



**PENGARUH VARIABEL EKONOMI TERHADAP JUMLAH SEPEDA
MOTOR DI SUMATERA UTARA**

SKRIPSI

Diajukan Untuk Melengkapi Dan Memenuhi Persyaratan
Ujian Memperoleh Gelar Sarjana Ekonomi Pada Fakultas Sosial Sains
Universitas Pembangunan Panca Budi

Oleh :

WAHYU PRASETYO

NPM : 1925210201

**PROGRAM STUDI EKONOMI PEMBANGUNAN
FAKULTAS SOSIAL SAINS
UNIVERSITAS PEMBANGUNAN PANCABUDI
MEDAN
2022**

Halaman Pengesahan

PENGESAHAN TUGAS AKHIR

JUDUL

: PENGARUH VARIABEL EKONOMI TERHADAP JUMLAH SEPEDA MOTOR DI SUMATERA UTARA

NAMA

: WAHYU PRASETYO

N.P.M

: 1925210201

FAKULTAS

: SOSIAL SAINS

PROGRAM STUDI

: Ekonomi Pembangunan

TANGGAL KELULUSAN

: 27 Oktober 2022



DEKAN

KETUA PROGRAM STUDI

Dr. E. Rusiadi, SE., M.Si.

Dr.E Bakhtiar Efendi, S.E., M.Si.

DISETUJUI
KOMISI PEMBIMBING

PEMBIMBING I

PEMBIMBING II



Dr.E Bakhtiar Efendi, S.E., M.Si.

Hasrul Azwar Hasibuan, S.E., M.M.

SURAT PERNYATAAN

Saya yang bertanda tangan di bawah ini :

NAMA : WAHYU PRASETYO
NPM : 1925210201
PROGRAM STUDI : EKONOMI PEMBANGUNAN
JENJANG : S1 (STRATA SATU)
JUDUL SKRIPSI : PENGARUH VARIABEL EKONOMI TERHADAP
JUMLAH SEPEDA MOTOR DI SUMATERA
UTARA

Dengan ini menyatakan bahwa :

1. Skripsi ini merupakan hasil karya tulis saya sendiri dan penelitian ini bukan hasil karya tulis orang lain.
2. Memberi izin hak bebas Royalti Non-Ekklusif kepada Universitas Pembangunan Panca Budi untuk menyimpan, mengalih-media/format mengelola, mendistribusikan dan mempublikasikan karya skripsimelalui internet maupun media lainnya bagi kepentingan akademisi.

Pernyataan ini saya buat dengan penuh rasa tanggung jawab dan saya bersedia menerima konsekuensi apapun sesuai dengan aturan yang berlaku apabila dikemudian hari nanti diketahui bahwa pernyataan ini tidak benar.

Medan, 27 Oktober 2022



WAHYU PRASETYO
191521020

SURAT PERNYATAAN

Saya yang bertanda tangan di bawah ini :

NAMA : WAHYU PRASETYO
NPM : 1925210201
PROGRAM STUDI : EKONOMI PEMBANGUNAN
JENJANG : S1 (STRATA SATU)
JUDUL SKRIPSI : PENGARUH VARIABEL EKONOMI TERHADAP
JUMLAH SEPEDA MOTOR DI SUMATERA
UTARA

Dengan ini saya mengajukan permohonan untuk mengikuti ujian sarjana lengkap pada Fakultas Sosial sains Universitas Pembangunan Panca Budi. Sehubungan dengan hal ini, maka saya tidak akan lagi ujian perbaikan nilai dimasa yang akan datang.

Demikian surat pernyataan ini saya perbuat dengan sebenar - benarnya untuk dapat dipergunakan seperlunya.

Medan, 27 Oktober 2022

Yang membuat pernyataan



WAHYU PRASETYO

1915210201

ABSTRAK

Penelitian ini menganalisis pengaruh variabel ekonomi terhadap jumlah sepeda motor di Sumatera Utara. Variabel yang digunakan dalam penelitian ini adalah PDRB, Inflasi, Panjang Jalan Infrastruktur, Jumlah Penduduk dan Jumlah Sepeda Motor. Metode yang digunakan adalah regresi linear berganda dengan alat analisis SPSS. Data penelitian adalah data sekunder yang diambil dari Badan Pusat Statistik Sumatera Utara. Penelitian dilakukan dari tahun 1990 – 2020 dengan lokasi penelitian di Sumatera Utara. Hasil penelitian ialah bahwa seluruh variabel ekonomi seperti, PDRB, Inflasi, Infrastruktur dan Jumlah Penduduk tidak berpengaruh terhadap Jumlah Sepeda Motor di Sumatera Utara. Dimana kemungkinan terjadi pada variabel ekonomi lainnya yang berpengaruh terhadap Jumlah Sepeda Motor diluar dari penelitian. Sehingga selanjutnya penelitian ini dapat dikembangkan lagi untuk mengetahui variabel apakah yang berpengaruh terhadap Jumlah Sepeda Motor di Sumatera Utara. Dengan demikian pemerintah harus mengawasi dan lebih bertindak dalam menangani peningkatan atau penurunan pada jumlah Sepeda Motor di Sumatera Utara.

Kata kunci : PDRB, Inflasi, Infrastruktur, Jumlah Penduduk, Jumlah Sepeda Motor

ABSTRACT

This study analyzes the effect of economic variables on the number of motorcycles in North Sumatra. The variables used in this study are GRDP, Inflation, Length of Infrastructure Road, Number of Population and Number of Motorcycles. The method used is multiple linear regression with SPSS analysis tool. The research data is secondary data taken from the Central Statistics Agency of North Sumatra. The research was conducted from 1990 – 2020 with the research location in North Sumatra. The result of the research is that all economic variables such as GRDP, Inflation, Infrastructure and Population have no effect on the Number of Motorcycles in North Sumatra. Where the possibility occurs in other economic variables that affect the number of motorcycles outside of the study. So that further this research can be developed again to find out what variables affect the number of motorcycles in North Sumatra. Thus, the government must monitor and act more in dealing with the increase or decrease in the number of motorcycles in North Sumatra.

Keywords: *GRDP, Inflation, Infrastructure, Population, Numberof Motorcycle*

KATA PERSEMBAHAN

Dengan terselesaikannya skripsi ini, penulis persembahkan skripsi ini untuk kedua orang tua tercinta, Ibu dan Ayah yang selalu mendoakan saya dan merawat saya dari kecil hingga menjadi dewasa. Terimakasih untuk Orang-orang terdekat saya yang selama ini selalu mendukung dalam menjalani apapun dan telah menyayangi saya.



KATA PENGANTAR

Puji Syukur Kepada Tuhan Yang Maha Esa dengan segala kerendahan hati, karena atas izin dan rahmatnya, penulisan Skripsi yang berjudul “**Pengaruh Variabel Ekonomi Terhadap Jumlah Sepeda Motor Di Sumatera Utara**”. Penulisan Skripsi ini dimaksudkan untuk memenuhi salah satu syarat Program studi Ekonomi Pembangunan Fakultas Sosial Sains di Universitas Pembangunan Panca Budi Medan.

Untuk itu pada kesempatan kali ini penulis mengucapkan terima kasih sebesar-besarnya kepada semua pihak yang telah membantu dan mendorong dalam bentuk moril mau pun materil, sehingga skripsi ini dapat penulis selesaikan. Ucapan terima kasih penulis sampaikan kepada :

1. Bapak **Dr. H. Muhammad Isa Indrawan, SE.,MM**, selaku Rektor Universitas Pembangunan Pancabudi Medan.
2. Bapak **Dr. E. Rusiadi, SE., M.Si., CIQar., CIQnR., CIMMR.** selaku Dekan Fakultas Sosial Sains Universitas Pembangunan Pancabudi Medan
3. Bapak **Dr. Bakhtiar Efendi SE., M.Si**, selaku Ketua Program Studi Ekonomi Pembangunan Fakultas Sosial Sains Universitas Pembangunan Pancabudi Medan.
4. Bapak **Dr. Bakhtiar Efendi, SE., M.Si**, selaku Dosen Pembimbing I yang telah memberikan arahan dan bimbingan dengan penuh kesabaran dan keikhlasan pada penulis.

5. Bapak **Hasrul Azwar Hasibuan, SE., M.M**, selaku Dosen Pembimbing II yang telah memberikan arahan dan bimbingan mengenai penulisan skripsi.
6. Yang tercinta Ayahanda dan Ibunda yang telah memeberikan dorongan, nasihat, kasih sayang, doa dan dukungan material dan spiritual.
7. Seluruh Dosen Prodi Ekonomi Pembangunan Fakultas Sosial Sains Universitas Pembangunan Pancabudi Medan yang telah banyak memberikan ilmu pengetahuan dari awal kuliah hingga sekarang ini.

Akhir kata penulis berharap skripsi ini dapat berguna bagi pembacanya dan berharap kritik dan saran yang bersifat positif dari berbagai pihak sebagai masukan untuk masa yang akan datang, dimana penulis menyadari bahwa proposal skripsi ini masih jauh dari kesempurnaan.

Medan, 27 Oktober 2022

Penulis

WAHYU PRASETYO
1915210201

DAFTAR ISI

	Halaman
HALAMAN JUDUL	i
HALAMAN PENGESAHAN	ii
HALAMAN PERSETUJUAN.....	iii
HALAMAN PERNYATAAN.....	iv
HALAMAN PERNYATAAN.....	v
ABSTRAK	vi
<i>ABSTRACT</i>	vii
LEMBAR PERSEMBAHAN	viii
KATA PENGANTAR.....	ix
DAFTAR ISI.....	xi
DAFTAR TABEL.....	xiii
DAFTAR GAMBAR.....	xiv
DAFTAR LAMPIRAN	xv
BAB I PENDAHULUAN	
A. Latar Belakang	1
B. Batasan Masalah.....	6
C. Rumusan Masalah	6
D. Tujuan Penelitian.....	6
E. Manfaat Penelitian.....	7
F. Keaslian Penelitian.....	8
BAB II TINJAUAN PUSTAKA	
A. Landasan Teori	9
1. Pertumbuhan Ekonomi.....	9
2. Demografi Jumlah Penduduk.....	16
3. PDB	23
4. Inflasi.....	28
5. Infrastruktur Dalam Panjang Jalan.....	37
B. Penelitian Terdahulu.....	41
C. Kerangka Konseptual	43
D. Hipotesis.....	43
BAB III METODE PENELITIAN	
A. Pendekatan Penelitian	44
B. Tempat dan Waktu Penelitian	44
C. Jenis dan Sumber Data	45
D. Definisi Operasional dan Variabel Penelitian	45
E. Teknik Pengumpulan Data.....	46
F. Teknik Analisis Data.....	47
G. Uji Asumsi Klasik	47
H. Uji Statistik.....	49
BAB IV HASIL DAN PEMBAHASAN	
A. Gambaran Umum Lokasi Penelitian	51
B. Hasil Penelitian.....	51
1. Interpretasi Hasil Output SPSS Pada Regresi Linear Berganda.....	52
2. Aplikasi Pengujian Asumsi Klasik	57
C. Pembahasan	59

BAB V PENUTUP

A. Kesimpulan.....62
B. Saran.....62

DAFTAR PUSTAKA



DAFTAR TABEL

	Halaman
Tabel 1.1 Jumlah Kendaraan Bermotor Sumatera Utara.....	4
Tabel 2.1 Penelitian Terdahulu	43
Tabel 3.1 Jadwal Penelitian.....	44
Tabel 2.1 Penelitian Yang Relevan.....	46
Tabel 4.1 Hasil Output SPSS <i>Correlations</i>	52
Tabel 4.2 Hasil Koefisien Determinan (<i>Adjusted R</i>).....	53
Tabel 4.3 Hasil Uji F(Uji Simultan).....	54
Tabel 4.4 Hasil Uji Regresi Linear Berganda	55
Tabel 4.5 Hasil Uji Multikolinearitas.....	58



DAFTAR GAMBAR

	Halaman
Gambar 1.1 Penjualan Sepeda Motor di Indonesia 2020.....	2
Gambar 1.2 PDRB Provinsi Sumatera Utara 2010 sd 2016.....	4
Gambar 2.1 Kerangka Konseptual	43
Gambar 4.1 Hasil Output Uji Normalitas	58
Gambar 4.2 <i>Scarterplot</i> Uji Heterokedastisitas	59



DAFTAR LAMPIRAN

	Halaman
Lampiran 1 Tabulasi Data.....	65
Lampiran 2 Hasil Regresi Linear berganda.....	66
Lampiran 3 Hasil Uji Koefisien Determinan (<i>Adjusted R</i>).....	66
Lampiran 4 Hasil Uji F (Uji Simultan).....	66
Lampiran 5 Hasil Uji Normalitas.....	67
Lampiran 6 Hasil Uji Heterokedastisitas.....	68



BAB I

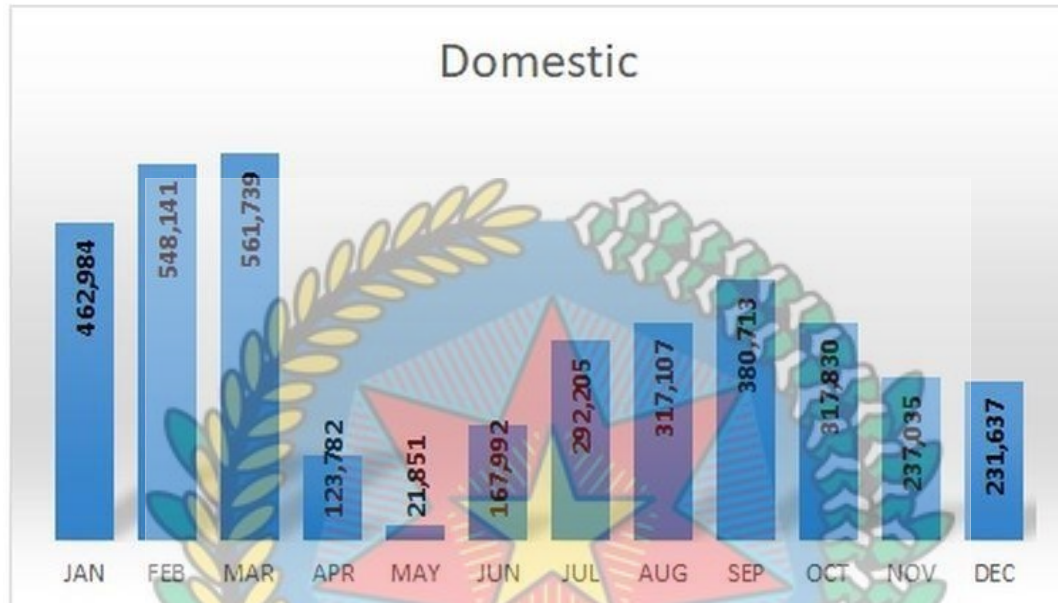
PENDAHULUAN

A. Latar Belakang Penelitian

Salah satu produk yang paling membanjiri pasar Indonesia adalah produk otomotif roda dua yang terus berkembang pesat di masyarakat Indonesia yaitu konsumsi kendaraan bermotor. Dalam perkembangannya di masyarakat, kendaraan bermotor banyak digunakan sebagai moda transportasi dan untuk kegiatan ekonomi. Dari berbagai jenis kendaraan bermotor yang ada di Indonesia, sepeda motor merupakan kendaraan bermotor yang menjadi primadona di sebagian masyarakat Indonesia. Tingginya permintaan sepeda motor menjadikan Indonesia sebagai negara ketiga terbesar dalam pertumbuhan sepeda motor secara global.

Penjualan sepeda motor di Indonesia lebih banyak enam kali lipat jika membandingkannya dengan mobil. Rata-rata jualan per tahun 6 juta unit, sementara kendaraan mobil hanya 1 juta unit. Angka tersebut menempatkan Indonesia pada posisi teratas di antara negara-negara kawasan Asia Tenggara. Sementara pada posisi kedua ada Vietnam yang pertumbuhannya cukup signifikan hingga mencapai angka 3 juta unit.

Pada pandemi covid 19 penjualan sepeda motor akhirnya turun di seluruh pasar global, termasuk di Indonesia sepanjang 2020 penjualan sepeda motor mencapai 4.361.008 unit. Rinciannya penjualan domestik sebesar 3.660.616 unit dan ekspor 700.392 unit. Sepanjang Januari-Desember 2020, penjualan domestik tersebut turun 43,57 persen dari tahun 2019 yang mencatat 6.487.460 unit.



Sumber: BPS

Gambar 1.1 Penjualan Sepeda Motor di Indonesia Tahun 2020

Penjualan motor 2020 seluruh Indonesia merupakan yang terburuk sejak 2017. Pada 2017 penjualan motor sebesar 5.886.103 unit, 2018 6.383.108 unit, dan 2019 6.487.460 unit. Mengutip data AISI, Asosiasi Industri Sepeda Motor Indonesia (AISI), penjualan terbanyak diraih tiga bulan pertama, termasuk Maret 2020 sebesar 561.739 unit. Saat itu Maret merupakan awal pandemi Covid-19.

Jumlah sepeda motor saat ini juga terus menunjukkan peningkatan, bahkan di tengah isu cadangan bahan bakar minyak yang mulai menipis dan kurangnya bahan bakar alternatif yang tersedia sebagai bahan bakar pengganti, jumlah sepeda motor tetap tinggi.

Data yang dirilis Badan Pusat Statistik Jumlah kendaraan bermotor hingga tahun 2015 sampai 2020 kendaraan bermotor sudah mengalahkan semua jenis kendaraan di Indonesia dan mencapai 106 juta unit lebih. Dilihat dari angka tersebut, jumlah sepeda motor sangat pesat, tidak hanya sepeda motor saja yang mengalami pertumbuhan pesat. Jumlah kendaraan bermotor lainnya di Indonesia

juga mengalami pertumbuhan yang tinggi, namun jika dibandingkan dengan pertumbuhan kendaraan bermotor berdasarkan jenis kendaraan bermotor, sepeda motor mengalami pertumbuhan yang paling cepat data tersebut bersumber dari <https://www.bps.go.id/> dapat dilihat pada tabel berikutnya.

Tabel 1.1
Jumlah Kendaraan Bermotor (Unit) di Sumatera Utara
Tahun 2017 - 2019

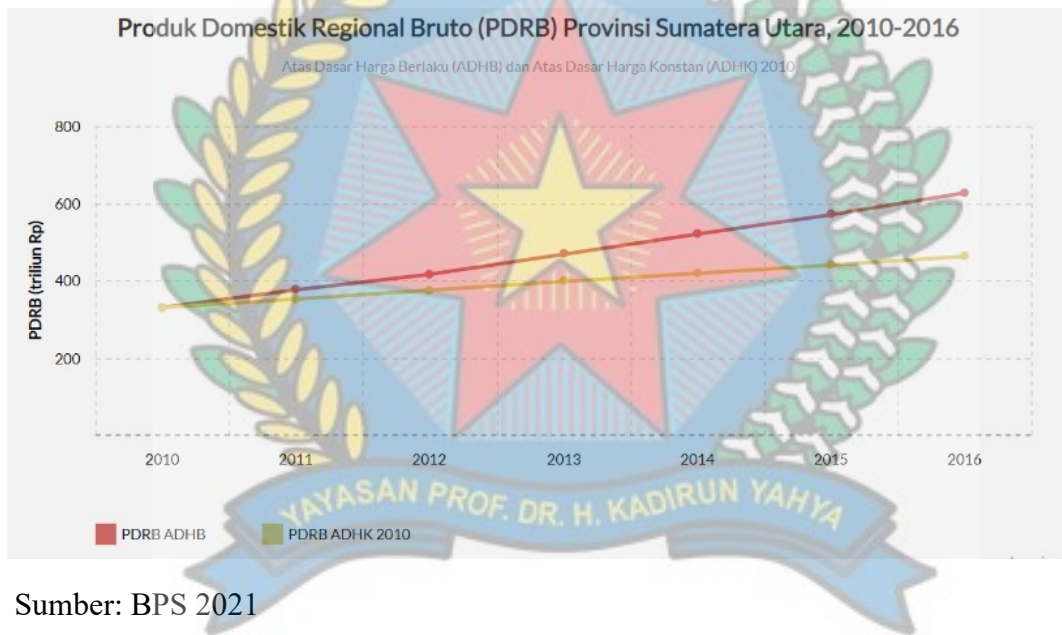
Jumlah Kendaraan Bermotor Menurut Unit Pelaksana Teknis (UPT) dan Jenis Kendaraan (unit), 2017-2019						
Unit Pelaksana Teknis (UPT)	Akhir Tahun	Mobil Penumpang ¹	Mobil Bus ²	Mobil Barang ³	Sepeda Motor ⁴	Jumlah
Jumlah	2017	16 198	659	10 327	278 799	305 983
	2018	26 697	734	13 740	322 191	363 362
	2019	52 732	1 074	22 215	442 777	518 798

Sumber: BPS

Peningkatan jumlah sepeda motor di Indonesia, khususnya di Sumatera Utara dipengaruhi oleh beberapa faktor seperti jumlah penduduk, peningkatan pendapatan, infrastruktur yang baik dan kondisi ekonomi. Jumlah penduduk yang terus meningkat akan menyebabkan kebutuhan juga meningkat sehingga permintaan barang dan jasa juga akan meningkat. Jumlah sepeda motor dalam satu keluarga cenderung disesuaikan dengan kebutuhan anggota keluarga dalam penggunaannya, sehingga semakin banyak jumlah anggota keluarga maka semakin besar pula kemungkinan untuk sepeda motor. Fenomena ini menunjukkan bahwa jumlah penduduk di provinsi Sumatera Utara berpengaruh terhadap jumlah sepeda motor.

Faktor yang mempengaruhi peningkatan jumlah sepeda motor adalah pendapatan. Peningkatan pendapatan ini tidak terlepas dari perbaikan perekonomian yang terjadi di Indonesia khususnya di Sumatera Utara dalam beberapa tahun terakhir dan salah satu indikator yang dapat dilihat adalah Produk

domestik regional bruto (PDRB). Peningkatan PDRB di Provinsi Sumatera Utara ini menunjukkan bahwa daya beli masyarakat meningkat karena adanya tambahan pendapatan, sehingga dengan adanya peningkatan pendapatan akan merubah gaya konsumsi masyarakat terhadap kebutuhannya.



Sumber: BPS 2021

Gambar 1.2 PDRB Provinsi Sumatera Utara 2010 sd 2016

Faktor lain yang berperan dalam pertumbuhan jumlah sepeda motor adalah inflasi. Inflasi akan menyebabkan daya beli masyarakat lesu sehingga kegiatan ekonomi akan menurun. Inflasi yang sering terjadi di Indonesia dan termasuk di Sumatera Utara tentunya akan mempengaruhi pola konsumsi masyarakat, lesunya perekonomian dan rendahnya daya beli masyarakat akan menyebabkan masyarakat lebih mengutamakan kebutuhan primer untuk dikonsumsi daripada kebutuhan sekunder atau tersier. Hal ini akan menyebabkan barang dan jasa tidak bergairah dalam transaksi ekonomi. Fenomena inflasi yang sering dialami adalah pada saat Idul Fitri dan Natal, permintaan barang dan jasa melonjak, terutama bahan pokok.

Sepeda motor merupakan salah satu kendaraan yang sangat populer di Indonesia, tingginya minat masyarakat terhadap sepeda motor menyebabkan jumlah sepeda motor terus meningkat pesat dari tahun ke tahun. Pesatnya jumlah sepeda motor tidak terlepas dari pesatnya pertumbuhan ekonomi di Indonesia, sehingga mempengaruhi pertumbuhan ekonomi dan kegiatan ekonomi lainnya. Salah satu dampak yang dapat dilihat secara langsung adalah peningkatan pendapatan masyarakat Indonesia. Pertambahan penduduk juga memberikan kontribusi terhadap perekonomian di Indonesia, pertambahan penduduk akan mendorong peningkatan konsumsi juga.

Infrastruktur sangat berpengaruh dan menjadi pertimbangan masyarakat Indonesia dalam membeli sepeda motor. Inflasi yang sering terjadi dapat menyebabkan kelesuan ekonomi akibat kenaikan harga-harga sehingga menyebabkan pelaku ekonomi lebih berhati-hati dalam bertransaksi. Jika pertumbuhan jumlah sepeda motor tidak dapat dikendalikan, maka akan berdampak seperti itu, semakin banyak kemacetan yang dapat mengakibatkan terganggunya distribusi barang untuk kegiatan ekonomi, jumlah kecelakaan lalu lintas sepeda motor akan meningkat dan akan membebani pengeluaran pemerintah karena semakin meningkat. subsidi BBM

Berdasarkan latar belakang di atas, penulis tertarik untuk melakukan penelitian tentang jumlah sepeda motor di Indonesia dengan variabel-variabel yang mempengaruhi peningkatan jumlah sepeda motor di Indonesia. Dari permasalahan tersebut, penulis akan melakukan penelitian tentang **“Pengaruh Variabel Ekonomi Terhadap Jumlah Sepeda Motor Di Sumatera Utara”**.

B. Batasan Masalah

Masih banyak faktor yang mempengaruhi variable ekonomi dan hubungannya terhadap jumlah sepeda motor di Sumatera Utara, pada penelitian ini penulis membatasi masalah penelitian pada GDP, infrastruktur terutamanya panjang jalan, inflasi, dan jumlah sepeda motor di Sumatera Utara.

C. Rumusan Masalah

Berdasarkan batasan masalah diatas, maka penulis merumuskan masalah yaitu :

- a. Bagaimana pengaruh jumlah penduduk terhadap jumlah sepeda motor di Sumatera Utara?
- b. Bagaimana pengaruh PDRB terhadap jumlah sepeda motor di Sumatera Utara?
- c. Bagaimana pengaruh panjang Jalan terhadap jumlah sepeda motor di Sumatera Utara?
- d. Bagaimana pengaruh inflasi terhadap jumlah sepeda motor Sumatera Utara?

D. Tujuan Penelitian

Tujuan pada penelitian ini yakni:

- a. Untuk mengetahui pengaruh jumlah penduduk terhadap jumlah sepeda motor di Sumatera Utara
- b. Untuk Mengetahui pengaruh PDRB terhadap jumlah sepeda motor di Sumatera Utara

- c. Untuk mengetahui pengaruh panjang Jalan terhadap jumlah sepeda motor di Sumatera Utara
- d. Untuk mengetahui pengaruh inflasi terhadap jumlah sepeda motor Sumatera Utara

E. Manfaat Penelitian

Adapun manfaat yang di harapkan pada penelitian adalah:

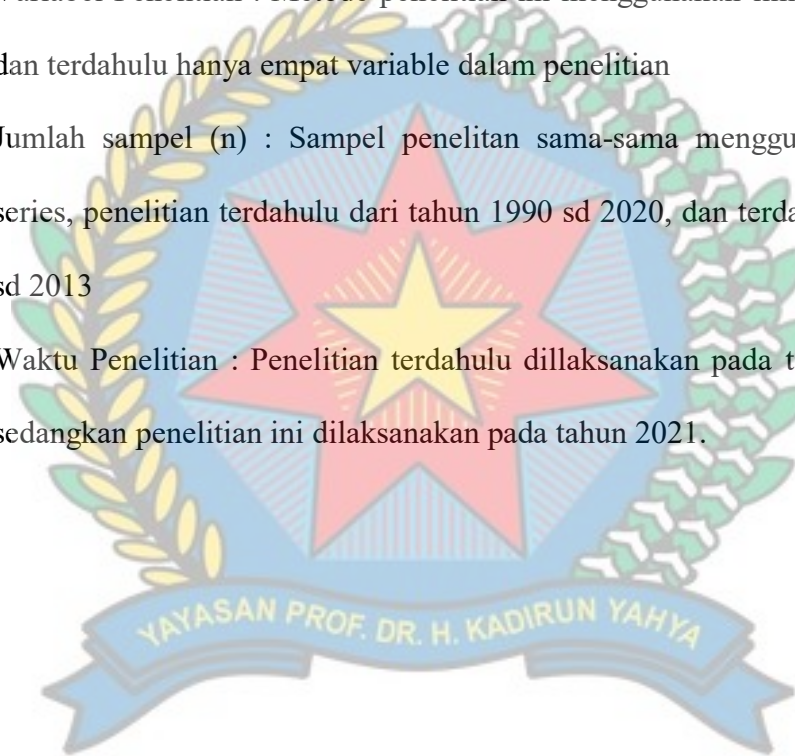
- a. Bagi Peneliti
Memperkaya pengetahuan penulis dalam bidang ekonomi pembangunan khususnya pada variable ekonomi dan hubungannya dengan jumlah sepeda motor di Sumatera Utara
- b. Bagi Pemerintah Daerah Sumut
Menjadi masukan yang berguna untuk dalam pertimbangan pelaksanaan ekonomi di daerah dan kaitannya dengan jumlah sepeda motor di Sumatera Utara
- c. Bagi Peneliti Selanjutnya
Diharapkan hasil penelitian ini dapat dijadikan sebagai bahan referensi bagi peneliti selanjutnya di Universitas Pembangunan Panca Budi khususnya.

F. Keaslian Penelitian

Penelitian ini adalah replika dari penelitian Siburian, G., & Widodo, W. (2016) yang berjudul : Analisis Pengaruh Transportasi Darat Terhadap Pertumbuhan Ekonomi Di Indonesia Sedangkan penelitian ini berjudul Pengaruh

Variabel Ekonomi Terhadap Jumlah Sepeda Motor Di Sumatera Utara. Perbedaan dan Persamaan penelitian terletak pada :

- a. Variabel Penelitian : Metode penelitian ini menggunakan lima variable, dan terdahulu hanya empat variable dalam penelitian
- b. Jumlah sampel (n) : Sampel penelitan sama-sama menggunakan time series, penelitian terdahulu dari tahun 1990 sd 2020, dan terdahulu 2009 sd 2013
- c. Waktu Penelitian : Penelitian terdahulu dillaksanakan pada tahun 2016 sedangkan penelitian ini dilaksanakan pada tahun 2021.



BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

A. Landasan Teori

1. Pertumbuhan Ekonomi

Pertumbuhan ekonomi erat kaitannya dengan peningkatan *output* perkapita dimana ada dua sisi yang perlu diperhatikan yaitu sisi total output (PDB) dan sisi jumlah penduduk atau pembangunan ekonomi suatu bangsa. Pembangunan ekonomi tidak lepas dari pertumbuhan ekonomi, pembangunan ekonomi mendorong pertumbuhan ekonomi dan pertumbuhan ekonomi mempercepat proses pembangunan ekonomi. Suatu negara mengalami pertumbuhan ekonomi jika terjadi peningkatan PDB riil di negara tersebut.

Menurut Sukirno (2011:331) pertumbuhan ekonomi diartikan sebagai perkembangan kegiatan dalam perekonomian yang menyebabkan barang dan jasa yang diproduksi dalam masyarakat bertambah dan kemakmuran masyarakat meningkat.

Menurut Patta Rapanna (2017), dijelaskan bahwa pertumbuhan ekonomi merupakan suatu proses di mana meningkatnya pendapatan tanpa mengaitkannya dengan tingkat pertumbuhan penduduk.

Dari pendapat diatas, dapat ditarik kesimpulan, bahwasanya pertumbuhan ekonomi adalah suatu proses perkembangan kegiatan ekonomi yang dapat menciptakan tingkat kemakmuran masyarakat dan pertumbuhan penduduk meningkat.

Ada tiga komponen dasar yang diperlukan dalam pertumbuhan ekonomi suatu bangsa, yaitu (Ali, 2016:231):

- a. Meningkatnya secara terus menerus persediaan barang.
- b. Teknologi maju sebagai faktor utama yang menentukan drajat pertumbuhan dalam menyediakan aneka ragam barang kepada penduduknya.
- c. Penggunaan teknologi secara luas dan efisien memerlukan penyesuaian di bidang kelembagaan dan ideologi, sehingga inovasi yang dihasilkan oleh IPTEK umat manusia dapat dimanfaatkan secara tepat.

Menurut Ricardo, yang teorinya sangat dipengaruhi oleh teori perkembangan penduduk yang dikemukakan Malthus terdapat pola proses pertumbuhan ekonomi, sebagai berikut:

- a. Pola permulaannya jumlah penduduk rendah dan kekayaan alam relative cukup banyak. Sebagai akibatnya, para pengusaha memperoleh keuntungan yang tinggi. Karena pembentukan modal tergantung kepada keuntungan, maka laba yang tinggi akan menciptakan tingkat pembentukan modal yang tinggi pula. Ini akan mengakibatkan kenaikan produksi dan penambahan permintaan tenaga kerja.
- b. Selanjutnya, karena jumlah tenaga kerja yang diperkerjakan bertambah, maka upah akan naik dan kenaikan upah ini mendorong penambahan penduduk. Karena luas tanah tetap, maka makin lama tanah yang digunakan yaitu tanah yang mulutnya lebih rendah.

- c. Sesudah tahap tersebut, tingkat upah akan menurun dan pada akhirnya akan berada pada tingkat yang minimal. Pada tingkat ini perekonomian akan mencapai *ststionary state*. Pembentukan modal baru tidak akan terjadi lagi karena sewa tanah yang sangat tinggi menyebabkan pengusaha tidak memperoleh keuntungan.

Proses pertumbuhan ekonomi dipengaruhi oleh dua macam faktor yakni faktor ekonomi dan faktor non ekonomi. Faktor ekonomi yang tidak lain adalah faktor produksi merupakan kekuatan utama yang mempengaruhi pertumbuhan ekonomi. Turun naiknya laju pertumbuhan ekonomi merupakan konsekuensi dari perubahan yang terjadi didalam faktor produksi. Menurut Sukirno (2011:332) Ada lima faktor produksi yang mempengaruhi pertumbuhan ekonomi, antara lain sebagai berikut:

- a. Sumber Daya Alam

Faktor utama yang mempengaruhi pertumbuhan ekonomi adalah sumber daya alam atau tanah. Tanah sebagaimana digunakan dalam pertumbuhan ilmu ekonomi mencakup sumber daya alam seperti kesuburan tanah, letak dan susunannya, kekayaan hutan, mineral, iklim, sumber air, sumber lautan, dan sebagainya. Tersedianya sumber daya alam secara melimpah merupakan hal yang penting bagi pertumbuhan ekonomi. Suatu daerah yang kekurangan sumber alam tidak akan membangun dengan cepat.

- b. Organisasi

Organisasi merupakan bagian penting dari proses pertumbuhan. Organisasi berkaitan dengan penggunaan faktor produksi dalam

kegiatan ekonomi. Organisasi bersifat melengkapi modal, buruh, dan membantu meningkatkan produktifitas. Dalam ekonomi modern para wiraswastawan tampil sebagai organisator dan pengambil resiko dalam ketidakpastian. Wiraswastawan bukanlah manusia dengan kemampuan biasa. Ia memiliki kemampuan khusus untuk bekerja dibandingkan orang lain. Menurut Schumpeter, seorang wiraswasrawan tidak perlu seorang kapitalis. Fungsi utamanya adalah melakukan pembaharuan atau inovasi.

c. Akumulasi Modal

Modal adalah persediaan faktor produksi yang secara fisik dapat di reproduksi. Apabila stok modal naik dalam batas waktu tertentu, hal ini sering disebut sebagai akumulasi modal atau pembentukan modal. Dalam arti ini, pembentukan modal merupakan investasi dalam bentuk barang-barang modal yang dapat menaikkan stok modal, output nasional, dan pendapatan nasional. Jadi, pembentukan modal merupakan kunci utama meningkatkan pertumbuhan ekonomi. Pembentukan modal diperlukan untuk memenuhi permintaan penduduk di daerah tersebut. Investasi dibidang barang modal tidak hanya meningkatkan produksi tetapi juga membuka kesempatan kerja. Pembentukan modal ini pula yang membawa kearah kemajuan teknologi yang pada akhirnya membawa kearah penghematan dalam produksi skala luas dan juga membawa kearah penggalian sumber alam, industrialisasi dan ekspansi pasar yang diperlukan bagi kemajuan ekonomi.

d. Kemajuan Teknologi

Perubahan teknologi dianggap sebagai faktor penting dalam proses pertumbuhan ekonomi. Perubahan ini berkaitan dengan perubahan dalam metode produksi yang merupakan hasil pembaharuan atau hasil teknik penelitian baru. Perubahan dalam teknologi telah menaikkan produktifitas tenaga kerja, modal dan sektor produksi.

e. Pembagian Kerja dan Skala Produksi

Pembagian kerja menimbulkan peningkatan produktifitas. Keduanya membawa perekonomian kerah ekonomi skala besar yang selanjutnya membantu perkembangan industri. Perbaikan kerja menghasilkan perbaikan kemampuan produksi buruh. Setiap buruh menjadi lebih efisien dari sebelumnya.

Faktor ekonomi bersama-sama dengan faktor non ekonomi saling mempengaruhi kemajuan perekonomian. Oleh karena itu, faktor non ekonomi seperti faktor sosial, budaya, dan politik juga memiliki arti penting didalam pertumbuhan ekonomi. Menurut Badan Pusat Statistik (BPS) Provinsi Sumatera Selatan tahun 2015 ada beberapa hal yang bisa mempengaruhi pertumbuhan ekonomi diantaranya sebagai berikut.

- a. Tingkat ketergantungan pada sektor primer.
- b. Peran konsumsi sebagai sumber pertumbuhan ekonomi.
- c. Pembangunan infrastruktur.
- d. Kualitas sumber daya manusi.
- e. Tabungan masyarakat.
- f. Belanja pemerintah daerah.

Pertumbuhan ekonomi merupakan salah satu bidang penyelidikan yang sudah lama dibahas oleh para ahli ekonomi. Para ahli ekonomi mempunyai perhatian terhadap penyebab adanya kemakmuran dan kemajuan ekonomi disetiap negara. Dari pemikiran-pemikiran mereka lahir konsep dan teori-teori tentang pertumbuhan ekonomi. Sukirno (2016), terdapat empat teori tentang pertumbuhan ekonomi, antara lain yaitu:

- a. Teori Klasik, berpendapat bahwa hukum penurunan hasil tambahan akan mempengaruhi pertumbuhan ekonomi, dengan asumsi jika populasi kecil dan kekayaan relatif besar dan tingkat pengembalian investasi tinggi, pengusaha akan meraup keuntungan besar sehingga investasi baru dapat diciptakan dan pertumbuhan ekonomi dapat terwujud. Namun ketika populasi sudah terlalu besar, peningkatannya akan menurunkan tingkat kegiatan ekonomi karena produktivitas setiap penduduk menjadi negatif, sehingga kesejahteraan masyarakat akan menurun dan pertumbuhan ekonomi akan menurun dan pendapatan masyarakat akan mencapai titik penghidupan yang cukup. Menurut pandangan para ahli ekonomi klasik ada empat faktor yang mempengaruhi pertumbuhan ekonomi, yaitu jumlah penduduk, jumlah stok barang-barang modal, luas tanah dan kekayaan alam, tingkat teknologi yang digunakan. Menurut pandangan klasik, hukum hasil tambahan yang semakin akan berkurang akan mempengaruhi pertumbuhan ekonomi.
- b. Teori Schumpeter, teori ini menekankan tentang pentingnya peranan perusahaan dalam mewujudkan pertumbuhan ekonomi. Dalam teori ini

ditunjukkan bahwa para pengusaha merupakan golongan yang akan terus-menerus membuat inovasi dalam kegiatan ekonomi, inovasi ini akan memerlukan investasi. Menurut Schumpeter investasi dapat dibedakan menjadi dua golongan, yaitu penanaman modal otonomi dan penanaman modal terpengaruh. Investasi ini yang akan membangun perekonomian.

c. Teori Harrod-Domar, dalam menganalisis mengenai masalah pertumbuhan ekonomi, teori ini bertujuan untuk menerangkan syarat yang harus dipenuhi supaya suatu perekonomian dapat mencapai pertumbuhan yang teguh (*steady growth*) dalam jangka panjang. Analisis Harrod-Domar menggunakan pemisalan-pemisalan sebagai berikut:

- Barang modal telah mencapai kapasitas penuh.
- Tabungan adalah proporsional dengan pendapatan nasional.
- Rasio modal produksi (*capital output ratio*) tetap nilainya.
- Perekonomian terdiri dari dua sektor.

d. Teori Pertumbuhan Neo-Klasik, teori ini melihat dari sudut pandang yang berbeda yaitu dari segi penawaran. Menurut teori ini, yang dikembangkan oleh Abramovist dan Solow pertumbuhan ekonomi tergantung kepada perkembangan faktor-faktor produksi. Teori ini mengatakan faktor terpenting yang mewujudkan pertumbuhan ekonomi bukanlah penambahan modal dan penambahan tenaga kerja, namun faktor yang paling penting adalah kemajuan teknologi dan penambahan kemahiran dan kepakaran tenaga kerja.

2. Demografi Jumlah Penduduk

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

Demografi atau ilmu kependudukan adalah ilmu yang mempelajari dinamika kependudukan manusia. Demografi meliputi ukuran, struktur, dan distribusi penduduk, serta bagaimana jumlah penduduk berubah setiap waktu akibat kelahiran, kematian, migrasi, serta penuaan.

Pertumbuhan penduduk menyebabkan urbanisasi. Urbanisasi secara historis telah dikaitkan dengan peningkatan yang signifikan dalam produktivitas faktor total. Artinya produktivitas perekonomian biasanya meningkat secara signifikan dengan tumbuhnya pusat-pusat ekonomi (Gilpin, 2002:19). Dalam teori kependudukan, Thomas Robert Malthus berpendapat bahwa jumlah penduduk akan melebihi persediaan pangan yang dibutuhkan. Malthus khawatir bahwa jumlah waktu yang diperlukan untuk menggandakan populasi sangat singkat. Dari rangkaian tersebut terlihat bahwa akan terjadi ketidakseimbangan antara jumlah penduduk dan persediaan pangan.

Keseimbangan yang dinamis antara pertumbuhan penduduk dengan kekuatan-kekuatan yang menambah dan mengurangi jumlah penduduk. Secara terus-menerus penduduk akan dipengaruhi oleh jumlah bayi yang lahir (pertambahan jumlah penduduk), tetapi disisi lain akan dikurangi oleh jumlah

kematian yang terjadi pada semua kelompok umur. Sementara itu migrasi juga berperan dalam mempengaruhi jumlah penduduk. Imigran (pendatang) akan menambah dan Emigran (penduduk yang keluar) akan mengurangi jumlah penduduk. Jadi dapat disimpulkan bahwa pertumbuhan jumlah penduduk dipengaruhi oleh kelahiran, kematian dan migrasi.

Menurut Abdulsyani sosial demografi adalah ilmu yang mempelajari tentang aspek-aspek manusia baik dari segi kuantitas maupun kualitas. Demografi mencakup beberapa aspek, diantaranya:

a. Populasi penduduk

Pada dasarnya demografi merupakan studi tentang populasi penduduk. Mempelajari populasi penduduk berarti akan berurusan dengan aspek kuantitas atau jumlah penduduk.

b. Pengelompokan penduduk

Pengelompokan penduduk merupakan upaya pemilahan atau komposisi penduduk berdasarkan variabel-variabel tertentu misalkan usia, jenis kelamin, status perkawinan, agama, kasta dan lainnya.

c. Distribusi penduduk

Distribusi penduduk pada dasarnya berkaitan dengan aspek geografi atau wilayah tempat bermukimnya suatu penduduk. Faktor yang mempengaruhi distribusi populasi penduduk antara lain keadaan geografis, ekonomi, sosial dan politik.

d. Kelahiran

Salah satu aspek penting dari demografi adalah kelahiran. Beberapa hal yang berkaitan dengan kelahiran antara lain angka kelahiran, kontrasepsi, angka perkawinan dan angka harapan hidup bayi. Tingkat kelahiran yang sangat tinggi tanpa diimbangi dengan peningkatan taraf hidup ekonomi akan berdampak pada kesejahteraan penduduk itu sendiri.

e. Kematian

Kematian penduduk dapat terjadi karena berbagai faktor seperti, penyakit, kecelakaan, perang atau pembunuhan.

f. Migrasi

Migrasi merupakan penduduk dalam arti melewati batas teritorial wilayah. Migrasi dapat terjadi salah satunya karena dorongan ekonomi.

g. Tenaga kerja

Tenaga kerja merupakan salah satu bagian dari kependudukan karena pada dasarnya manusia memiliki profesi tertentu dalam menjalankan kehidupannya. Ahli demografi dapat menganalisa tingkat partisipasi kerja penduduk, angka pengangguran sampai tingkat rata-rata pendapatan penduduk.

h. Kelembagaan penduduk

Kelembagaan penduduk berkaitan dengan keluarga dan pernikahan. Studi tentang kelembagaan penduduk meliputi status pernikahan, rata-rata usia pernikahan per area dan faktor perceraian.

i. Kebijakan penduduk

Kebijakan penduduk sangat erat dengan peran pemerintah sebagai pemangku kebijakan. Pertumbuhan penduduk yang cepat di negara berkembang seperti Indonesia akan memicu lahirnya kebijakan-kebijakan seperti pembatasan kelahiran, batasan umur perkawinan dan pemerataan penduduk per wilayah.

Demografi dapat diartikan sebagai gambaran atau tulisan dari suatu populasi, menurut David V. Dalam Sitio, B. S. (2015). menekankan bahwa demografi terbatas pada studi kependudukan sebagai akibat dari pengaruh proses demografi, yaitu fertilitas, mortalitas dan migrasi, dan menggambarannya sebagai ilmu yang memberikan gambaran statistik tentang populasi, dan mempelajari perilaku populasi secara keseluruhan daripada secara individual.

Konsep Penduduk menurut Badan Pusat Statistik adalah semua orang yang berdomisili di wilayah geografis selama 6 bulan atau lebih dan mereka yang berdomisili kurang dari 6 bulan tetapi bertujuan menetap. Berdasarkan publikasi sensus penduduk umut.bps.go.id tahun 2019 menunjukkan bahwa jumlah penduduk Sumatera Utara adalah lebih dari 14,56 jiwa. Sumatra Utara merupakan provinsi dengan jumlah penduduk terbesar keempat di Indonesia, setelah provinsi Jawa Barat, Jawa Timur, dan Jawa Tengah dan jumlah penduduk Indonesia yang besar menempatkan Indonesia sebagai negara terpadat keempat di dunia. Jumlah penduduk pada kota dan kabupaten di Sumatera Utara terbesar adalah di Kota Medan dengan jumlah 2.210.624, dan terendah adalah Kabupaten Pakpak Bharat dengan jumlah sebsara 45.516.

Menurut hasil pencacahan lengkap Sensus Penduduk (SP) 1990, penduduk Sumatra Utara berjumlah 10,81 juta jiwa, dan pada tahun 2010 jumlah penduduk Sumatra Utara telah meningkat menjadi 12,98 juta jiwa. Kepadatan penduduk Sumatra Utara pada tahun 1990 adalah 143 jiwa per km² dan pada tahun 2010 meningkat menjadi 178 jiwa per km². Dengan Laju Pertumbuhan Penduduk dari tahun 2000-2010 sebesar 1,10 persen. Sensus penduduk tahun 2015, penduduk Sumatra Utara bertambah menjadi 13.937.797 jiwa, dengan kepadatan penduduk 191 jiwa/km².

Karakteristik demografi menurut Sriyono (2014:16) terdiri dari:

a. Umur

Umur seseorang dapat diketahui bila tanggal, bulan dan tahun kelahiran diketahui. Perhitungan umur menggunakan pembulatan ke bawah atau umur menurut ulang tahun terakhir. Umur dinyatakan dalam kalender masehi (Badan Pusat Statistik Jawa Tengah, 2005:2).

b. Jenis Kelamin

Jenis kelamin sama artinya seks diartikan perbedaan organ biologis antara laki-laki dan perempuan, terutama pada bagian-bagian reproduksi serta kodrat Tuhan sehingga tidak dapat ditukar atau diubah.

c. Status Perkawinan

Perkawinan adalah suatu pola sosial yang disetujui dengan cara mana dua orang atau lebih membentuk keluarga. Perkawinan tidak hanya mencakup hak untuk melahirkan dan membesarkan anak, tetapi juga seperangkat kewajiban dan hak istimewa yang mempengaruhi banyak

orang (masyarakat). Arti sesungguhnya dari perkawinan adalah penerimaan status baru dengan sederetan hak dan kewajiban yang baru serta pengakuan status baru oleh orang lain.

d. Jumlah Anggota Keluarga

Jumlah anggota keluarga yang dimaksud adalah banyaknya orang yang menjadi anggota dalam sebuah keluarga (rumah tangga). Suatu keluarga merupakan suatu kelompok yang mempunyai nenek moyang yang sama, suatu kelompok yang disatukan kekerabatan yang disatukan oleh darah atau perkawinan, pasangan perkawinan atau tanpa anak.

Pertumbuhan penduduk merupakan keseimbangan dinamis antara kekuatan yang menambah dan mengurangi jumlah penduduk. Secara terus menerus jumlah penduduk akan dipengaruhi oleh jumlah bayi yang lahir (peningkatan jumlah penduduk), namun disisi lain akan berkurang dengan jumlah kematian yang terjadi pada semua kelompok umur. Sementara itu, migrasi juga berperan dalam mempengaruhi jumlah penduduk. Pendatang (imigran) akan bertambah dan Emigran (penduduk yang keluar) akan berkurang populasinya.

Ada beberapa hal yang dapat menghambat laju pertumbuhan penduduk. Ini dapat dibagi menjadi dua.

- a. Cek positif atau kejadian di luar kendali manusia, seperti bencana alam, kelaparan, penyakit menular, perang, pembunuhan, dan lain-lain.
- b. Apa yang dapat Anda lakukan sendiri, seperti pemeriksaan presentasi, atau pernikahan atau penundaan pernikahan, bujangan tetap (Malthus, 2010; 16)

Salah satu argumen yang sangat penting adalah bahwa dorongan alami untuk perkembangan manusia selalu dan akan selalu dan pada tingkat geometris bahwa jumlah manusia akan berlipat ganda dalam waktu yang cukup singkat (sekitar 25 tahun). Kecepatan reproduksi manusia ini jauh lebih cepat daripada laju peningkatan makanan yang dapat dihasilkan dari tanah yang tersedia (yang berkembang secara aritmatika) dan pada gilirannya akan menyebabkan kesengsaraan dan kelaparan. Pertambahan penduduk yang cepat dengan sumber daya yang terbatas menyebabkan hukum menerapkan hasil yang semakin berkurang di sektor pertanian. (Malthus 2010 ; 16).

Menurut Susanti, dkk, (2001; 21) Mengenai konsep pertumbuhan dan pembangunan ekonomi, faktor-faktor penentu pertumbuhan ekonomi meliputi:

- a. Tanah dan sumber daya alam lainnya. Kekayaan alam suatu negara meliputi luas dan kesuburan tanah, kondisi iklim dan cuaca, jumlah dan jenis hasil hutan dan laut yang dapat diperoleh, serta jumlah dan jenis bahan galian. diterima.
- b. Kuantitas dan kualitas penduduk dan angkatan kerja Pertumbuhan yang meningkat dari waktu ke waktu dapat menjadi pendorong sekaligus penghambat pembangunan ekonomi. Pertumbuhan penduduk akan menyebabkan peningkatan jumlah pekerja dan peningkatan ruang pasar. Oleh karena itu, ketika populasi meningkat, perluasan pasar juga akan meningkat. Karena peran tersebut, perkembangan penduduk akan menyebabkan peningkatan produksi dan tingkat kegiatan ekonomi.

- c. Barang Modal dan Tingkat Teknologi Jumlah barang modal telah meningkat secara signifikan, dan teknologi yang lebih modern memainkan peran penting dalam mencapai ekonomi yang tinggi.
- d. Sistem sosial dan sikap masyarakat. Sikap masyarakat yang dapat memberikan dorongan besar bagi pertumbuhan ekonomi antara lain berhemat yang bertujuan untuk menarik lebih banyak investasi, serta pujian atas ketekunan dan aktivitas. Kegiatan yang menumbuhkan usaha dan sikap yang senantiasa berupaya meningkatkan pendapatan dan keuntungan.
- e. Kawasan perdagangan sebagai sumber pertumbuhan Faktor produksi pada tahun tertentu Bila kompensasi riil pengguna melebihi tahun sebelumnya, perekonomian dikatakan tumbuh. Indikator yang digunakan untuk menghitung pertumbuhan ekonomi adalah angka pertumbuhan angka pendapatan nasional seperti PDB. Ini lebih umum digunakan daripada meningkatkan nomor GNI. Batas wilayah untuk menghitung produk domestik bruto terbatas pada negara-negara yang terlibat.

3. Produk Domestik Bruto (PDB)

Gross Domestic Product (GDP) atau Produk Domestik Bruto (PDB) adalah nilai produk barang dan jasa yang dihasilkan di wilayah suatu negara, baik yang dilakukan oleh warga negara yang bersangkutan maupun warga negara asing yang bekerja di wilayah negara tersebut. Nilai GDP dapat dihitung dengan menggunakan harga yang berlaku atau harga dasar yang konstan. GDP nominal

mengukur nilai barang dan jasa akhir dengan harga yang berlaku di pasar pada tahun tersebut, sedangkan GDP rill mengukur nilai barang dan jasa yang menggunakan harga tetap. Semakin tinggi PDB yang dicapai oleh suatu negara, kemakmuran masyarakat di negara tersebut semakin naik.

Menurut situs resmi BPS, Produk Domestik Bruto (PDB) menghitung hasil produksi suatu perekonomian tanpa memperhatikan siapa pemilik faktor produksi tersebut. Semua faktor produksi yang berlokasi dalam perekonomian tersebut outputnya diperhitungkan dalam PDB. Akibatnya, PDB kurang memberikan gambaran tentang berapa sebenarnya output yang dihasilkan oleh faktor-faktor produksi milik perekonomian domestik.

Sebuah negara ataupun daerah pasti memiliki pendapatannya sendiri, biasanya berasal dari proses transaksi yang mereka lakukan di dalamnya. Hal tersebut bisa juga disebut indikator perekonomian. Indikator ekonomi ini bisa digunakan untuk melihat laju pertumbuhan ekonomi yang memiliki tingkatan dari nasional hingga daerah.

Pada tingkat nasional indikator ini disebut Produk Domestik Bruto (PDB). Sementara, untuk tingkat daerah seperti provinsi, kabupaten/kota bahkan kecamatan, hal itu dikenal dengan sebutan Produk Domestik Regional Bruto (PDRB). Oleh karena perannya sebagai salah satu indikator utama dalam perekonomian, hal tersebut membuat PDRB ini secara otomatis memegang peranan penting. Maka dari itu, kita harus memahaminya dengan baik, agar kita memantau perkembangan ekonomi yang terjadi di daerah, bahkan di negara.

Menurut Todaro dan Smith (2011) PDRB adalah nilai total atas segenap output akhir yang dihasilkan oleh suatu perekonomian di tingkat daerah (baik itu

yang dilakukan oleh penduduk daerah maupun penduduk dari daerah lain yang bermukim di daerah tersebut). Produk domestik regional bruto (PDRB) merupakan jumlah nilai tambah bruto yang timbul dari seluruh sektor perekonomian di daerah tersebut. Menghitung PDRB bertujuan untuk membantu membuat kebijakan daerah atau perencanaan, evaluasi hasil pembangunan, memberikan informasi yang dapat menggambarkan kinerja perekonomian daerah.

PDRB meliputi:

- 1) Upah dan gaji
- 2) Bunga
- 3) Sewa tanah
- 4) Pajak tidak langsung
- 5) Penyusutan
- 6) Keuntungan

Pertumbuhan investasi asing langsung (FDI) oleh sektor swasta. Artinya, dana investasi digunakan langsung untuk menjalankan kegiatan usaha dan untuk memperoleh alat dan perlengkapan produksi seperti pembelian tanah, pembukaan pabrik dan pemasangan mesin. , Pembelian bahan mentah di negara-negara Dunia Ketiga, dll. telah mengalami kemajuan yang sangat pesat dalam beberapa dekade terakhir. Namun sayangnya, fokus negara-negara investor hanya pada keuntungan atau upaya memaksimalkan keuntungan untuk setiap sen modal yang diinvestasikan. Oleh karena itu, selama ini lebih dari 90% investasi asing swasta telah mengalir ke negara-negara industri dan beberapa negara berkembang, di mana perekonomiannya paling dinamis dan tumbuh relatif cepat (Todaro, 2004: 165167).

Di negara berkembang seperti Indonesia (sebelum krisis Asia 1997), Indonesia dipandang oleh banyak pengamat sebagai contoh khusus "keajaiban" ekonomi Asia. Sebagai salah satu negara dengan pertumbuhan ekonomi tercepat di dunia, negara ini menarik banyak investasi asing swasta dan juga dicintai oleh komunitas bantuan pembangunan bilateral (terutama Amerika Serikat dan Jepang) dan multilateral (terutama Amerika Serikat dan Jepang). Todaro, 2004: 203). Penanaman modal asing langsung di Indonesia memiliki pengaruh yang sejalan dengan analisis teori neoklasik tradisional dan teori pertumbuhan baru yang menitikberatkan pada berbagai determinan pertumbuhan ekonomi.

Menurut analisis ini, investasi asing (serta bantuan pembangunan) dinilai sangat positif, karena dapat menutup kesenjangan antara stok tabungan, cadangan devisa, pendapatan pemerintah dan pengetahuan manajemen di negara penerima dan jumlah pendapatan. pasokan yang dibutuhkan, tujuan pertumbuhan dan pembangunan dapat dicapai. Teori ini sesuai dengan analisis "saving-investment gap" yang akan dijabatani oleh investasi asing, yang biasa disebut dengan model pertumbuhan Harrod-Domar, yang menunjukkan hubungan langsung antara tingkat tabungan bersih suatu negara, yaitu dengan jumlah tabungan bersih. pertumbuhan produksinya g dengan persamaan $g = s / k$; sedangkan k adalah rasio modal terhadap output (Todaro, 2004: 170-171).

Ada empat kontribusi positif investasi swasta asing terhadap pembangunan nasional (pertumbuhan PDB) negara-negara penerima.

- a. Jumlah tabungan domestik yang dapat dimobilisasi untuk mengisi kesenjangan sumber daya atau gap antara tingkat investasi yang ditargetkan (diinginkan) dan tingkat investasi yang sebenarnya.

- b. Perannya menjembatani gap antara target valas yang dibutuhkan dengan jumlah valas aktual dari pendapatan ekspor ditambah bantuan luar negeri bersih (*trade gap*).
- c. Perannya menjembatani kesenjangan antara target penerimaan pemerintah dengan jumlah pajak yang sebenarnya dapat dipungut.
- d. Perannya untuk menutup kesenjangan di bidang manajemen, kewirausahaan, teknologi produksi, dan keterampilan kerja yang diharapkan berfungsi di negara berkembang yang terlibat (Todaro, 2004: 171-172).

Adapun lima komponen dalam Penghitungan Produk Domestik Bruto antara lain sebagai berikut:

- a. Pengeluaran Konsumsi
meliputi belanja konsumsi rumah tangga dan konsumsi pemerintah.
- b. Pengeluaran Investasi
Dinamakan pembentukan modal tetap Produk Domestik Bruto. Komponen ini menggambarkan keseluruhan pengeluaran yang dilakukan dalam negara atas barang-barang modal. Pengeluaran ini akan menyebabkan penambahan stok barang modal dalam perekonomian dan meningkatkan kemampuan negara untuk menghasilkan barang dan jasa di masa depan.
- c. Perubahan Stok
Hal ini berarti adanya perubahan nilai barang simpanan di berbagai perusahaan di seluruh negara. Stok ini dapat berupa bahan mentah, barang setengah jadi dan barang jadi. Stok ini merupakan barang yang

diproduksi dalam negeri tetapi belum dijual. Nilai perubahan dari stok ini yang dihitung dalam pendapatan nasional.

d. Ekspor Barang dan Jasa

Di sini hasil produksi dibeli oleh pihak luar negeri. Maka hasil dari ekspor ini dihitung dalam pendapatan nasional.

e. Impor Barang dan Jasa

Di sini penduduk dan perusahaan yang ada di Indonesia membuat pengeluaran untuk barang-barang yg diproduksi oleh negara lain. Kegiatan impor ini tidak menambah produksi nasional. Dalam penghitungan pendapatan nasional secara pengeluaran, yang dihitung adalah semua pengeluaran dalam negeri termasuk pengeluaran untuk barang impor. Nilai impor ini mengurangi keseluruhan nilai pengeluaran

4. Inflasi

Inflasi didefinisikan dalam berbagai cara, tetapi semuanya mencakup poin yang sama. Inflasi didefinisikan oleh Samuelson (2001) sebagai kenaikan tingkat harga umum, termasuk produk, jasa, dan faktor produksi. Konsep ini menunjukkan penurunan nilai riil (intrinsik) mata uang suatu negara, yang diikuti oleh penurunan daya beli.

Secara umum inflasi dapat diartikan sebagai kenaikan tingkat harga barang dan jasa secara umum dan terus menerus selama waktu tertentu. Definisi lain inflasi adalah kecenderungan dari harga-harga untuk menaikkan secara umum dan terus menerus dalam jangka waktu yang lama. Kenaikan harga dari satu atau dua

barang saja tidak disebut inflasi, kecuali bila kenaikan tersebut meluas kepada (atau mengakibatkan kenaikan) sebagian besar dari harga barang-barang lain.

Definisi inflasi oleh para ekonom modern (Karim, 2014) adalah kenaikan yang menyeluruh dari jumlah uang yang harus dibayarkan (nilai unit perhitungan moneter) terhadap barang-barang/komoditas dan jasa. Sebaliknya jika yang terjadi adalah penurunan nilai unit perhitungan moneter terhadap barang-barang/komoditas dan jasa didefinisikan sebagai deflasi (*deflation*).

Inflasi merupakan suatu proses meningkatnya harga-harga secara umum dan terus-menerus (*continue*), kenaikan harga dari satu atau dua barang saja tidak dapat disebut inflasi kecuali bila kenaikan itu meluas (atau mengakibatkan kenaikan harga) pada barang lainnya. Inflasi berkaitan dengan mekanisme pasar yang dapat disebabkan oleh berbagai faktor, antara lain: konsumsi masyarakat yang meningkat, berlebihnya likuiditas di pasar yang memicu konsumsi atau bahkan spekulasi, sampai termasuk juga akibat adanya ketidaklancaran distribusi barang (Gilarso, 2013). Selain itu, ketidakstabilan ekonomi dan tingkat penjualan juga menimbulkan inflasi. Dengan kata lain, inflasi juga merupakan proses menurunnya nilai mata uang secara kontinu.

Secara umum, inflasi mengakibatkan penurunan daya beli uang untuk barang dan jasa, yang besarnya ditentukan oleh elastisitas permintaan dan penawaran barang dan jasa. Peraturan pemerintah tentang tingkat harga, seperti pengendalian harga dan subsidi konsumen, merupakan faktor lain yang mempengaruhi perubahan harga secara keseluruhan. Inflasi merupakan proses kenaikan harga umum barang dan jasa secara terus menerus. Kenaikan harga ini tidak berarti harus naik dengan penyajian yang sama, yang penting ada kenaikan

harga umum barang dan jasa secara terus menerus dalam jangka waktu tertentu. Kenaikan harga hanya sekali dan bersifat sementara serta tidak berdampak luas, maka bukan inflasi.

Menurut Rahardja dan Manurung (2004), suatu perekonomian dikatakan mengalami inflasi jika menunjukkan tiga karakteristik berikut:

- a. Kenaikan harga.
- b. Kenaikan harga secara umum.
- c. Kenaikan harga yang berkelanjutan.

Beberapa unsur dalam pengertian inflasi yaitu (Prasetyo, 2008):

- a. Inflasi merupakan proses kecenderungan kenaikan harga-harga umum barang dan jasa secara terus-menerus.
- b. Kenaikan harga ini tidak berarti harus naik dengan presentase yang sama, yang penting ada kenaikan harga-harga umum barang dan jasa secara terus-menerus dalam periode tertentu.
- c. Jika kenaikan harga hanya sekali saja dan bersifat sementara dan tidak berdampak luas bukanlah inflasi.

Ada beberapa faktor yang dapat digunakan untuk mengidentifikasi apakah suatu perekonomian mengalami inflasi atau tidak. Berikut ini indikatornya:

- a. Indeks Harga Konsumen adalah ukuran berapa banyak biaya sesuatu (CPI) Indeks Harga Konsumen (CPI) adalah indeks harga yang paling banyak digunakan sebagai pengukur inflasi. Indeks Harga Konsumen (IHK) merupakan harga barang dan jasa yang digunakan oleh masyarakat umum selama periode waktu tertentu.

- b. Indeks Harga Grosir (IHPB) IHPB merupakan indikator pergerakan harga komoditas yang diperdagangkan di tingkat produsen di suatu lokasi dalam jangka waktu tertentu. Dalam IHPB, barang mentah dan barang setengah jadi merupakan input bagi produsen, sedangkan IHK mengukur barang jadi yang dikonsumsi masyarakat.
- c. Deflator Produk Domestik Bruto Ide dasar deflator PDB adalah membandingkan tingkat pertumbuhan ekonomi nominal dan aktual.

Inflasi timbul karena adanya tekanan dari sisi permintaan *demand-pull inflation* dan *cost-push inflation*. *Cost-push inflation* disebabkan oleh turunnya produksi karena naiknya biaya produksi (naiknya biaya produksi dapat terjadi karena tidak efisiennya perusahaan, nilai kurs mata uang negara yang bersangkutan jatuh, kenaikan harga bahan baku industri, adanya tuntutan kenaikan upah dari serikat buruh yang kuat, dan sebagainya). *Demand-pull inflation* dapat disebabkan oleh adanya kenaikan permintaan agregat (AD) yang terlalu besar atau pesat dibandingkan dengan penawaran produksi agregat.

Secara garis besar, ada tiga kelompok yang memberikan teori penyebab timbulnya inflasi, yaitu:

- a. Teori Kuantitas

Teori kuantitas menyoroti proses inflasi dari segi peranan jumlah uang yang beredar dan harapan (*expectation*) masyarakat tentang kenaikan harga di masa yang akan datang.

- Peranan jumlah uang yang beredar. Dengan dilandasi pemikiran atas persamaan dari Irving Fisher inflasi diperoleh.

- Harapan (*expectation*) masyarakat tentang kenaikan harga. Walaupun jumlah uang bertambah, jika masyarakat percaya atau mempunyai keyakinan bahwa harga barang dan jasa tidak akan naik, maka penambahan pendapatan uang tersebut tidak akan dibelanjakan, tetapi disimpan untuk menambah kas atau berjaga-jaga. Sebaliknya jika masyarakat memiliki harapan, maka penambahan pendapatan akan menambah efektif sehingga mendorong terjadinya inflasi.

b. Teori Keynes

Menurut Keynes, inflasi terjadi karena perebutan perolehan barang dan jasa oleh masyarakat pelaku ekonomi (rumah tangga konsumsi) yang ingin memperoleh barang dan jasa lebih banyak dengan kredit, demikian juga investasi rumah tangga produksi memperluas usahanya dengan cara kredit. Sementara itu pemerintah dengan cara mencetak uang baru. Akibatnya, permintaan agregat/keseluruhan terhadap barang dan jasa melebihi jumlah barang dan jasa yang dihasilkan dan mengakibatkan kenaikan harga. Contoh: Di negara A kebutuhan akan bahan pangan sekitar kurang lebih 56.789.000 ton/tahun, sedangkan faktor produksinya hanya mampu menghasilkan 40.325.000 ton/tahun.

c. Teori Strukturalis

Menurut teori strukturalis, inflasi ditimbulkan oleh ketidakelastisan produsen dalam menghasilkan barang khususnya sektor pangan. Contoh: Di negara berkembang pertumbuhan produksi bahan makanan

lebih lambat daripada pertumbuhan penduduk dan pendapatan perkapita. Sehingga harga bahan makanan meningkat.

Inflasi digolongkan berdasarkan tingkat keparahannya, awal penyebab, dan asal dari inflasi.

a. Penggolongan Inflasi berdasarkan Tingkat Keparahannya

Inflasi berdasarkan tingkat keparahannya dibedakan menjadi 4, yaitu:

- Inflasi Ringan (*Creeping Inflation*) Inflasi dengan tingkat inflasi di bawah dari 10% per tahun.
- Inflasi Sedang (*Galloping Inflation*) Inflasi dengan laju 10% sampai dengan 30% per tahun.
- Inflasi Berat (*High Inflation*) Inflasi dengan laju 30% sampai dengan 100% per tahun.
- Inflasi Sangat Berat (*Hipper Inflation*) Inflasi dengan laju lebih dari 100% per tahun.

b. Penggolongan Inflasi berdasarkan Penyebab Awal Terjadinya Inflasi

Penggolongan inflasi berdasarkan penyebab awal terjadinya inflasi di bagi menjadi dua, sebagai berikut:

- Inflasi karena kelebihan permintaan efektif atas barang dan jasa (*Demand Pull Inflation*). Permintaan efektif yang besar dari masyarakat tanpa di imbangi dengan penyediaan barang dan jasa akan menyebabkan keseimbangan antara permintaan dengan penawaran terganggu, akibatnya harga barang naik. Dengan demikian, inflasi akan terjadi. *Demand pull inflation* dapat terjadi karena beberapa hal, antara lain terlalu banyak uang yang beredar

di masyarakat karena terlalu banyak uang yang dialirkan oleh bank sentral, meningkatnya anggaran belanja negara dan ekspansi bisnis dapat meningkatkan permintaan barang secara keseluruhan, akhirnya memicu inflasi, konsumen lebih memilih membeli barang dalam jumlah yang lebih banyak dibandingkan untuk menabung. besarnya pajak diturunkan dan inflasi karena naiknya biaya produksi.

- Inflasi Akibat Desakan *Biaya (Cost Push Inflation)*, Inflasi dapat terjadi karena kenaikan biaya produksi perusahaan dengan harga pokok produksi naik dan menyebabkan hasil produksi berkurang sehingga harga barang naik.

c. Penggolongan Inflasi berdasarkan Asal Inflasi

Penggolongan Inflasi berdasarkan asal inflasi dibagi dua sebagai berikut:

- B.A Inflasi berasal Dalam Negeri (*Domestic Inflation*) Inflasi yang disebabkan pengaruh-pengaruh yang berasal dari dalam negeri, misalnya: Karena defisit anggaran belanja yang dibiayai dengan melakukan percetakan banyak uang baru.
- B.B Inflasi berasal Luar Negeri (*Imported Inflation*) Inflasi yang disebabkan pengaruh-pengaruh yang berasal dari dalam negeri, misalnya: Karena kenaikan harga gandum yang di impor naik, maka harga tepung terigu dan harga roti di dalam negeri ikut naik juga.

Inflasi berdampak positif maupun negatif. Inflasi ringan dapat berdampak positif, yaitu dapat:

- a. Mendorong perkembangan ekonomi.
- b. Memperbesar laba.
- c. Mendorong pengusaha memperluas produksi.
- d. Meningkatkan pendapatan nasional.
- e. Memperluas kesempatan kerja.

Sedangkan yang berdampak negatif, yaitu:

- a. Bagi pelaku Ekonomi Inflasi menyebabkan:
 - Pengusaha enggan melakukan investasi dan perluasan usaha, karena pada saat inflasi tingkat bunga akan tinggi. Dengan kondisi harga yang semakin meningkat pengusaha cenderung menginvestasikan pada usaha yang bersifat spekulatif.
 - Harga barang lebih mahal dan kegiatan ekspor akan terhambat
 - Neraca perdagangan defisit.
 - Mengurangi devisa negara.
 - Ketidakpastian ekonomi negara.
- b. Bagi Masyarakat Inflasi dapat merugikan masyarakat, antara lain:
 - Orang yang berpenghasilan tetap akan dirugikan karena gaji yang diterima akan mendapat barang/jasa lebih sedikit.
 - Orang bekerja di perusahaan gaji yang diterima akan mengikuti tingkat inflasi.
 - Harga-harga barang/jasa umum akan meningkat.

- Permintaan luar negeri akan berkurang dan produksi dalam negeri akan menurun.
- Pengurangan kesempatan kerja.
- Pengangguran.
- Masyarakat enggan menabung karena nilai uang semakin menurun.
- Kelangkaan barang yang akan memperparah inflasi.

Untuk mengendalikan dan mengatasi inflasi yang semakin meningkat, pemerintah dapat menggunakan beberapa kebijakan sebagai berikut:

a. Kebijakan Moneter

Kebijakan moneter adalah kebijakan pemerintah dibidang keuangan yang dilakukan oleh bank sentral/dewan moneter dengan tujuan mengukur jumlah uang yang beredar di masyarakat.

b. Kebijakan Fiskal

Ada tiga kebijakan fiskal yang digunakan untuk mengatasi inflasi, yaitu mengatur penerimaan dan pengeluaran pemerintah, menaikkan tarif pajak dan mengadakan pinjaman pemerintah.

c. Kebijakan Non Moneter

Kebijakan non moneter atau kebijakan rill adalah kebijakan diluar kebijakan fiskal dan moneter untuk mengatasi masalah inflasi dapat ditempuh dengan cara peningkatan produksi, kebijakan upah, pengendalian harga dan distribusi produksi.

5. Infrastrukur Dalam Panjang Jalan

Suparmoko (2012) Infrastrukur juga memegang peranan penting sebagai salah satu roda penggerak pertumbuhan ekonomi. Ini mengingat gerak laju dan pertumbuhan ekonomi suatu negara tidak dapat dipisahkan dari ketersediaan infrastrukur seperti jalan, listrik, irigasi/pengairan, transportasi, telekomunikasi, air dan sebagainya.

Infrastrukur merupakan sistem fisik yang menyediakan transportasi, pengairan, drainase, bangunan gedung dan fasilitas publik lainnya, yang dibutuhkan untuk memenuhi kebutuhan dasar manusia baik kebutuhan sosial maupun kebutuhan ekonomi. Pengertian ini merujuk pada infrastrukur sebagai suatu sistem. Infrastrukur dalam sebuah sistem adalah bagian-bagian berupa sarana dan prasarana (jaringan) yang tidak terpisahkan satu sama lain.

Adapun infrastrukur terbagi atas sarana dan prasarana. Prasarana adalah segala sesuatu yang menunjang terselenggaranya suatu proses yang berupa usaha, pembangunan maupun proyek. Sarana adalah segala sesuatu yang dapat dipakai sebagai alat dalam mencapai maksud dan tujuan, dengan kata lain sarana lebih ditunjukkan untuk benda-benda atau perlatan yang bergerak. Contohnya transportasi, peralatan sekolah dan kesehatan (Amirin,2010).

Provinsi Sumatera Utara terletak pada 1° - 4° Lintang Utara dan 98° - 100° Bujur Timur, luas daratan Provinsi Sumatera Utara adalah 72.981,23 km². Sumatera Utara pada dasarnya dapat dibagi menjadi: Pantai Timur, Pegunungan Bukit Barisan, Pantai Barat, Kepulauan Nias Pantai timur merupakan wilayah dengan pertumbuhan tercepat di provinsi ini karena kebutuhan infrastrukturnya yang relatif lebih lengkap dibandingkan wilayah lain. Wilayah pesisir timur juga

merupakan wilayah yang relatif padat penduduknya dibandingkan dengan wilayah lainnya. Di Sumut terdapat 2.098,05 kilometer jalan negara, yang relatif stabil hanya 1.095,70 kilometer atau 52,22 persen dan 418,60 kilometer atau 19,95 persen dalam kondisi sedang, sisanya dalam kondisi rusak. Sementara itu, dari 2.752,41 kilometer jalan provinsi yang dalam kondisi mantap panjangnya 1.237,60 kilometer atau 44,96 persen, sedangkan yang dalam kondisi sedang 558,46 kilometer atau 20,29 persen. Demikian pula jalan rusak sepanjang 410,40 kilometer atau 14,91 persen dan jalan rusak berat sepanjang 545,95 kilometer atau 19,84 persen. Dari sisi kendaraan, ada lebih dari 1,38 juta kendaraan roda dua dan empat di Sumut. Dari jumlah itu, sebanyak 873 ribu lebih berada di Kota Medan.

Di wilayah tengah provinsi ini dipagari Pegunungan Bukit Barisan. Di pegunungan ini terdapat beberapa daerah yang merupakan kantong-kantong konsentrasi penduduk. Daerah sekitar Danau Toba dan Pulau Samosir, merupakan daerah padat penduduk yang bergantung pada danau ini. Pesisir barat merupakan daerah yang cukup sempit, dengan komposisi penduduk terdiri dari Batak, Minang dan Aceh. Namun secara kultural dan etnolinguistik, wilayah ini merupakan bagian dari budaya dan bahasa Minangkabau.

Terdapat Enam kategori besar infrastruktur, antara lain:

- a. Kelompok jalan (jalan, jalan raya, jembatan).
- b. Kelompok pelayanan transportasi (transit, jalan rel, pelabuhan, bandar udara).
- c. Kelompok air (air bersih, air kotor, semua sistem air, termasuk jalan air).
- d. Kelompok manajemen limbah (sistem manajemen limbah padat).

- e. Kelompok bangunan dan fasilitas olahraga luar.
- f. Kelompok produksi dan distribusi

Infrastruktur sendiri dalam sebuah sistem menopang sistem sosial dan sistem ekonomi sekaligus menjadi penghubung dengan sistem lingkungan. Ketersediaan infrastruktur memberikan dampak terhadap sistem sosial dan sistem ekonomi yang ada di masyarakat. Oleh karena itu, infrastruktur perlu dipahami sebagai dasar-dasar dalam mengambil kebijakan (Kodoatie, 2015).

Jalan merupakan akses utama yang menghubungkan satu wilayah dengan wilayah lainnya. Pembangunan jalan raya adalah suatu proses pembukaan atau penambahan ruang lalu lintas yang mengatasi berbagai kendala geografis dengan tujuan memperlancar jalur transportasi (Silvia, 2017).

Berdasarkan UU RI No 38 Tahun 2004 tentang Jalan. Jalan adalah prasarana transportasi darat yang meliputi segala bagian jalan, termasuk bangunan pelengkap dan perlengkapannya yang diperuntukkan bagi lalu lintas, yang berada pada permukaan tanah, di atas permukaan tanah, di bawah permukaan tanah dan/atau air, serta di atas permukaan air, kecuali jalan kereta api, jalan lori, dan jalan kabel. Berdasarkan UU RI No 22 Tahun 2009 tentang Lalu lintas dan Angkutan Jalan yang diundangkan setelah UU No 38 mendefinisikan Jalan adalah seluruh bagian jalan, termasuk bangunan pelengkap dan perlengkapannya yang diperuntukkan bagi Lalu lintas umum, yang berada pada permukaan tanah, di atas permukaan tanah, di bawah permukaan tanah dan/atau air, serta di atas permukaan air, kecuali jalan rel dan jalan kabel.

Prasarana lalu lintas dan angkutan jalan adalah ruang lalu lintas, terminal dan perlengkapan jalan yang meliputi marka, rambu, alat pemberi isyarat lalu

lintas, alat pengendali dan pengamanan pengguna jalan, alat pengawasan dan pengamanan jalan serta fasilitas pendukung.

Keberadaan jalan sangat vital bagi kegiatan perekonomian. Jalan raya dapat meningkatkan kegiatan ekonomi di suatu tempat karena membantu orang untuk sampai atau mengirim barang lebih cepat ke suatu tujuan. Dengan kondisi jalan raya yang baik dan mendukung segala aktivitas, baik ekonomi maupun sosial.

Infrastruktur sendiri dapat di bagi menjadi tiga bagian besar, yaitu:

- a. Infrastruktur keras (*physical hard infrastructure*), meliputi jalan raya dan kereta api, bandara, dermaga, pelabuhan, serta saluran irigrasi.
- b. Infrastruktur keras non-fisik (*non-phsical hard infrastructure*), yaitu yang berkaitan dengan fungsi utilitas umum, seperti ketersediaan air bersih berikut instalasi pengelolaan air dan jaringan pipa penyalur; pasokan listrik jaringan telekomunikasi (telepon dan internet) dan pasokan energi mulai dari minyak bumi, biodiesel dan gas berikut pipa distribusinya.
- c. Infrastruktur lunak (*soft infrastructure*), biasa pula disebut kerangka institusional atau kelembagaan yang meliputi berbagai nilai (termasuk etos kerja), norma khususnya yang telah dikembangkan dan dikodekan menjadi peraturan hukum dan perundang-undangan, serta kualitas pelayanan umum yang disediakan oleh berbagai pihak terkait, khususnya pemerintah.

B. Penelitian Terdahulu

Penelitian terdahulu menjadi salah satu acuan penulis dalam melakukan penelitian, beberapa penelitian sebagai referensi dalam penelitian ini. Berikut beberapa penelitian sebelumnya dengan hasilnya antara lain yaitu:

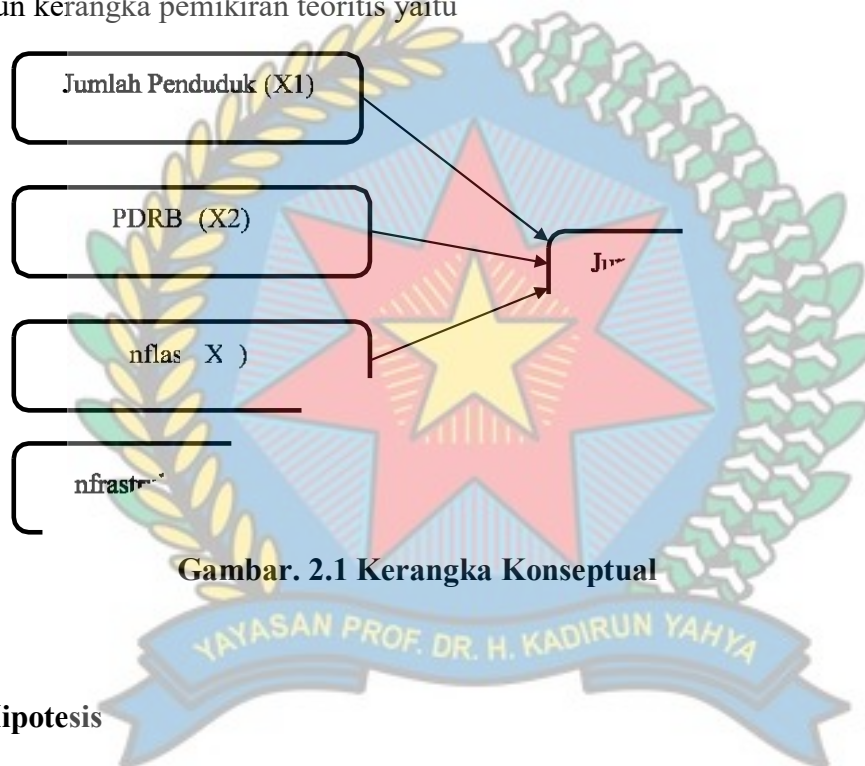
Tabel 2.1
Penelitian Terdahulu

No	Peneliti	Judul	Hasil Penelitian
1	Siburian, G., & Widodo, W. (2016).	Analisis Pengaruh Transportasi Darat Terhadap Pertumbuhan Ekonomi Di Indonesia	Hasil penelitian ini menunjukkan bahwa panjang jalan, jumlah kendaraan bermotor dan pengeluaran pemerintah untuk sektor transportasi jalan berpengaruh positif dan signifikan terhadap pertumbuhan ekonomi di Indonesia. Ini mendukung paradigma pertumbuhan yang dipimpin infrastruktur. Selain itu, hasil estimasi juga menunjukkan pentingnya pengeluaran pemerintah untuk mendukung kualitas infrastruktur yang baik. Infrastruktur yang memadai pada akhirnya akan memberikan dampak positif bagi kegiatan ekonomi lainnya.
2	Priyambo do, P. (2018)	Analisis Korelasi Jumlah Kendaraan dan Pengaruhnya Terhadap PDRB di Provinsi Jawa Timur.	hasil penelitian menunjukkan bahwa kenaikan jumlah kendaraan bermotor sedan, jeep, dan sepeda motor di kabupaten dan kota di Jawa Timur berpengaruh terhadap PDRB. Untuk itu kepada Pemerintah Provinsi Jawa Timur direkomendasikan : pertama melarang kendaraan roda dua melintas di jalan-jalan protokol dan jalan utama dan segera merealisasikan sistem angkutan umum masal. Kedua melakukan rekayasa lalu lintas secara terus menerus dan berkesinambungan serta meminimalisir aspek-aspek yang bisa menurunkan nilai PDRB. ketiga mencari pendanaan lain dengan mengundang investor masuk atau dengan cara masyarakat dilibatkan dalam pembiayaan pembangunan jalan dengan

No	Peneliti	Judul	Hasil Penelitian
			menerapkan konsep road pricing. Keempat mendapatkan kembali dana yang 10 % dari pajak kendaraan bermotor untuk pembangunan dan pengembangan transportasi angkutan jalan.
3	Maqin, A. (2014)	Pengaruh Kondisi infrastruktur terhadap pertumbuhan ekonomi di Jawa Barat	. Penelitian ini menggunakan regresi untuk mengukur fixed effect compassing dari 22 kota dan kabupaten di Jawa Barat. Hasil penelitian menunjukkan bahwa (1) Kondisi infrastruktur jalan, pendidikan, dan kesehatan semakin buruk, namun infrastruktur listrik lebih baik dari sebelumnya di Barat Jawa, (2) Infrastruktur ketenagalistrikan, tenaga kerja dan pengeluaran pembangunan berpengaruh positif dan signifikan terhadap pertumbuhan ekonomi. Artinya jika ketiga variabel sebelumnya meningkat, maka pertumbuhan ekonomi juga akan meningkat dan begitu pula sebaliknya. Infrastruktur jalan dan pendidikan berpengaruh positif namun tidak signifikan terhadap pertumbuhan ekonomi. Sedangkan infrastruktur kesehatan berkorelasi negatif dan tidak berpengaruh signifikan terhadap pertumbuhan ekonomi

C. Kerangka Konseptual

Berdasarkan kajian studi pustaka dan penelitian terdahulu maka dapat disusun kerangka pemikiran teoritis yaitu



Gambar. 2.1 Kerangka Konseptual

D. Hipotesis

Hipotesis adalah jawaban sementara terhadap permasalahan yang menjadi objek penelitian dan masih perlu dikaji kebenarannya dengan menggunakan data yang mempunyai hubungan. Berdasarkan perumusan masalah, maka hipotesisnya adalah sebagai berikut :

- a. Jumlah sepeda motor berpengaruh positif terhadap jumlah sepeda motor di Sumatera Utara
- b. PDRB berpengaruh positif terhadap jumlah sepeda motor di Sumatera Utara
- c. Infrastruktur panjang jalan berpengaruh positif terhadap jumlah sepeda motor di Sumatera Utara
- d. Inflasi berpengaruh positif terhadap jumlah sepeda motor Sumatera Utara

BAB III METODE PENELITIAN

A. Pendekatan Penelitian

Pendekatan yang digunakan penulis dalam penelitian ini dapat dilihat dari jenis datanya dengan menggunakan pendekatan kuantitatif, dimana data yang diperoleh dalam wujud numerikal (angka) diolah dengan metode statistika dan ekonometrika, dimana untuk mengetahui bahwa ada hubungan atau pengaruh antara variabel bebas jumlah penduduk, PDRB, infrastruktur panjang jalan, dan inflasi terhadap variabel terikat jumlah sepeda motor di Sumatera Utara

B. Tempat dan Waktu Penelitian

Penelitian ini dimulai dari Maret sampai dengan Juni 2021. Berikut jadwal penelitian:

**Tabel 3.1
Jadwal Penelitian**

Kegiatan	Tahun 2021															
	Mei				Juni				Juli				Agustus			
	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4
Pengajuan Judul																
Penyusunan Proposal																
Pengajuan Proposal																
Perbaikan Proposal																
Seminar Proposal																

Sumber: Data diolah, 2021

C. Jenis dan Sumber Data

Dalam penelitian ini jenis dan sumber data yang digunakan adalah data Sekunder Merupakan data yang diperoleh dari sumber – sumber lain yang telah mengolah informasi terlebih dahulu, seperti dari artikel, perpustakaan, jurnal-jurnal, dan hasil penelitian lainnya.

Dalam penelitian ini menggunakan data runtut waktu (time series). Data runtut waktu (time series) adalah data yang secara kronologis disusun menurut waktu pada satu variabel tertentu. Data runtut waktu digunakan untuk melihat pengaruh dalam rentang waktu tertentu Jumlah observasi pada penelitian ini adalah sebanyak 30, yaitu dari tahun 1990 sampai 2020.

D. Definisi Operasional Variabel Penelitian

Variabel adalah segala sesuatu dalam bentuk apapun yang ditetapkan oleh peneliti untuk dipelajari sehingga diperoleh informasi tentangnya, kemudian ditarik kesimpulannya (Sugiyono, 2016). Variabel berfungsi sebagai pembeda tetapi juga saling terkait dan saling mempengaruhi. Variabel yang digunakan dalam penelitian ini terbagi menjadi dua bagian, yaitu variabel bebas dan variabel terikat atau dependent. Variabel bebas memiliki sifat mempengaruhi dan variabel terikat atau terikat dipengaruhi. Variabel terikat yang digunakan dalam penelitian ini adalah jumlah sepeda motor dan variabel bebasnya adalah jumlah penduduk, PDRB, infrastruktur panjang jalan dan inflasi.

Tabel 3.2 Definisi Operasional Variabel Penelitian

Variabel	Definisi Operasional	Skala Ukuran
Jumlah Penduduk (X₁)	Jumlah Penduduk dalam penelitian ini yaitu jumlah penduduk menurut usia produktif yang ada di Indonesia sesuai dengan data kependuduk yang dimiliki BPS.	Ordinal
PDRB (X₂)	PDRB dalam penelitian ini menggunakan PDRB riil dan menggunakan harga konstan 2000.	Ordinal
Inflasi (X₃)	Inflasi dalam penelitian ini yaitu data inflasi yang pernah terjadi di Provinsi SUMUT dalam satuan per tahun.	Ordinal
Infrastruktur Panjang Jalan (X₄)	Panjang Jalan dalam penelitian ini yaitu panjang total jalan raya berdasarkan jenis permukaan dan tingkat kewenangan di Sumatera Utara	Ordinal
Jumlah Sepeda Motor (Y)	Jumlah sepeda motor dalam penelitian ini yaitu jumlah total sepeda motor dari berbagai jenis yang ada di Indonesia dan yang di Publikasi oleh BPS.	Ordinal

Sumber: Data diolah, 2021

E. Teknik Pengumpulan Data

Teknik pengumpulan data yang digunakan dalam penelitian ini adalah: teknik dokumentasi. Mengumpulkan data dan mempelajari data - data yang diperoleh dari buku literatur, jurnal, majalah, laporan tahunan dan lain sebagainya. Dalam hal ini peneliti mengambil informasi di antaranya data statistik Indonesia dan statistik kependudukan serta informasi lainnya melalui website www.bps.go.id, www.imf.com, aisi.co.id serta literatur lainya yang berhubungan dengan penelitian terkait.

F. Teknik Analisis Data

Teknik regresi linier berganda adalah sebuah regresi yang menggunakan lebih dari dua variabel. Analisis regresi merupakan suatu teknik untuk membangun persamaan garis lurus dan menggunakan persamaan tersebut untuk membuat perkiraan. Sedangkan persamaan regresi merupakan suatu persamaan matematis yang mendefinisikan hubungan antara dua variabel. Alat analisis yang digunakan dalam penelitian ini menggunakan regresi dengan metode (Ordinary least Square) OLS dengan data menggunakan data runtut waktu (time series). Namun sebelum data diolah maka akan dilakukan pemilihan model linier atau log-linier (Sugiono, 2016) yang bagus untuk dipakai dalam olah data. Berdasarkan penelitian diatas, maka perumusan model fungsi Pertumbuhan jumlah sepeda motor di Sumut adalah sebagai berikut :

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

Keterangan :

Y = Jumlah Sepeda Motor (unit) β_0 = Bilangan Konstanta

$\beta_1, \beta_2, \beta_3, \beta_4$ = Koefisien Regresi

X1 = Jumlah Penduduk

X2 = PDRB

X3 = Inflasi

X4 = Infrastruktur Panjang Jalan

G. Uji Asumsi Klasik

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

a. Uji Normalitas

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

b. Uji Multikolinearitas

Salah satu asumsi model regresi klasik adalah tidak terdapat multikolinearitas diantara variabel independen dalam model regresi. Multikolinearitas berarti adanya hubungan yang erat antara beberapa variabel independen atau semua variabel independen dalam model regresi. Uji multikolinearitas bertujuan untuk menguji apakah dalam model regresi ditemukan adanya hubungan linear yang sempurna atau pasti diantara beberapa atau semua variabel yang menjelaskan dari model regresi, ada atau tidaknya multikolinearitas dapat diketahui atau dilihat dari koefisien korelasi masing-masing variabel independen. Jika koefisien korelasi diantara masing-masing variabel independen lebih besar dari R-Square utama maka terjadi multikolinearitas.

c. Uji Heteroskedastisitas

Heteroskedastisitas merupakan keadaan di mana semua gangguan yang muncul dalam fungsi regresi populasi tidak memiliki varians yang

sama, uji heteroskedasitas dapat dilakukan dengan cara seperti, melihat pola residual dari hasil estimasi regresi. Jika residual bergerak konstan, maka tidak ada heteroskedasitas. Akan tetapi, jika membentuk suatu pola tertentu, maka hal tersebut mengindikasikan adanya heteroskedasitas. Untuk membuktikan dugaan pada uji heteroskedasitas pertama, maka dilakukan uji Harvey, hasil yang diperhatikan dari uji ini adalah nilai F dan Obs*R-Squared. Jika nilai Obs*R-Squared lebih kecil dari X^2 tabel, maka tidak terjadi heteroskedasitas, demikian juga sebaliknya.

d. Uji Autokorelasi

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

H. Uji Statistik

a. Uji – t

Uji t merupakan pengujian signifikansi pada masing-masing variabel penduga atau variabel bebas. Uji t bertujuan untuk mengetahui pengaruh variabel bebas secara individual terhadap variabel terikat. Uji t yang dilakukan dalam penelitian ini adalah dengan melihat nilai probabilitas t-statistik masing-masing variabel bebas terhadap variabel terikat pada output regresi. Ketentuan yang digunakan adalah jika nilai probabilitas tstatistik \geq taraf nyata (α) yang digunakan berarti bahwa

variabel bebas tidak berpengaruh nyata terhadap variabel terikat. Sebaliknya, jika t -statistik \leq taraf nyata (α) yang digunakan berarti bahwa variabel bebas berpengaruh nyata terhadap variabel terikat. Taraf nyata dalam penelitian ini adalah 5%.

b. Uji F

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

c. Koefisien Determinasi

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

BAB IV

HASIL DAN PEMBAHASAN

A. Gambaran Umum Lokasi Penelitian

Sumatra Utara (disingkat Sumut) adalah sebuah provinsi di Indonesia yang terletak di bagian Utara Pulau Sumatra. Provinsi ini beribu kota di Kota Medan, dengan luas wilayah 72.981,23 km². Sumatra Utara merupakan provinsi dengan jumlah penduduk terbesar keempat di Indonesia, setelah provinsi Jawa Barat, Jawa Timur, dan Jawa Tengah. Pada tahun 2020 penduduk Sumatra Utara berjumlah 15.136.522 jiwa, dengan kepadatan penduduk 207,40 jiwa/km².

Mayoritas penduduk di Sumatera Utara mengandalkan sepeda motor dalam mendapatkan penghasilan. Jumlah pengguna sepeda motor di Sumatera Utara terbilang cukup tinggi diperingkat ke 9 pada tingkat provinsi yakni sebesar 5.724.881 unit. Meningkatnya pengguna sepeda motor disebabkan karena kebutuhan akan sepeda motor dalam menjalankan aktivitas dan meningkatnya pendapatan yang berpengaruh terhadap PDRB yang menyebabkan masyarakat membeli sepeda motor.

B. Hasil Penelitian

Analisis regresi linear berganda digunakan untuk menjelaskan hubungan antara variabel dependen dengan variabel independen yang jumlahnya dua atau lebih. Dalam penelitian ini analisis berganda digunakan untuk mengetahui pengaruh variabel ekonomi terhadap jumlah sepeda motor di Sumatera Utara.

1. Interpretasi Hasil Output SPSS

Tabel 4.1 Hasil Output SPSS *Correlations*

		Correlations				
		Jumlah Sepda Motor	PDR B	Inflasi	Infrastruktur	Jumlah Penduduk
Pearson Correlation	Jumlah Sepda Motor (Y)	1.000	.526	-.279	.528	.353
	PDRB (X1)	.526	1.000	-.475	.832	.594
	Inflasi (X2)	-.279	-.475	1.000	-.446	-.390
	Infrastruktur (X3)	.528	.832	-.446	1.000	.828
	Jumlah Penduduk (X4)	.353	.594	-.390	.828	1.000
Sig. (1-tailed)	Jumlah Sepda Motor (Y)	.	.001	.064	.001	.026
	PDRB (X1)	.001	.	.003	.000	.000
	Inflasi (X2)	.064	.003	.	.006	.015
	Infrastruktur (X3)	.001	.000	.006	.	.000
	Jumlah Penduduk (X4)	.026	.000	.015	.000	.
N	Jumlah Sepda Motor (Y)	31	31	31	31	31
	PDRB (X1)	31	31	31	31	31
	Inflasi (X2)	31	31	31	31	31

	Infrastruktur (X3)	31	31	31	31	31
	Jumlah Penduduk (X4)	31	31	31	31	31

Sumber: SPSS

Hasil dari Tabel 4.1 bahwa Pearson Correlation terlihat hubungan yang rendah PDRB terhadap Jumlah Sepeda Motor, dimana nilai korelasi sebesar 0.526 dengan signifikan 0.001. Kemudian Inflasi berada pada tingkat -0.279 dengan nilai signifikan sebesar 0.064, lalu pada Infrastruktur nilai korelasi sebesar 0.528 dengan signifikan sebesar 0.001. Kemudian pada jumlah penduduk berada pada tingkat keeratan yang sedang dengan signifikan $0.026 < 0.05$.

Tabel 4.2 Hasil Output SPSS Model Summary^b

Model Summary ^b						
Model	R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate	Durbin-Watson	
1	.562 ^a	.315	.210	18225281.729 77	1.440	

a. Predictors: (Constant), Jumlah Penduduk, Inflasi, PDRB, Infrastruktur
b. Dependent Variable: Jumlah Sepeda Motor

Sumber: SPSS

Hasil R sebesar 0,562 sebagai nilai korelasi berganda artinya PDRB, Inflasi, Infrastruktur dan Jumlah Penduduk memiliki keeratan hubungan yang sedang dengan Jumlah Sepeda Motor. Nilai *R Square* dan *Adjusted R square* mewakili nilai koefisien determinasi, namun dalam regresi berganda lebih tepat menggunakan nilai adjusted R square sebesar 0,210 atau 21 %. Artinya variasi dari Jumlah Sepeda Motor mampu menjelaskan sebesar 21% oleh PDRB,

inflasi, Infrastruktur dan jumlah penduduk. Sedangkan sisanya sebesar 79% dipengaruhi oleh variabel lain.

Tabel 4.3 Hasil Output SPSS Anovaa

		ANOVA ^a				
Model		Sum of Squares	Df	Mean Square	F	Sig.
1	Regression	3980269865 157429.000	4	9950674662 89357.200	2.996	.037 ^b
	Residual	8636183247 369205.000	26	3321608941 29584.800		
	Total	1261645311 2526634.000	30			

a. Dependent Variable: Jumlah Sepeda Motor

b. Predictors: (Constant), Jumlah Penduduk, Inflasi, PDRB, Infrastruktur

Sumber: SPSS

Hasil uji ANOVA dengan analisis F (*Fisher*) diketahui nilai F hitung sebesar $2,996 > F$ tabel sebesar 2,76 (31-4-1 kesalahan 5%) sehingga H_a ditolak dan H_o diterima. Artinya Jumlah Penduduk, Inflasi, PDRB, Infrastruktur secara bersama tidak signifikan mempengaruhi Jumlah Sepeda Motor.

Tabel 4.4 Hasil Uji Regresi Linier Berganda

Model		Coefficients ^a					Collinearity Statistics	
		Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	T	Sig.	Tolerance	VIF
		B	Std. Error	Beta	T	Sig.		
1	(Constant)	-344359128053.516	297897406186.557		-1.156	.258		
	PDR	4048.348	6062.684	.211	.668	.510	.265	3.777
	Inflasi	-147103.064	835742.111	-.033	-.176	.862	.757	1.322
	Infrastruktur	114591459.132	99128478.950	.508	1.156	.258	.136	7.337
	Jumlah Penduduk	-1.242	1.842	-.206	-.674	.506	.283	3.538

a. Dependent Variable: Jumlah Sepeda Motor
Sumber: SPSS

Hasil Output SPSS tabel coefficients maka persamaan regresinya adalah sebagai berikut:

$$Y = -344359128053.516 - 4048.348X_1 + -147103.064X_2 - 114591459.132X_3 + -1.242 X_4 + e$$

Interpretasi dari persamaan regresi linier berganda adalah:

Jika segala sesuatu pada variabel-variabel independen dianggap konstan maka nilai Jumlah Sepeda Motor (Y) adalah sebesar -344359128053.516.

Jika PDRB terus ditingkatkan sebesar 1 persen maka Jumlah Sepeda Motor (Y) akan terus meningkat sebesar 4048.348 persen.

Jika Inflasi terus ditingkatkan sebesar 1 persen maka Jumlah Sepeda Motor (Y) akan menurun (lambang negatif) sebesar -147103.064 persen.

Jika Infrastruktur terus ditingkatkan sebesar 1 persen maka Jumlah Sepeda Motor (Y) akan terus meningkat sebesar 114591459.132 persen.

Jika Jumlah Penduduk terus ditingkatkan sebesar 1 persen maka Jumlah Sepeda Motor (Y) akan menurun (lambang negatif) sebesar -1.242 persen.

Hasil uji t secara parsial diketahui :

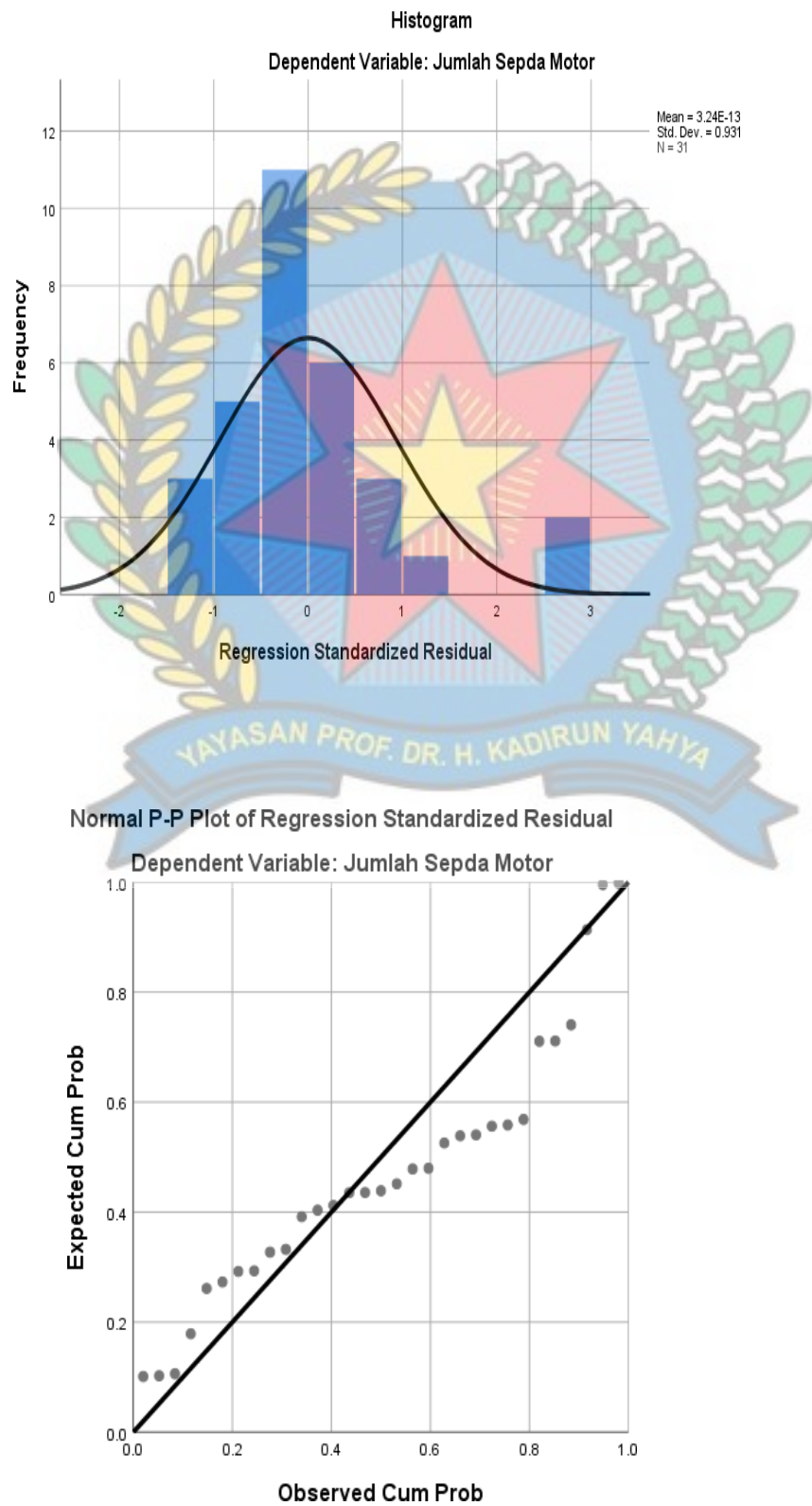
- Nilai t hitung PDRB sebesar $0.668 < 2,042$ ($n-2=31-2=29$ a5%) kemudian nilai sig $0.510 > 0,05\%$. Sehingga H_a ditolak dan H_o diterima, yang artinya PDRB tidak signifikan mempengaruhi Jumlah Sepeda Motor.
- Nilai t hitung Inflasi sebesar $-0.176 < 2,042$ ($n-2=31-2=29$ a5%) kemudian nilai sig $0.862 > 0,05\%$. Sehingga H_a ditolak dan H_o diterima, yang artinya Inflasi tidak signifikan mempengaruhi Jumlah Sepeda Motor.
- Nilai t hitung Infrastruktur sebesar $1.156 < 2,042$ ($n-2=31-2=29$ a5%) kemudian nilai sig $0.258 > 0,05\%$. Sehingga H_a ditolak dan H_o diterima, yang artinya Infrastruktur tidak signifikan mempengaruhi Jumlah Sepeda Motor.

- Nilai t hitung Jumlah Penduduk sebesar $-0.674 < 2,042$ ($n-2=31-2=29$ a5%) kemudian nilai sig $0.506 > 0,05\%$. Sehingga H_a ditolak dan H_o diterima, yang artinya Jumlah Penduduk tidak signifikan mempengaruhi Jumlah Sepeda Motor.

2. Aplikasi Pengujian Asumsi Klasik

a. Uji Normalitas Data

Hasil pengujian normalitas data diketahui bahwa data telah berdistribusi normal, dimana gambar histogram memiliki kecembungan seimbang ditengah, kemudian gambar normal PP Plot terlihat titik-titik berada dalam garis diagonal. Dengan melihat tampilan grafik histogram dapat disimpulkan bahwa pola distribusi data adalah normal. Kemudian pada grafik normal plot terlihat titik-titik sebaran data normal. Normalitas data dilakukan dengan menstranformasi data kedalam data logaritma agar data menunjukkan pergerakan yang tidak terlalu berbeda dengan tahun sebelumnya:



Gambar 4.1 Hasil Output Uji Normalitas

Sumber: SPSS

b. Uji Multikolinearitas

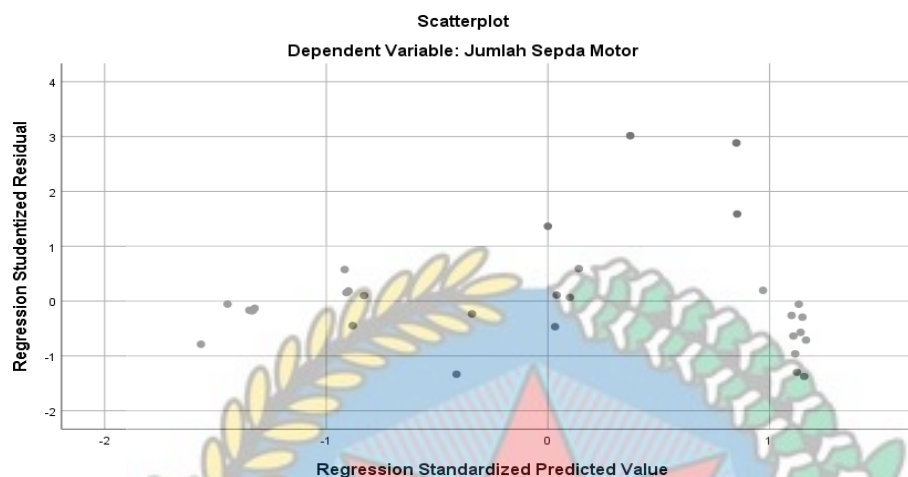
Hasil uji multikolinearitas diketahui bahwa Nilai VIF dan tolerance pada tabel di bawah menunjukkan bahwa semua variabel dalam penelitian ini tidak mengalami multikolinearitas. Hal ini ditunjukkan oleh nilai VIF variabel tersebut yang besarnya kurang dari 10 (Ghazali,2005), dan nilai tolerance jauh melebihi angka 0,1.

Tabel 4.5 Hasil Output Uji Multikolinearitas

Model	Coefficients ^a					Collinearity Statistics	
	Unstandardized Coefficients	Standardized Coefficients	T	Sig.	Tolerance	VIF	
1 (Constant)	-29789740 344359128 053.516						
PDR	4048.348	.211	.668	.510	.265	3.777	
Inflasi	-835742.11 147103.06 4	-.033	-.176	.862	.757	1.322	
Infrastruktur	114591459 .132	.508	1.156	.258	.136	7.337	
Jumlah Penduduk	-1.242	-.206	-.674	.506	.283	3.538	

a. Dependent Variable: Jumlah Sepeda Motor

Sumber: SPSS



Sumber: SPSS

Gambar 4.2 Scarterplot Uji Heterokedastisitas

Hasil dari gambar *Scaterplot* menunjukkan bahwa titik-titik yang dihasilkan menyebar secara acak dan tidak membentuk suatu pola atau trend garis tertentu. Gambar di atas juga menunjukkan bahwa sebaran data ada di sekitar titik nol. Hasil pengujian ini menunjukkan bahwa model regresi ini bebas dari masalah heterokedastisitas, dengan perkataan lain: variabel- variabel yang diuji dalam penelitian ini bersifat homokedastis.

C. Pembahasan

Jika dilihat dari uji persial maka variabel PDRB tidak signifikan dan tidak memiliki pengaruh terhadap Jumlah Sepeda Motor. Dimana nilai t hitung variabel PDRB sebesar $0.668 < 2,042$ ($n-2=31-2=29$ a5%) yang dimana lebih kecil dari t tabel. Hal ini sangat memungkinkan bahwa jumlah PDRB tidak memberikan peningkatan bagi pengguna sepeda motor. Sehingga pemerintah lebih meningkatkan PDRB agar lebih bergairah dan berpengaruh terhadap minat masyarakat terhadap Sepeda Motor, sehingga dapat bertumbuh dan memberikan dampak yang terhadap pendapatan masyarakat (Sitio, 2015).

Lalu Inflasi juga tidak memiliki pengaruh terhadap Jumlah Sepeda Motor dimana nilai t hitung Inflasi sebesar $-0.176 < 2,042$ ($n-2=31-2=29$ a5%) kemudian nilai sig $0.862 > 0,05\%$. Dimana persaingan antar produsen sepeda motor yang ketat banyak menawarkan kredit-kredit untuk sepeda motor, sehingga apabila sedang terjadi inflasi bahkan menurunnya tingkat inflasi masyarakat akan tetap bisa membeli sepeda motor dengan asumsi sambil bekerja akan membayar kredit. Sehingga dapat disimpulkan bahwa tinggi rendahnya Inflasi tidak dapat meningkatkan Jumlah Pengguna Sepeda Motor di Sumatera Utara (Sitio, 2015).

Selain itu panjang jalan Infrastruktur Sumatera Utara juga tidak memiliki pengaruh terhadap tingkat Jumlah Sepeda Motor, hal ini dilihat dari nilai t hitung Infrastruktur sebesar $1.156 < 2,042$ ($n-2=31-2=29$ a5%) kemudian nilai sig $0.258 > 0,05\%$. Dimana meskipun jauhnya perjalanan yang ditempuh, masyarakat enggan tertarik terhadap penggunaan sepeda motor, dimana masyarakat di Sumatera Utara lebih memilih menggunakan angkutan umum dalam melakukan suatu aktivitas, sehingga panjang atau pendeknya jalan infratruktur di Sumatera Utara tidak berpengaruh terhadap minat masyarakat terhadap penambahan jumlah sepeda motor, karena masih banyaknya angkutan-angkutan yang telah tersedia di sumatera utara yang dapat dipergunakan dan dimanfaatkan diberbagai situasi (Sitio, 2015).

Jumlah Penduduk juga tidak berpengaruh terhadap Jumlah Sepeda Motor di Sumatera Utara, karena nilai t hitung Jumlah Penduduk sebesar $-0.674 < 2,042$ ($n-2=31-2=29$ a5%) kemudian nilai sig $0.506 > 0,05\%$. Dimana semakin banyaknya penduduk maka semakin banyak pula pengguna sepeda motor, hal ini membuat kemacetan di suatu jalan. Sehingga pemerintah lebih mengurangi

penggunaan pada suatu penduduk. Namun tidak semua penduduk mampu memiliki sepeda motor, sehingga hal ini didukung oleh penelitian sebelumnya yang menyatakan bahwa tingkat jumlah penduduk tidak berpengaruh terhadap permintaan akan sepeda motor, disebabkan oleh adanya keterbatasan biaya dan pendapatan masyarakat. Sehingga jumlah penduduk tidak dapat dikaitkan dengan Jumlah Sepeda Motor. (Sitio, 2015).



BAB V

KESIMPULAN DAN SARAN

A. Kesimpulan

Berdasarkan hasil penelitian dan pembahasan diatas mengenai pengaruh variabel ekonomi terhadap jumlah sepeda motor di Sumatera utara ialah:

1. Semua variabel ekonomi dalam penelitian ini yakni PDRB, Inflasi, Jumlah Penduduk dan Panjang Jalan Infrastruktur tidak berpengaruh terhadap Jumlah Sepeda Motor di Sumatera Utara

B. Saran

Berdasarkan dari kesimpulan diatas, berikut ini saran dari penelitian:

1. Pemerintah selaku pengawas dan produsen sepeda motor perlu membuat kebijakan yang mengatur tentang pembelian sepeda motor agar masyarakat mudah memiliki sepeda motor. Dimana meningkatnya jumlah sepeda motor dapat meningkatnya pendapatan masyarakat yang berpengaruh terhadap PDRB di Sumatera Utara yang berdampak pada kondisi perekonomian.
2. Pemerintah perlu melakukan pengawasan yang optimal dengan kebijakannya karena inflasi merupakan fenomena yang sensitif bagi para pelaku ekonomi. Sehingga itu perlu pengawasan yang optimal agar tidak mengganggu kegiatan perekonomian.
3. Bagi akademisi yang bermaksud melakukan penelitian lebih lanjut, disarankan agar memperluas objek penelitiannya pada variabel variabel lainnya yang memiliki kaitan dengan jumlah sepeda motor di Sumatera Utara.

DAFTAR PUSTAKA

- Effendy, Nury dan Maman Setiawan, (2014). *Ekonometrika, Pendekatan Teori dan Terapan*, Salemba Empat, Jakarta.
- Gilarso, T. (2013). *Pengantar ilmu ekonomi makro*. Kanisius.
- Maqin, A. (2014). Pengaruh Kondisi infrastruktur terhadap pertumbuhan ekonomi di jawa barat. *Trikonomika Journal*, 10(1), 10-18.
- Priyambodo, P. (2018). Analisis Korelasi Jumlah Kendaraan dan Pengaruhnya Terhadap PDRB di Provinsi Jawa Timur. *Warta Penelitian Perhubungan*, 30(1), 59-65.
- Safrianto, Y. (2018). Analisis Faktor-Faktor yang Mempengaruhi Pertumbuhan Ekonomi di Kabupaten Simeulue. *Jurnal Ekombis*, 4(1).
- Siburian, G., & Widodo, W. (2016). Analisis Pengaruh Transportasi Darat Terhadap Pertumbuhan Ekonomi Di Indonesia (Doctoral dissertation, Fakultas Ekonomika dan Bisnis).
- Sitio, B. S. (2015). Pengaruh Variabel Ekonomi Terhadap Jumlah Sepeda Motor Di Indonesia. *Skripsi*.
- Sugiyono. (2016). *Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif dan R&D*. Bandung: PT Alfabet.
- Sukirman Silvia, (2015) *Perencanaan Tebal Struktur Perkerasan Lentur*, Penerbit. Nova .
- Sukirno, Sadono (2012) *Makroekonomi Teori Pengantar Edisi Ketiga*. Jakarta: Rajawali. Pers
- Todaro, Michael P. dan Smith, Stephen C. (2011). "Pembangunan Ekonomi". Edisi. Kesembilan. Jakarta: Erlangga.