya dipengaruhi oleh faktor-faktor lain diluar variabel  $X_1$ .

Namun, melihat pada  $F_{hitung}$  dapat diketahui model hipotesis ditolak atau tidak ditolak. Uji F Statistik digunakan untuk menguji keberartian pengaruh variabel bebas terhadap variabel terikat dengan tingkat signifikansi 5%.  $F_{hitung}$  pada Hipotesis 1 adalah 18,091. Namun  $F_{tabel}$  berdasarkan  $df_1$  adalah 1, dan  $df_2$  adalah 4. Maka dapat diperoleh  $F_{tabel}$  adalah 7,71. Berarti  $F_{tabel} < F_{hitung}$  yang mana artinya  $H_1$  tidak ditolak, atau dengan kata lain  $H_1$  diterima.  $F_{hitung}$  pada Hipotesis 1 berada di daerah  $H_1$  diterima. Dengan ini dapat dikatakan jumlah produksi sepeda motor pada empat perusahaan sepeda motor Jepang terbesar di Indonesia berpengaruh terhadap GDP Indonesia.

#### **b. Uji Koefisien**

Koefisien menginformasikan model persamaan regresi yang diperoleh dengan koefisien konstanta dan koefisien variabel yang ada di kolom *Unstandardized Coefficients B*.

Berdasarkan uji koefisien determinasi Hipotesis 1 dapat diketahui persamaan :

$$Y_1 = -61228.454 + 0,567X_1$$

Ini berarti jika tidak ada penambahan jumlah produksi sepeda motor pada empat perusahaan Jepang terbesar di Indonesia, maka mengakibatkan menurunkan nilai GDP sebesar 61228.454. Jika ada penambahan jumlah produksi sepeda motor pada empat perusahaan Jepang terbesar di Indonesia sebesar satu unit, maka menambahkan nilai GDP sebesar 0.567.

### **2. Hipotesis 2:**

#### **a. Uji Korelasi**

Dapat diketahui nilai korelasi  $X_2$  dan  $Y_2$  adalah 0,551. Nilai R ini dapat diinterpretasikan bahwa hubungan kedua variabel penelitian cukup. Selain itu, diperoleh nilai R Square atau koefisien determinasi adalah 0,304 yang dapat ditafsirkan bahwa variabel  $X_2$  memiliki pengaruh kontribusi sebesar 30,4% terhadap variabel  $Y_2$ . 69,6% lainnya dipengaruhi oleh faktor-faktor lain diluar variabel  $X_2$ .

$F_{hitung}$  pada Hipotesis 2 adalah 1,743. Namun  $F_{tabel}$  berdasarkan  $df_1$  adalah 1, dan  $df_2$  adalah 4. Maka dapat diperoleh  $F_{tabel}$  adalah 7,71. Berarti  $F_{tabel} > F_{hitung}$  yang mana artinya  $H_2$  ditolak.  $F_{hitung}$  pada Hipotesis 2 berada di daerah  $H_2$  ditolak. Dengan ini dapat dikatakan jumlah produksi sepeda motor pada empat perusahaan sepeda motor Jepang terbesar di Indonesia tidak berpengaruh terhadap jumlah tenaga kerja industri komponen sepeda motor.

#### **b. Uji Koefisien**

Koefisien determinasi Hipotesis 2 ini dapat diketahui persamaan :  $Y_2 = 12838,425 + 0,002 X_2$ . Ini berarti jika tidak ada penambahan jumlah produksi sepeda motor pada empat perusahaan Jepang terbesar di Indonesia, maka jumlah

tenaga kerja industri komponen sepeda motor sebanyak 12838.425. Jika ada penambahan jumlah produksi sepeda motor pada empat perusahaan Jepang terbesar di Indonesia sebesar satu unit, maka menambahkan jumlah tenaga kerja industri komponen sepeda motor sebesar 0.002.

### 3. Hipotesis 3:

#### a. Uji Korelasi

Dapat diketahui nilai korelasi  $X_3$  dan  $Y_3$  adalah 0,197. Nilai R ini dapat diinterpretasikan bahwa hubungan kedua variabel penelitian lemah.

Selain itu, diperoleh nilai R Square atau koefisien determinasi adalah 0,039 yang dapat ditafsirkan bahwa variabel  $X_3$  memiliki pengaruh kontribusi sebesar 3,9% terhadap variabel  $Y_3$ . Selain itu, 96,1% dipengaruhi oleh faktor-faktor lain diluar variabel  $X_3$ .

$F_{hitung}$  pada Hipotesis 2 adalah 0,162. Namun  $F_{tabel}$  berdasarkan  $df_1$  adalah 1, dan  $df_2$  adalah 4. Maka dapat diperoleh  $F_{tabel}$  adalah 7,71. Berarti  $F_{hitung} > F_{tabel}$  yang mana artinya  $H_3$  ditolak.  $F_{hitung}$  pada Hipotesis 2 berada di daerah  $H_3$  ditolak. Dengan ini dapat dikatakan GDP Indonesia tidak berpengaruh terhadap jumlah tenaga kerja industri komponen sepeda motor.

#### b. Uji Koefisien

Berdasarkan hasil uji koefisien determinasi Hipotesis 3, dapat diketahui persamaan :  $Y_3 = 14398,344 + 0,001 X_3$

Ini berarti jika tidak ada penambahan GDP Indonesia, maka jumlah tenaga kerja industri komponen sepeda motor sebanyak 14398.344. Jika ada penambahan GDP Indonesia sebesar 1, maka menambahkan jumlah tenaga kerja industri komponen sepeda motor sebesar 0.001.

Hasil pengujian hipotesis yang menyatakan 81,9% GDP Indonesia dipengaruhi oleh jumlah produksi sepeda motor pada empat perusahaan sepeda motor Jepang terbesar di Indonesia dan dapat dibuktikan jumlah produksi sepeda motor pada empat perusahaan sepeda motor Jepang terbesar di Indonesia mempengaruhi GDP Indonesia secara signifikan. Dari persamaan model regresi dapat diketahui jika ada penambahan jumlah produksi sepeda motor pada empat perusahaan Jepang terbesar di Indonesia sebesar satu, maka GDP Indonesia bertambah sebesar 0,567.

Tetapi pada hipotesis kedua, jumlah produksi sepeda motor pada empat perusahaan sepeda motor Jepang terbesar di Indonesia tidak berpengaruh secara signifikan terhadap jumlah tenaga kerja industri komponen sepeda motor namun berkorelasi 55,1%. Berbeda dengan teori yang menyatakan jika jumlah produksi bertambah, maka akan menambahkan tenaga kerja. Tetapi pada hasil pengolahan data dapat diketahui tidak berpengaruh secara signifikan.

Pada hipotesis ketiga, yang mencari hubungan GDP Indonesia dan jumlah tenaga kerja industri komponen sepeda motor juga dinyatakan hanya berkorelasi 19,7% saja. Namun, GDP Indonesia mempengaruhi jumlah tenaga kerja industri komponen sepeda motor hanya 3,9% dan tidak mempengaruhi secara signifikan. Dari persamaan regresi

linear dapat diketahui jika ada penambahan GDP Indonesia sebesar 1, maka menambahkan jumlah tenaga kerja industri komponen sepeda motor sebanyak 0,001. Fakta ini juga berbeda dengan teori hubungan GDP dan tenaga kerja yang menyatakan jika GDP meningkat maka akan diikuti pertumbuhan jumlah tenaga kerja. Namun hasilnya tidak seperti itu.

### **Kesimpulan**

Jumlah produksi sepeda motor empat perusahaan sepeda motor Jepang terbesar di Indonesia dan GDP Indonesia mempunyai hubungan yang kuat, hal ini dapat dilihat dari analisa statistik pada bab 4 dimana diketahui R atau korelasi anatara 2 faktor ini sebesar 0,905 R square sebesar 0,819 dan pada Uji F diketahui hipotesis diterima. Dapat dikatakan jumlah produksi sepeda motor ini sangat penting untuk meningkatkan GDP Indonesia yang pada akhirnya menjadi salah satu faktor pendukung untuk pertumbuhan ekonomi Indonesia.

Jumlah produksi sepeda motor pada empat perusahaan sepeda motor Jepang terbesar di Indonesia tidak mempengaruhi jumlah tenaga kerja pada industri komponen sepeda motor. Hal ini dapat dilihat dari analisa statistik, nilai R adalah 0,551 nilai R Square adalah 0,304 dan hipotesis ditolak. Berdasarkan teori, semestinya jumlah produksi sepeda motor pada empat perusahaan sepeda motor Jepang terbesar di Indonesia mempengaruhi jumlah tenaga kerja industri komponen sepeda motor secara signifikan, karena jika jumlah produksi naik maka akan meningkatkan jumlah tenaga kerja.

Mengenai ketidaksesuaian teori dan praktek ini, Ihsan Ridho dari Koordinator Area Marketing PT. Yamaha Indonesia Motor Mfg. mengatakan “Mungkin secara logika penambahan produksi apapun produknya pasti menambah tenaga kerja tapi di industri otomotif logika tersebut tidak tepat atau tidak selalu digunakan, karena dalam memproduksi satu unit motor umumnya pihak industri otomotif menggunakan skala waktu yang harus di tetapkan sebagai acuan cost per unit, contoh untuk memproduksi satu unit motor membutuhkan waktu 7 (tujuh) menit sampai motor tersebut di cek secara kualitas layak jalan dan sebagainya, oleh karenanya industri otomotif lebih memilih untuk menambah jam produksi bukan menambah tenaga kerja, bila menambah tenaga kerja maka dibutuhkan waktu dan juga adanya penambahan beban biaya tetap pada industri motor tersebut walaupun adanya anomali market dimana secara tiba-tiba demand sepeda motor naik lebih tinggi daripada perkiraan. Tetap saja industri motor lebih mengutamakan menambah jam kerja dan membatasinya sesuai perkiraan produksi dan penjualan motor yang telah ditetapkan oleh pihak produsen industri motor.”

GDP Indonesia tidak mempengaruhi jumlah tenaga kerja industri komponen sepeda motor, namun berkorelasi lemah yaitu 0,197 R Square sebesar 0,039 dan hipotesis ditolak. Secara teori, jika GDP naik maka tenaga kerja ikut naik, tetapi dari hasil analisa statistik untuk GDP Indonesia dan jumlah tenaga kerja industri komponen sepeda motor tidak seperti teori. Peneliti menanyakan ketidaksesuaian ini langsung pada Bpk.Ihsan Ridho dari Koordinator Area Marketing PT. Yamaha Indonesia Motor Mfg. dan beliau mengatakan “Jika GDP meningkat maka pertumbuhan tenaga kerja tidak selalu meningkat. Karena GDP meningkat lebih dipengaruhi oleh efisiensi biaya produksi terutama pada pengeluaran tetap (biaya tenaga kerja) bukan karena bertambahnya tenaga kerja, dengan efisiensi biaya pada tenaga kerja maka GDP dipastikan akan berpengaruh ke tren positif yang artinya GDP meningkat.

Penambahan tenaga kerja dipengaruhi oleh kondisi demand (permintaan) pada suatu produk yang dianalisa minimum 1 (satu) tahun sebelumnya dengan variabel target produksi dan penjualan yang diinginkan, kondisi pasar domestik, stabilitas politik suatu negara dan perkiraan pertumbuhan ekonomi suatu negara dan sebagainya.”

## DAFTAR PUSTAKA

- Agustina, Neli. (2020). The impact of human capital on shadow economy in Indonesia. *Economics and Finance in Indonesia*, 66, 11–24.
- Berdiev, Aziz, Goel, Rajeev K., & Saunoris, James W. (2020). *International disease epidemics and the shadow economy*.
- Fukuda, Takashi. (2012). Financial development, economic growth and financial crisis in Asian emerging economies. *Research in Applied Economics*, 4(2), 1.
- Ginevicius, Romualdas, Klietis, Tomas, Stasiukynas, Andrius, & Suhajda, Karel. (2020). The impact of national economic development on the shadow economy. *Journal of Competitiveness*, 12(4), 39.
- Ginting, Ari Muliarta, Rivani, Edmira, Saragih, Juli Panglima, & Wuryandani, Dewi. (2018). *Strategi pengembangan ekonomi kreatif di Indonesia*. Yayasan Pustaka Obor Indonesia.
- Habibullah, Muzafar Shah. (1998a). Divisia money and income in Indonesia: Some results from error-correction models, 1981: 1-1994: 4. *Applied Economics Letters*, 5(6), 387–391.
- Habibullah, Muzafar Shah. (1998b). Money and income in Indonesia: Testing for long-run relationships using seasonal error-correction models. *Ekonomi Dan Keuangan Indonesia*, 46(3), 307–331.
- Hariyadi, Purwiyatno. (2010). Penguatan Industri Penghasil Nilai Tambah Berbasis Potensi Lokal Peranan Teknologi Pangan untuk Kemandirian Pangan. *PANGAN, Vol. 19 No. 4 Desember 2010: 295-301*, 19(4), 295–301.
- Majid, M. Shabri Abd. (2007). Does financial development cause economic growth in the ASEAN-4 countries? *Savings and Development*, 369–398.
- Manullang, Januardin, & Samosir, Hottua. (2019). Pengaruh Pembangunan Jalan Tol Medan-Tebing Tinggi Terhadap Usaha Mikro Kecil Dan Menengah. *Jurnal Ilmiah Akuntansi Dan Finansial Indonesia*, 3(1), 45–54.
- Purba, Minda Mora. (2019). Pemanfaatan Teknologi Informasi Dalam Bidang Industri Otomotif. *JSI (Jurnal Sistem Informasi) Universitas Suryadarma*, 6(1), 160–170.
- Rahmat, Algifari. (2020). *Persaingan Bisnis dalam Jual Beli Sepeda Motor di Kota Parepare (Tinjauan Etika Bisnis Islam)*. IAIN Parepare.
- Rezky, Nanda Puja. (2020). Kajian Kegiatan Shadow Economy Di Indonesia: Sebuah Studi Literatur. *Jurnal Akuntansi Bisnis Dan Ekonomi*, 6(2), 1671–1680.
- Rosiadi, Alfian, Setiawan, Margono, & Moko, Wahdiyati. (2018). Praktek Manajemen Sumber Daya Manusia Berbasis Kompetensi pada Organisasi Sektor Publik. *Jurnal Manajemen Dan Kewirausahaan*, 6(2), 156–169.
- Rothenberg, Alexander D., Gaduh, Arya, Burger, Nicholas E., Chazali, Charina, Tjandraningsih, Indrasari, Radikun, Rini, Sutera, Cole, & Weiland, Sarah. (2016). Rethinking Indonesia's informal sector. *World Development*, 80, 96–113.
- Rusdiana, Supardi, & Maesya, Aries. (2017). Pertumbuhan ekonomi dan kebutuhan pangan di Indonesia. *Agriekonomika*, 6(1), 12–25.
- Shodiqin, Ahmad. (2019). *Pengaruh Sektor Industri Pengolahan Terhadap Pertumbuhan Ekonomi Kota Bandar Lampung Periode 2010-2016 Perspektif Ekonomi Islam*. UIN Raden Intan Lampung.
- Sumarni, Leli. (2019). Financial development and economic growth in Indonesia: An ARDL-Bounds testing approach. *Economic Journal of Emerging Markets*, 11(1), 89–96.

Widiansyah, Apriyanti. (2017). Peran ekonomi dalam pendidikan dan pendidikan dalam pembangunan ekonomi. *Cakrawala-Jurnal Humaniora*, 17(2), 207–215.