

**PENGARUH INFLASI, BELANJA PEMERINTAH DAN SUKU BUNGA  
KREDIT TERHADAP INVESTASI SEKTOR TRANSPORTASI DI  
INDONESIA TAHUN 1986-2016**

**SKRIPSI**

**Diajukan Kepada Jurusan Ilmu Ekonomi Pembangunan  
Fakultas Ekonomi Dan Bisnis Universitas Sultan Ageng Tirtayasa  
Dalam Rangka Memenuhi Sebagian Persyaratan Untuk Memperoleh Gelar  
Sarjana Ekonomi (SE)**



**Diajukan oleh:  
NIKMA FIKRIYANI  
NIM.555311187**

**JURUSAN ILMU EKONOMI PEMBANGUNAN  
FAKULTAS EKONOMI DAN BISNIS  
UNIVERSITAS SULTAN AGENG TIRTAYASA**

**SERANG - BANTEN  
2018**

**PERINGATAN !!!**

1. Dilarang mengutip sebagian/seluruh karya tulis ini untuk digandakan/diperjualbelikan.
2. Pengutipan hanya untuk kepentingan pendidikan, penelitian, penulisan karya tulis ilmiah, penyusunan laporan, dan atau tinjauan suatu masalah dengan catatan tidak merugikan Penulis.
3. Dilarang mengumumkan sebagian/seluruhnya karya tulis ini dalam bentuk apapun.

**PERSETUJUAN PENGESAHAN  
PEMBIMBING DAN DEWAN PENGUJI**

Skripsi dengan Judul:

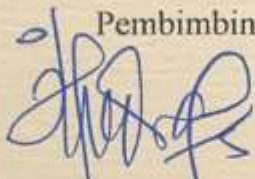
**PENGARUH INFLASI, BELANJA PEMERINTAH DAN SUKU BUNGA KREDIT  
TERHADAP INVESTASI SEKTOR TRANSPORTASI DI INDONESIA TAHUN 1986-2016**

Telah diuji dalam sidang skripsi yang diselenggarakan oleh Jurusan Ilmu Ekonomi Pembangunan  
Fakultas Ekonomi dan Bisnis  
Universitas Sultan Ageng Tirtayasa dan dinyatakan: **LULUS**

Pada hari Jumat tanggal 25 bulan Juli tahun 2018, oleh Dewan Penguji.

Serang, 1 Agustus 2018

Pembimbing I



Dr. Indra Suhendra, SE., M.Si.  
NIP. 197702172008011016

Pembimbing II



Umayatu Suiroh S, SE., M.Si.  
NIP. 1973092422006042010

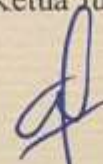
Mengetahui,

Dekan Fakultas Ekonomi dan Bisnis



Dr. H. Fauji Sanusi, Drs., MM.  
NIP. 196008262003121001

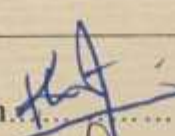
Ketua Jurusan




Samsul Arifin, SE., M.SE.  
NIP. 197811192009121002

**DEWAN PENGUJI**


Dr. H. M. Kuswanto, M.Si.  
NIP. 195809231987031003

Tanggal 9/8 ..... Tanda Tangan 

Dr. Deswita Herlina, SE., MM.  
NIP. 197012162003122011

Tanggal 09/08/18 ..... Tanda Tangan 

Samsul Arifin, SE., M.SE.  
NIP. 197811192009121002

Tanggal 6/8 ..... Tanda Tangan 

Nama : Nikma Fikriyani  
Nomor Induk Mahasiswa : 5553111187  
Jurusan : Ilmu Ekonomi Pembangunan  
Jenjang Pendidikan : Strata-I (S1)

## PERNYATAAN KEASLIAN SKRIPSI

Yang bertanda tangan di bawah ini:

Nama : Nikma Fikriyani

NIM : 553110954

Jurusan : Ilmu Ekonomi Pembangunan

Fakultas : Ekonomi dan Bisnis

Dengan ini menyatakan bahwa skripsi dengan judul: **“Pengaruh Inflasi, Belanja Pemerintah dan Suku Bunga Kredit terhadap Investasi Sektor Transportasi di Indonesia tahun 1986-2016”**, adalah hasil karya Saya sendiri, bukan jiplakan dari karya tulis orang lain, baik sebagian atau seluruhnya. Pendapat atau temuan orang lain yang terdapat dalam skripsi ini dikutip atau dirujuk berdasarkan kode etik ilmiah. Apabila di kemudian hari terbukti skripsi ini adalah hasil jiplakan dari karya tulis orang lain, maka Saya bersedia menerima sanksi sesuai dengan ketentuan yang berlaku.

Serang, 1 Agustus 2018



**Nikma Fikriyani**  
**NIM. 5553111187**



### PERINGATAN !!!

1. Dilarang mengutip sebagian/seluruh karya tulis ini untuk digandakan/diperjualbelikan.
2. Pengutipan hanya untuk kepentingan pendidikan, penelitian, penulisan karya tulis ilmiah, penyusunan laporan, dan atau tinjauan suatu masalah dengan catatan tidak merugikan Penulis.
3. Dilarang mengumumkan sebagian/seluruhnya karya tulis ini dalam bentuk apapun.

## LEMBAR PERSEMBAHAN

Segala puji penulis panjatkan ke hadirat Allah SWT atas Nikmat, Rahmat serta Hidayah yang senantiasa tercurah sehingga penulis dapat menyelesaikan skripsi ini.

Skripsi ini penulis persembahkan untuk kedua orang tua yang senantiasa memberikan curahan kasih sayang, doa, nasehat, serta dukungan yang sangat besar. Terimakasih Mama, Bapak, kalau bukan karena kaih sayang, doa dan kepercayaan dari Mama dan Bapak mungkin Saya tidak dapat menyelesaikan skripsi ini. Semoga gelar Sarjana

Ekonomi ini dapat memberikan sedikit rasa bangga dan bahagia untuk Mama dan Bapak.



### PERINGATAN !!!

1. Dilarang mengutip sebagian/seluruh karya tulis ini untuk digandakan/diperjualbelikan.
2. Pengutipan hanya untuk kepentingan pendidikan, penelitian, penulisan karya tulis ilmiah, penyusunan laporan, dan atau tinjauan suatu masalah dengan catatan tidak merugikan Penulis.
3. Dilarang mengumumkan sebagian/seluruhnya karya tulis ini dalam bentuk apapun.

## MOTTO

“Kegagalan hanya terjadi bila kita menyerah” (Lessing)

“Bagian terbaik dari hidup seseorang adalah perbuatan-perbuatan baiknya dan kasihnya yang tidak diketahui orang lain” (William Wordsworth)

“Tiadanya keyakinanlah yang membuat orang takut menghadapi tantangan, dan Saya percaya pada diri Saya sendiri” (Muhammad Ali)



### PERINGATAN !!!

1. Dilarang mengutip sebagian/seluruh karya tulis ini untuk digandakan/diperjualbelikan.
2. Pengutipan hanya untuk kepentingan pendidikan, penelitian, penulisan karya tulis ilmiah, penyusunan laporan, dan atau tinjauan suatu masalah dengan catatan tidak merugikan Penulis.
3. Dilarang mengumumkan sebagian/seluruhnya karya tulis ini dalam bentuk apapun.

## KATA PENGANTAR

Puji syukur penulis panjatkan kehadirat Allah SWT atas segala rahmat dan hidayah-Nya, peneliti dapat menyelesaikan usulan penelitian ini dengan judul **“Pengaruh Inflasi, Belanja Pemerintah dan Suku Bunga Kredit terhadap Investasi Sektor Transportasi di Indonesia tahun 1986-2016”**.

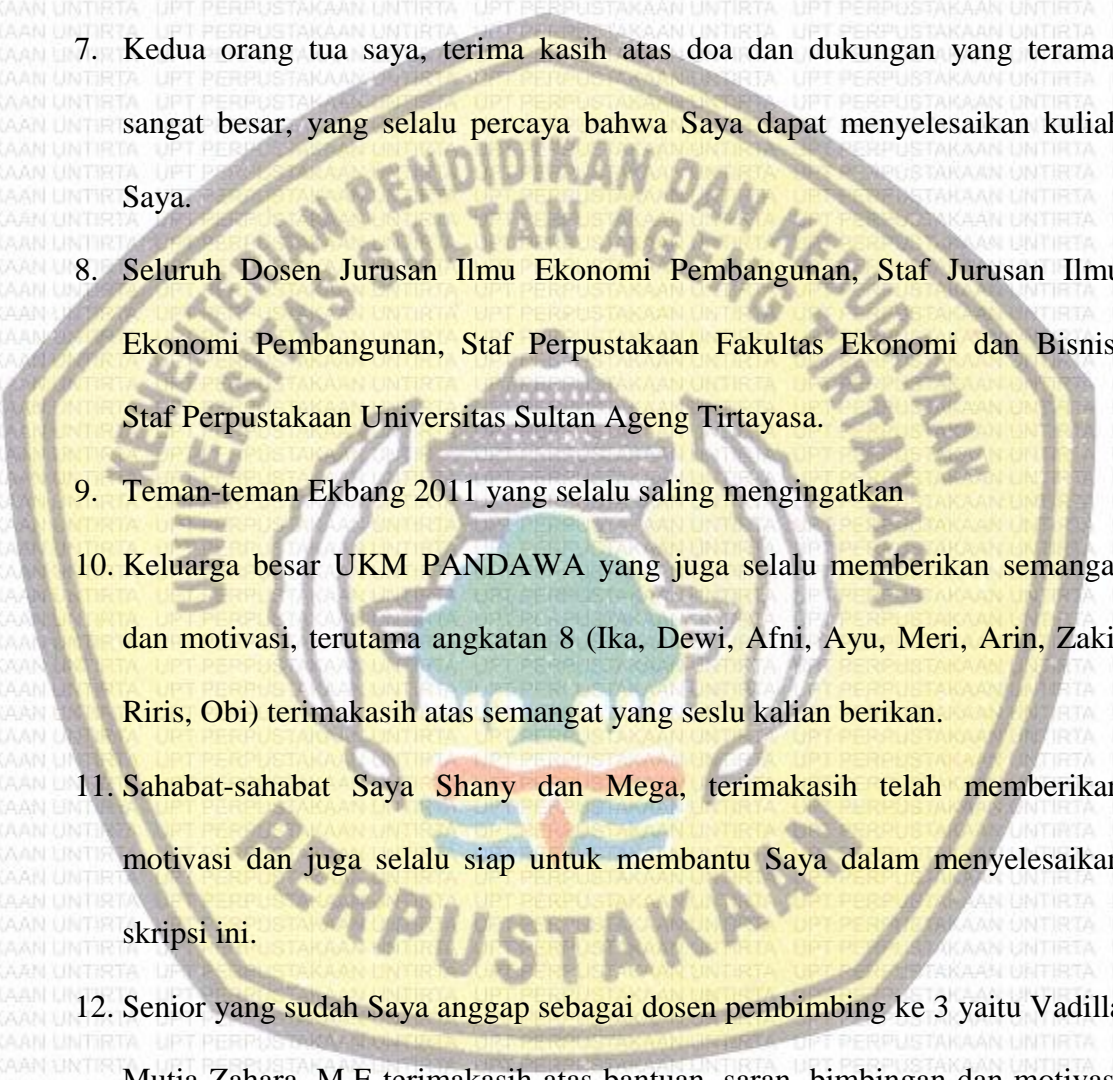
Penyusunan penelitian ini dimaksudkan sebagai persyaratan dalam penelitian untuk pembuatan skripsi pada Jurusan Ilmu Ekonomi Pembangunan Fakultas Ekonomi dan Bisnis Universitas Sultan Ageng Tirtayasa Serang-Banten.

Penulis menyadari bahwa usulan penelitian ini merupakan sebuah karya yang tidak mungkin terselesaikan tanpa adanya bantuan berbagai pihak. Oleh karena itu penulis mengucapkan terima kasih kepada:

1. Prof. Dr. H. Sholeh Hidayat, .M.Pd selaku Rektor Universitas Sultan Ageng Tirtayasa.
2. Dr. H. Fauji Sanusi, Drs., MM selaku Dekan Fakultas Ekonomi dan Bisnis Universitas Sultan Ageng Tirtayasa.
3. Samsul Arifin, SE., M.SE selaku Ketua Jurusan Ilmu Ekonomi Pembangunan Fakultas Ekonomi dan Bisnis Universitas Sultan Ageng Tirtayasa.
4. Sayifullah, SE., M.Akt selaku Sekretaris Jurusan Ilmu Ekonomi Pembangunan Fakultas Ekonomi Dan Bisnis Universitas Sultan Ageng Tirtayasa.
5. Dr. Indra Suhendra, SE., M.Si selaku Dosen Pembimbing I yang telah memberikan pengarahan, masukan, nasehat dan motivasi kepada penulis.

### PERINGATAN !!!

1. Dilarang mengutip sebagian/seluruh karya tulis ini untuk digandakan/diperjualbelikan.
2. Pengutipan hanya untuk kepentingan pendidikan, penelitian, penulisan karya tulis ilmiah, penyusunan laporan, dan atau tinjauan suatu masalah dengan catatan tidak merugikan Penulis.
3. Dilarang mengumumkan sebagian/seluruhnya karya tulis ini dalam bentuk apapun.

- 
6. Umayatu Suiroh S, SE., M.Si selaku Dosen Pembimbing II sekaligus pembimbing akademik yang telah memberikan pengarahannya, masukan, nasehat dan motivasi kepada penulis.
  7. Kedua orang tua saya, terima kasih atas doa dan dukungan yang teramat sangat besar, yang selalu percaya bahwa Saya dapat menyelesaikan kuliah Saya.
  8. Seluruh Dosen Jurusan Ilmu Ekonomi Pembangunan, Staf Jurusan Ilmu Ekonomi Pembangunan, Staf Perpustakaan Fakultas Ekonomi dan Bisnis, Staf Perpustakaan Universitas Sultan Ageng Tirtayasa.
  9. Teman-teman Ekbang 2011 yang selalu saling mengingatkan
  10. Keluarga besar UKM PANDAWA yang juga selalu memberikan semangat dan motivasi, terutama angkatan 8 (Ika, Dewi, Afni, Ayu, Meri, Arin, Zaki, Riris, Obi) terimakasih atas semangat yang selalu kalian berikan.
  11. Sahabat-sahabat Saya Shany dan Mega, terimakasih telah memberikan motivasi dan juga selalu siap untuk membantu Saya dalam menyelesaikan skripsi ini.
  12. Senior yang sudah Saya anggap sebagai dosen pembimbing ke 3 yaitu Vadilla Mutia Zahara, M.E terimakasih atas bantuan, saran, bimbingan dan motivasi selama pembuatan skripsi ini.

Penulis menyadari bahwa skripsi ini masih jauh dari kesempurnaan, untuk itu kritik dan saran yang bersifat membangun sangatlah diharapkan penulis dalam menyempurnakan proposal ini.

**PERINGATAN !!!**

1. Dilarang mengutip sebagian/seluruh karya tulis ini untuk digandakan/diperjualbelikan.
2. Pengutipan hanya untuk kepentingan pendidikan, penelitian, penulisan karya tulis ilmiah, penyusunan laporan, dan atau tinjauan suatu masalah dengan catatan tidak merugikan Penulis.
3. Dilarang mengumumkan sebagian/seluruhnya karya tulis ini dalam bentuk apapun.

Semoga skripsi ini dapat berguna dan bermanfaat bagi penulis dan pihak-pihak lain yang membutuhkan. Semoga Allah SWT selalu melimpahkan Rahmat dan Hidayah-Nya kepada kita semua. Aamiin yaa robbal ‘aalamiin

Serang, 20 Juni 2018

Penulis



**PERINGATAN !!!**

1. Dilarang mengutip sebagian/seluruh karya tulis ini untuk digandakan/diperjualbelikan.
2. Pengutipan hanya untuk kepentingan pendidikan, penelitian, penulisan karya tulis ilmiah, penyusunan laporan, dan atau tinjauan suatu masalah dengan catatan tidak merugikan Penulis.
3. Dilarang mengumumkan sebagian/seluruhnya karya tulis ini dalam bentuk apapun.



## ABSTRAK

Penelitian ini bertujuan untuk menganalisis pengaruh Inflasi, Belanja Pemerintah, dan Suku Bunga Kredit terhadap Investasi sektor transportasi di Indonesia periode 1986-2016. Analisis yang digunakan adalah analisis linier berganda dengan bantuan program komputer *eviews*. Untuk tujuan penelitian digunakan data sekunder berupa *time series* tahun 1986-2016, yaitu data Inflasi, Belanja Pemerintah, Suku Bunga Kredit dan investasi sektor transportasi. Data diperoleh dari Badan Pusat Statistik (BPS), jurnal, buku, dan hasil penelitian lainnya .

Hasil penelitian menunjukkan bahwa inflasi berpengaruh positif dan tidak signifikan, belanja pemerintah berpengaruh positif dan suku bunga kredit berpengaruh negatif terhadap investasi sektor transportasi di Indonesia tahun 1986-2016.

**Kata kunci :** *Investasi, Inflasi, Belanja Pemerintah, Suku Bunga Kredit*



### PERINGATAN !!!

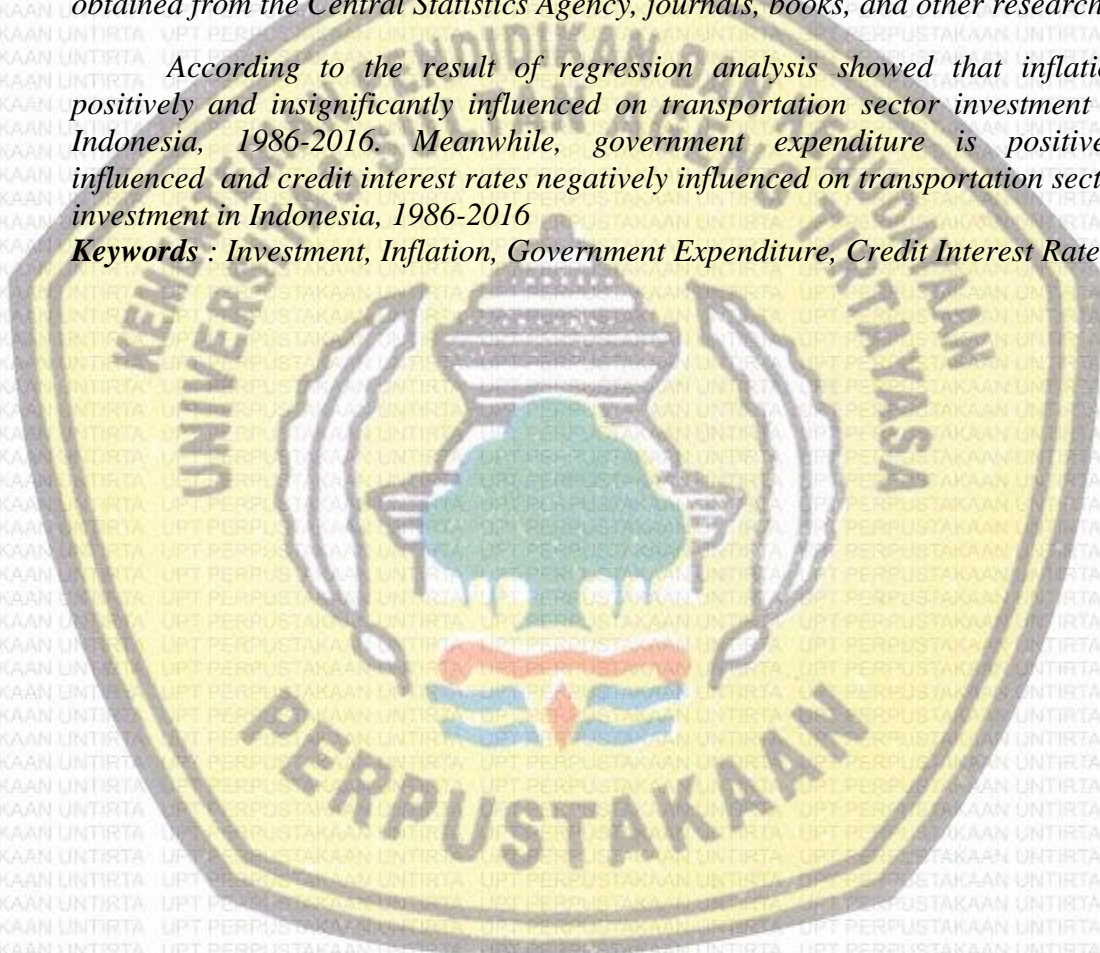
1. Dilarang mengutip sebagian/seluruh karya tulis ini untuk digandakan/diperjualbelikan.
2. Pengutipan hanya untuk kepentingan pendidikan, penelitian, penulisan karya tulis ilmiah, penyusunan laporan, dan atau tinjauan suatu masalah dan catatan tidak merugikan Penulis.
3. Dilarang mengumumkan sebagian/seluruhnya karya tulis ini dalam bentuk apapun.

## ABSTRACT

*This study aims to analyze the influence of inflation, government expenditure and credit interest rate on transportation sector investment in Indonesia, 1986-2016. The analysis used was multiple linier analysis with the help of a computer program eviws. For the purpose of the study used secondary data from time series in 1986-2016, the data of the inflation, government expenditure, credit interest rate and transportation sector investment. Data obtained from the Central Statistics Agency, journals, books, and other research.*

*According to the result of regression analysis showed that inflation positively and insignificantly influenced on transportation sector investment in Indonesia, 1986-2016. Meanwhile, government expenditure is positively influenced and credit interest rates negatively influenced on transportation sector investment in Indonesia, 1986-2016*

**Keywords :** *Investment, Inflation, Government Expenditure, Credit Interest Rate*



### PERINGATAN !!!

1. Dilarang mengutip sebagian/seluruh karya tulis ini untuk digandakan/diperjualbelikan.
2. Pengutipan hanya untuk kepentingan pendidikan, penelitian, penulisan karya tulis ilmiah, penyusunan laporan, dan atau tinjauan suatu masalah dengan catatan tidak merugikan Penulis.
3. Dilarang mengumumkan sebagian/seluruhnya karya tulis ini dalam bentuk apapun.

## DAFTAR ISI

### Halaman

<b>PERNYATAAN KEASLIAN SKRIPSI.....</b>	<b>ii</b>
<b>LEMBAR PERSEMBAHAN.....</b>	<b>iii</b>
<b>MOTTO .....</b>	<b>iv</b>
<b>KATA PENGANTAR.....</b>	<b>v</b>
<b>ABSTRAK .....</b>	<b>vi</b>
<b>ABSTRACT .....</b>	<b>viii</b>
<b>DAFTAR ISI.....</b>	<b>x</b>
<b>DAFTAR TABEL .....</b>	<b>xiii</b>
<b>DAFTAR GAMBAR.....</b>	<b>xvi</b>
<b>I. PENDAHULUAN.....</b>	<b>1</b>
1.1 Latar Belakang.....	1
1.2 Rumusan Masalah .....	7
1.3 Tujuan dan Manfaat Penelitian.....	8
1.3.1 Tujuan Penelitian.....	8
1.3.2 Manfaat Penelitian.....	8
<b>II. TINJAUAN PUSTAKA.....</b>	<b>9</b>
2.1 Tinjauan Pustaka .....	9
2.1.1 Investasi .....	9
2.1.1.1 Komponen-komponen Pengeluaran Investasi .....	10
2.1.1.2 Fungsi Investasi .....	12
2.1.2 Transportasi .....	13
2.1.2.1 Fungsi Transportasi .....	14
2.1.2.2 Manfaat Transportasi.....	15
2.1.2.3 Peranan Transportasi .....	17

xi

### PERINGATAN !!!

1. Dilarang mengutip sebagian/seluruh karya tulis ini untuk digandakan/diperjualbelikan.
2. Pengutipan hanya untuk kepentingan pendidikan, penelitian, penulisan karya tulis ilmiah, penyusunan laporan, dan atau tinjauan suatu masalah dengan catatan tidak merugikan Penulis.
3. Dilarang mengumumkan sebagian/seluruhnya karya tulis ini dalam bentuk apapun.

2.1.3 Inflasi .....	19
2.1.4 Belanja Pemerintah .....	20
2.1.5 Suku Bunga Kredit .....	22
2.1.5.1 Teori Suku Bunga Klasik .....	27
2.2 Penelitian Terdahulu .....	28
2.3 Kerangka Pemikiran .....	33
2.3.1 Hubungan Inflasi dengan Investasi .....	34
2.3.2 Hubungan Belanja Pemerintah dengan Investasi .....	34
2.3.3 Hubungan Suku Bunga Kredit dengan Investasi .....	35
2.4 Hipotesis Penelitian .....	36
<b>III. METODE PENELITIAN .....</b>	<b>38</b>
3.1 Jenis dan Objek Penelitian .....	38
3.2 Jenis dan Sumber Data .....	38
3.3 Variabel Penelitian dan Operasionalisasi .....	39
3.4 Metode Analisis Data .....	41
3.4.1 Analisis Regresi Berganda .....	41
3.5 Uji Normalitas .....	41
3.6 Uji Asumsi Klasik .....	42
3.6.1 Uji Multikolinearitas .....	43
3.6.2 Uji Heteroskedastisitas .....	43
3.6.3 Uji Autokorelasi .....	44
3.7 Uji Hipotesis Statistik .....	46
3.7.1 Uji Parsial (Uji t) .....	46
3.7.2 Uji Simultan (Uji F) .....	48
3.7.3 Uji Koefisien Determinasi ( $R^2$ ) .....	49
<b>VI PEMBAHASAN DAN HASIL PENELITIAN .....</b>	<b>51</b>
4.1. Gambaran umum Objek Penelitian .....	51

**PERINGATAN !!!**

1. Dilarang mengutip sebagian/seluruh karya tulis ini untuk digandakan/diperjualbelikan.
2. Pengutipan hanya untuk kepentingan pendidikan, penelitian, penulisan karya tulis ilmiah, penyusunan laporan, dan atau tinjauan suatu masalah dengan catatan tidak merugikan Penulis.
3. Dilarang mengumumkan sebagian/seluruhnya karya tulis ini dalam bentuk apapun.

4.1.1 Perkembangan Transportasi Indonesia.....	51
4.1.2 Perkembangan Invstasi Sektor Transportasi.....	58
4.1.3 Perkembangan Inflasi .....	59
4.1.4 Perkembangan Belanja Pemerintah .....	61
4.1.5 Perkembangan Suku Bunga Kredit.....	63
4.2 Hasil Penelitian.....	64
4.2.1 Hasil Analisis Model Penelitian .....	64
4.2.3 Hasil Asumsi Klasik .....	65
4.2.3.1 Uji Normalitas .....	65
4.2.3.2 Uji Multiko Linearitas.....	65
4.2.3.2 Uji Hetero Kedastisitas.....	66
4.2.3.3 Uji Autokorelasi .....	66
4.2.4 Pengujian Hipotesis Statistik.....	67
4.2.4.1 Pengujian Parsial (Uji t).....	67
4.2.4.2 Pengujian Simultan ( Uji F) .....	70
4.2.4.3 Pengujian Koefisien Determinasi.....	71
4.3 Interpretasi Hasil Pembahasan .....	71
4.3.1 Pengaruh Inflasi Terhadap Investasi.....	72
4.3.2 Pengaruh Belanja Pemerintah Terhadap Investasi .....	73
4.3.3 Pengaruh Suku bunga Kredit Terhadap Investasi.....	74
4.3.4 Pengaruh Inflasi, Belanja Pemerintah dan Suku bunga Kredit Terhadap Investasi .....	75

**V KESIMPULAN DAN SARAN .....76**

5.1 Kesimpulan.....76

5.2 Saran..... 77

**DAFTAR PUSTAKA ..... 78**

**LAMPIRAN**

**PERINGATAN !!!**

1. Dilarang mengutip sebagian/seluruh karya tulis ini untuk digandakan/diperjualbelikan.
2. Pengutipan hanya untuk kepentingan pendidikan, penelitian, penulisan karya tulis ilmiah, penyusunan laporan,dan atau tinjauan suatu masalah dengan catatan tidak merugikan Penulis.
3. Dilarang mengumumkan sebagian/seluruhnya karya tulis ini dalam bentuk apapun.

## DAFTAR TABEL

Tabel	Judul Tabel	Halaman
1.1	Investasi Sektor Transportasi.....	3
1.2	Perkembangan inflasi .....	4
1.3	Perkembangan Belanja Pemerintah .....	5
1.4	Perkembangan Suku Bunga kredit .....	7
2.1	Tinjauan Penelitian Terdahulu.....	30
3.1	Operasionalisasi Variabel .....	39
4.1	Perkembangan Jumlah Kendaraan Bermotor di Indonesia Tahun 2006-2016.....	51
4.2	Jumlah Penumpang dan Barang Melalui Transportasi Kereta Api di Indonesia Tahun 2006-2015 .....	53
4.3	Bongkar Muat Antar Pulau dan Luar Negeri di Pelabuhan Indonesia Tahun 2006-2015.....	56
4.4	Jumlah Penumpang Kapal Yang Diusahakan dan Tidak Diusahakan di Indonesia Tahun 2006-2015 .....	57
4.5	Jumlah Keberangkatan Penumpang dan Barang di Bandara Indonesia Tahun 2006-2016.....	58
4.6	Investasi Sektor Transportasi Tahun 2006-2016.....	59
4.7	Perkembangan inflasi Tahun 2006-2016.....	60
4.8	Perkembangan Belanja Pemerintah 2006-2016.....	62
4.9	Perkembangan Suku Bunga kredit 2006-2016 .....	63
4.10	Hasil Uji Regresi .....	64
4.11	Hasil Uji Nomalitas .....	65
4.12	Hasil Uji Multikolinearitas .....	66
4.13	Hasil Uji Heterokedastisitas .....	66
4.14	Hasil Uji Autokorelasi .....	67
4.15	Uji t.....	68
4.16	Hasil Uji F .....	71

xiv

### PERINGATAN !!!

1. Dilarang mengutip sebagian/seluruh karya tulis ini untuk digandakan/diperjualbelikan.
2. Pengutipan hanya untuk kepentingan pendidikan, penelitian, penulisan karya tulis ilmiah, penyusunan laporan, dan atau tinjauan suatu masalah dengan catatan tidak merugikan Penulis.
3. Dilarang mengumumkan sebagian/seluruhnya karya tulis ini dalam bentuk apapun.

## DAFTAR GAMBAR

Tabel	Judul Gambar	Halaman
2.1	Kurva Fungsi Investasi .....	12
2.2	Teori Klasik Tingkat Suku Bunga .....	25
2.3	Kerangka Pemikiran .....	33
2.4	Paradigma Penelitian .....	36



### PERINGATAN !!!

1. Dilarang mengutip sebagian/seluruh karya tulis ini untuk digandakan/diperjualbelikan.
2. Pengutipan hanya untuk kepentingan pendidikan, penelitian, penulisan karya tulis ilmiah, penyusunan laporan, dan atau tinjauan suatu masalah dengan catatan tidak merugikan Penulis.
3. Dilarang mengumumkan sebagian/seluruhnya karya tulis ini dalam bentuk apapun.

# BAB I

## PENDAHULUAN

### 1.1 Latar Belakang

Transportasi atau pengangkutan merupakan bagian yang tidak dapat dipisahkan dari kehidupan manusia. Terdapat hubungan erat antara transportasi dengan jangkauan dan lokasi kegiatan manusia, barang-barang dan jasa. Dalam kaitan dengan kehidupan manusia, transportasi memiliki peranan signifikan dalam aspek sosial, ekonomi, lingkungan, politik dan pertahanan keamanan

Jasa transportasi juga membantu tercapainya alokasi sumber daya ekonomi secara optimal, berarti kegiatan produksi dilaksanakan secara efektif dan efisien, kesempatan kerja dan pendapatan masyarakat meningkat, selanjutnya kesenjangan antardaerah dapat ditekan menjadi sekecil mungkin.

Transportasi memiliki peranan sebagai penunjang dan pemacu bila angkutan dipandang dari sisi melayani dan meningkatkan pembangunan. Selain itu, transportasi terkait pula dengan produktivitas. Kemajuan transportasi akan membawa peningkatan mobilitas manusia, mobilitas faktor-faktor produksi, dan mobilitas hasil olahan yang dipasarkan. Makin tinggi mobilitas berarti lebih cepat dalam gerakan dan peralatan yang terefleksi dalam kelancaran distribusi serta lebih singkat waktu yang diperlukan untuk mengolah bahan dan memindahkannya dari tempat dimana barang tersebut kurang bermanfaat ke lokasi dimana manfaatnya lebih besar. Makin tinggi mobilitas dengan demikian berarti lebih produktif (Nasution, 2003).

#### **PERINGATAN !!!**

1. Dilarang mengutip sebagian/seluruh karya tulis ini untuk digandakan/diperjualbelikan.
2. Pengutipan hanya untuk kepentingan pendidikan, penelitian, penulisan karya tulis ilmiah, penyusunan laporan, dan atau tinjauan suatu masalah dengan catatan tidak merugikan Penulis.
3. Dilarang mengumumkan sebagian/seluruhnya karya tulis ini dalam bentuk apapun.



Pada tahun 2016, sektor transportasi berkontribusi sebesar 5,18% terhadap PDB dan pertumbuhan sektor transportasi pertahun rata-rata diatas 7% lebih besar dari pertumbuhan PDB secara total.

Berdasarkan data *Logistic Performance Index* Indonesia, peringkat LPI yang mencakup sektor transportasi di dalamnya selalu berada di bawah peringkat negara Singapura, Malaysia dan Thailand. Bahkan pada tahun 2016 peringkat semakin menurun. Padahal dalam perkembangannya, sektor transportasi di Indonesia mengalami perkembangan yang semakin pesat yang dapat dilihat dari banyaknya kendaraan bermotor yang ada. Hal ini bersamaan dengan jumlah investasi yang diperuntukkan membiayai pembangunan sarana dan prasarana transportasi tersebut. Investasi merupakan kegiatan untuk mentransformasikan sumber daya potensial menjadi kekuatan ekonomi riil. Peranan investasi di Indonesia cenderung meningkat sejalan dengan banyaknya dana yang dibutuhkan untuk melanjutkan pembangunan nasional. Investasi merupakan suatu faktor yang krusial bagi kelangsungan proses pembangunan ekonomi, atau pertumbuhan ekonomi jangka panjang. Pembangunan ekonomi melibatkan kegiatan-kegiatan produksi di semua sektor ekonomi.

Perkembangan investasi pada sektor transportasi di Indonesia mengalami fluktuasi. Pada tahun 2007, investasi dalam negeri sektor transportasi senilai Rp 286,2 milyar dan mengalami kenaikan hingga tahun 2010. Namun pada tahun 2011 turun dari Rp 13.787,7 milyar menjadi Rp 8.130,1 milyar, dan mengalami kenaikan kembali pada tahun berikutnya.

**PERINGATAN !!!**

1. Dilarang mengutip sebagian/seluruh karya tulis ini untuk digandakan/diperjualbelikan.
2. Pengutipan hanya untuk kepentingan pendidikan, penelitian, penulisan karya tulis ilmiah, penyusunan laporan, dan atau tinjauan suatu masalah dengan catatan tidak merugikan Penulis.
3. Dilarang mengumumkan sebagian/seluruhnya karya tulis ini dalam bentuk apapun.

**Tabel 1.1**  
**Investasi Sektor Transportasi di Indonesia Tahun 2006-2016**

<b>Tahun</b>	<b>PMDN Transportasi (Milyar Rupiah)</b>
2006	Rp 1.227,7
2007	Rp 286,2
2008	Rp 429,2
2009	Rp 809,2
2010	Rp 13.787,7
2011	Rp 8.130,1
2012	Rp 8.612,0
2013	Rp 13.178,4
2014	Rp 15.715,0
2015	Rp 21.333,9
2016	Rp 26.769,6

*Sumber : Badan Pusat Statistik*

Terjadinya fluktuasi pada nilai investasi dalam negeri sektor transportasi ini juga diikuti dengan keadaan makroekonomi di Indonesia yang juga berfluktuasi dari tahun ke tahunnya.

Dalam konteks perekonomian suatu negara, salah satu wacana yang menonjol adalah mengenai pertumbuhan ekonomi. Pertumbuhan ekonomi menjadi penting dalam konteks perekonomian suatu negara karena dapat dijadikan salah satu ukuran dari pembangunan atau pencapaian perekonomian negara tersebut. Wijono (2005) menyatakan bahwa pertumbuhan ekonomi merupakan salah satu indikator kemajuan pembangunan suatu Negara.

Selain itu, Investasi suatu negara juga sangat dipengaruhi oleh tingkat inflasi yang terjadi. Tingkat inflasi yang sangat mengkhawatirkan akan memberikan dampak kepada penanaman modal dalam negeri dimana dengan terjadinya inflasi atau kenaikan harga barang-barang yang secara terus menerus akan mengakibatkan terjadinya perubahan kemampuan masyarakat dalam membeli barang-barang produksi yang kemungkinan menjadi menurun dan

**PERINGATAN !!!**

1. Dilarang mengutip sebagian/seluruh karya tulis ini untuk digandakan/diperjualbelikan.
2. Pengutipan hanya untuk kepentingan pendidikan, penelitian, penulisan karya tulis ilmiah, penyusunan laporan, dan atau tinjauan suatu masalah dengan catatan tidak merugikan Penulis.
3. Dilarang mengumumkan sebagian/seluruhnya karya tulis ini dalam bentuk apapun.

mengurangi gairah produsen dalam menciptakan atau memproduksi barang dan jasa.

**Tabel 1.2**  
**Perkembangan Inflasi Tahun 2006-2016**

Tahun	Inflasi (%)
2006	6,60
2007	6,59
2008	11,06
2009	2,78
2010	6,96
2011	3,79
2012	4,30
2013	8,38
2014	8,36
2015	3,35
2016	3,02

*Sumber: Badan Pusat Statistik Indonesia*

Berdasarkan data di atas, dapat dilihat bahwa terjadi fluktuasi tingkat inflasi yang tidak stabil setiap tahunnya. Fluktuasi tingkat inflasi terlihat tidak stabil. Seperti yang terjadi pada enam tahun terakhir. Tahun 2010 tingkat inflasi mencapai 6.96%, kemudian pada tahun 2011 tingkat inflasi dapat diturunkan menjadi 3,79%. Tetapi pada tahun 2012 tingkat inflasi kembali naik menjadi 4,30% dan menjadi semakin tinggi pada tahun 2013 yaitu sebesar 8,38%. Hingga pada akhirnya tahun 2016 inflasi mencapai tingkat terendah yaitu sebesar 3.02%.

Peran pemerintah dalam sektor transportasi tentu berpengaruh pada perkembangan sektor transportasi itu sendiri. Namun seberapa besar pengaruh peranan tersebut, dapat dilihat dari belanja yang dilakukan pemerintah untuk sektor ini, dimana pemerintah menitiktargetkan pembangunan yang terealisasi sesuai dengan besar belanja yang dilakukannya.

**PERINGATAN !!!**

1. Dilarang mengutip sebagian/seluruh karya tulis ini untuk digandakan/diperjualbelikan.
2. Pengutipan hanya untuk kepentingan pendidikan, penelitian, penulisan karya tulis ilmiah, penyusunan laporan, dan atau tinjauan suatu masalah dengan catatan tidak merugikan Penulis.
3. Dilarang mengumumkan sebagian/seluruhnya karya tulis ini dalam bentuk apapun.

Belanja negara juga dapat diklasifikasikan berdasarkan jenis belanjanya.

Berdasarkan jenis belanja tersebut, perkembangan belanja pemerintah pusat masih didominasi oleh pengeluaran yang sifatnya wajib (*non discretionary expenditure*) daripada pengeluaran yang bersifat tidak mengikat. Pengeluaran yang sifatnya wajib meliputi: belanja pegawai, pembayaran bunga utang, subsidi, dan sebagian belanja barang. Pengeluaran yang tidak mengikat seperti: belanja modal, bantuan sosial, sebagian belanja barang dan belanja lain-lain.

**Tabel 1.3**  
**Belanja Pemerintah Tahun 2006-2015**

Tahun	Belanja Pemerintah (Milyar Rupiah)
2006	Rp 54.952
2007	Rp 64.289
2008	Rp 72.773
2009	Rp 75.871
2010	Rp 80.287
2011	Rp 117.855
2012	Rp 145.104
2013	Rp 192.600
2014	Rp 147.347
2015	Rp 251.434
2016	Rp 147.347

Sumber : Badan Pusat Statistik Indonesia

Berdasarkan tabel di atas dapat dilihat bahwa belanja pemerintah dari tahun 2006-2016 selalu mengalami kenaikan.

Realisasi belanja Pemerintah pusat tersebut antara lain dipengaruhi oleh penyerapan belanja kementerian negara/lembaga. Penyerapan belanja modal diperkirakan akan meningkat ke depan antara lain disebabkan telah selesainya proses pelelangan pada kementerian negara/lembaga yang memiliki belanja modal besar (antara lain Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat). Hal

**PERINGATAN !!!**

1. Dilarang mengutip sebagian/seluruh karya tulis ini untuk digandakan/diperjualbelikan.
2. Pengutipan hanya untuk kepentingan pendidikan, penelitian, penulisan karya tulis ilmiah, penyusunan laporan, dan atau tinjauan suatu masalah dengan catatan tidak merugikan Penulis.
3. Dilarang mengumumkan sebagian/seluruhnya karya tulis ini dalam bentuk apapun.

tersebut juga didukung dengan telah selesainya dokumen DIPA APBNP 2015, serta proses restrukturisasi organisasi/nomenklatur di beberapa kementerian negara/lembaga. Selain itu, realisasi belanja Pemerintah pusat tersebut juga dipengaruhi oleh penyerapan belanja non kementerian negara/lembaga yang meliputi pembayaran bunga utang, belanja subsidi, belanja hibah serta belanja lain-lain. Penyerapan belanja non kementerian negara/lembaga lebih rendah dari tahun 2014 antara lain dengan lebih rendahnya realisasi subsidi.

Tingkat suku bunga merupakan salah satu faktor penting lainnya yang mempengaruhi investasi. Fluktuasi tingkat suku bunga menjadi pertimbangan bagi investor. Apabila tingkat suku bunga lebih rendah dari yang diharapkan, maka seseorang akan memilih menginvestasikan uangnya daripada menyimpan uangnya di bank ataupun meminjamkan uangnya kepada orang lain. Jika dana investasi diperoleh dari meminjam bank atau pihak lain dengan tingkat bunga lebih rendah dari keuntungan yang akan diperoleh tersebut dapat digunakan untuk menutup tingkat bunga pinjaman (Eni Setyowati dan Siti Fatimah, 2007).

**PERINGATAN !!!**

1. Dilarang mengutip sebagian/seluruh karya tulis ini untuk digandakan/diperjualbelikan.
2. Pengutipan hanya untuk kepentingan pendidikan, penelitian, penulisan karya tulis ilmiah, penyusunan laporan, dan atau tinjauan suatu masalah dengan catatan tidak merugikan Penulis.
3. Dilarang mengumumkan sebagian/seluruhnya karya tulis ini dalam bentuk apapun.

**Tabel 1.4**  
**Suku Bunga Kredit Investasi Tahun Periode 2006-2016**

Tahun	Suku Bunga Kredit (%)
2006	15,10
2007	13,01
2008	14,40
2009	12,96
2010	12,28
2011	12,04
2012	11,27
2013	11,82
2014	12,36
2015	12,21
2016	11,21

*Sumber : Badan Pusat Statistik Indonesia*

Data di atas menunjukkan bahwa suku bunga kredit mengalami fluktuasi setiap tahunnya. Selama periode 2007-2016 suku bunga kredit tertinggi terjadi pada tahun 2008 yaitu sebesar 14,40%. Hal ini disebabkan karena adanya krisis keuangan yang terjadi di Amerika Serikat sehingga berdampak pada negara-negara di Asia yang tergantung pada tingkat integrasi negara yang bersangkutan pada ekonomi dunia.

Berdasarkan latar belakang di atas, penulis tertarik untuk mengambil judul **“Pengaruh Inflasi, Belanja Pemerintah dan Suku Bunga Kredit Terhadap Investasi Sektor Transportasi di Indonesia Periode 1986-2016”**.

## 1.2 Rumusan Masalah

1. Bagaimana pengaruh inflasi, belanja pemerintah dan suku bunga kredit secara parsial terhadap investasi sektor transportasi di Indonesia Periode 1986-2016?

2. Bagaimana pengaruh inflasi, suku bunga kredit dan belanja pemerintah secara simultan terhadap investasi sektor transportasi di Indonesia Periode 1986-2016?

### 1.3 Tujuan dan Manfaat Penelitian

#### 1.3.1 Tujuan Penelitian

- Untuk mengetahui bagaimana pengaruh inflasi, belanja pemerintah dan suku bunga kredit secara parsial terhadap investasi sektor transportasi di Indonesia.
- Untuk mengetahui bagaimana pengaruh inflasi, suku bunga kredit dan belanja pemerintah secara simultan terhadap investasi sektor transportasi di Indonesia.

#### 1.3.2 Manfaat Penelitian

- Manfaat Akademik, untuk memahami dan mendalami masalah-masalah di bidang Ilmu Ekonomi, khususnya yang berkaitan dengan Investasi di Sektor Transportasi.
- Manfaat Praktis, diharapkan penelitian ini dapat bermanfaat sebagai referensi bagi peneliti-peneliti selanjutnya yang tertarik untuk melakukan penelitian yang berhubungan dengan masalah serupa.
- Manfaat Kebijakan, diharapkan penelitian ini dapat menjadi bahan pertimbangan pemerintah dalam pengambilan kebijakan, khususnya yang dapat mengoptimalkan investasi di sektor transportasi.

#### PERINGATAN !!!

- Dilarang mengutip sebagian/seluruh karya tulis ini untuk digandakan/diperjualbelikan.
- Pengutipan hanya untuk kepentingan pendidikan, penelitian, penulisan karya tulis ilmiah, penyusunan laporan, dan atau tinjauan suatu masalah dengan catatan tidak merugikan Penulis.
- Dilarang mengumumkan sebagian/seluruhnya karya tulis ini dalam bentuk apapun.

## BAB II

### TINJAUAN PUSTAKA

#### 2.1 Tinjauan Pustaka

##### 2.1.1 Investasi

Menurut Paul A. Samuelson dan William D. Nordhaus, investasi adalah pengeluaran yang dilakukan oleh para penanam modal yang menyangkut penggunaan sumber-sumber seperti peralatan, gedung, peralatan produksi dan mesin-mesin baru lainnya atau persediaan yang diharapkan akan memberikan keuntungan dari investasi tersebut. Kekuatan ekonomi utama yang menentukan investasi adalah hasil biaya investasi yang ditentukan oleh kebijakan tingkat bunga dan pajak, serta harapan mengenai masa depan (Samuelson, Paul A. dan William D. Nordhaus, 1998).

Menurut Sadono Sukirno (2000: 336) mendefinisikan investasi sebagai pengeluaran-pengeluaran untuk membeli barang-barang modal dan peralatan-peralatan produksi dengan tujuan mengganti dan terutama menambah barang-barang modal dalam perekonomian yang akan digunakan untuk memproduksi barang dan jasa di masa depan. Artinya bahwa, investasi adalah kegiatan perbelanjaan untuk meningkatkan kapasitas produksi suatu perekonomian.

Teori ekonomi mendefinisikan investasi sebagai pengeluaran-pengeluaran untuk membeli barang-barang modal dan peralatan-peralatan produksi dengan tujuan untuk menggantikan dan terutama menambah barang-barang modal dalam perekonomian yang akan digunakan untuk memproduksi barang dan jasa di masa depan. Dengan kata lain, dalam teori ekonomi

#### PERINGATAN !!!

1. Dilarang mengutip sebagian/seluruh karya tulis ini untuk digandakan/diperjualbelikan.
2. Pengutipan hanya untuk kepentingan pendidikan, penelitian, penulisan karya tulis ilmiah, penyusunan laporan, dan atau tinjauan suatu masalah dengan catatan tidak merugikan Penulis.
3. Dilarang mengumumkan sebagian/seluruhnya karya tulis ini dalam bentuk apapun.



investasi berarti kegiatan pembelanjaan untuk meningkatkan kapasitas produksi dalam suatu perekonomian. Pengeluaran untuk mengembangkan pabrik pembuatan kertas, atau pengeluaran untuk mendirikan perkebunan kelapa sawit merupakan penggunaan dana yang dalam teori ekonomi diartikan sebagai investasi (Sadono, 2005).

### 2.1.1.1 Komponen-Komponen Pengeluaran Investasi

Pengeluaran investasi dibedakan menjadi empat komponen yaitu (Sadono, 2005) :

#### 1. Investasi perusahaan-perusahaan swasta

Investasi perusahaan-perusahaan merupakan komponen yang terbesar dari investasi dalam suatu negara pada suatu tahun tertentu. Pengeluaran investasi ini yang terutama diperhatikan oleh ahli-ahli ekonomi dalam membuat analisis mengenai investasi. Pengeluaran investasi tersebut terutama meliputi mendirikan bangunan industri, membeli mesin-mesin dan peralatan produksi lain, dan pengeluaran untuk bahan mentah. Tujuan para pengusaha melakukan investasi ini adalah untuk memperoleh keuntungan dari kegiatan produksi yang akan dilakukan di masa depan.

#### 2. Investasi yang dilakukan oleh pemerintah

Pemerintah juga melakukan investasi. Berbeda dengan investasi perusahaan yang bertujuan untuk mencari keuntungan, investasi pemerintah bertujuan untuk meningkatkan kesejahteraan masyarakat. Oleh karena itu, investasi pemerintah dinamakan juga investasi sosial. Investasi-investasi tersebut meliputi pembangunan jalan raya, pelabuhan dan irigasi,

#### PERINGATAN !!!

1. Dilarang mengutip sebagian/seluruh karya tulis ini untuk digandakan/diperjualbelikan.
2. Pengutipan hanya untuk kepentingan pendidikan, penelitian, penulisan karya tulis ilmiah, penyusunan laporan, dan atau tinjauan suatu masalah dengan catatan tidak merugikan Penulis.
3. Dilarang mengumumkan sebagian/seluruhnya karya tulis ini dalam bentuk apapun.

mendirikan sekolah, rumah sakit, dan bendungan. Analisis untuk investasi tersebut bukanlah aspek yang dibahas secara mendalam dalam teori makroekonomi.

### 3. Investasi untuk mendirikan tempat tinggal

Pembangunan rumah-rumah tempat tinggal juga merupakan pembelanjaan yang digolongkan sebagai investasi. Hal ini dikarenakan rumah mempunyai sifat yang mendekati peralatan produksi perusahaan, yaitu memakan waktu lama sebelum nilainya susut sama sekali, dan bangunan tersebut secara terus menerus menghasilkan jasa bagi pemilik atau penyewanya.

### 4. Investasi atas barang-barang inventaris

Komponen yang paling kecil dari investasi adalah investasi atas inventaris atau *inventory*, yaitu stok barang simpanan perusahaan. Barang-barang yang digolongkan sebagai *inventory* meliputi bahan mentah yang belum diproses, barang setengah jadi yang sedang diproses, dan barang yang sudah dihasilkan oleh perusahaan tetapi masih dalam simpanan dan belum dijual ke pasaran. Penyediaan barang-barang seperti itu mempunyai arti penting dalam menciptakan efisiensi dan kelancaran kegiatan perusahaan.

#### PERINGATAN !!!

1. Dilarang mengutip sebagian/seluruh karya tulis ini untuk digandakan/diperjualbelikan.
2. Pengutipan hanya untuk kepentingan pendidikan, penelitian, penulisan karya tulis ilmiah, penyusunan laporan, dan atau tinjauan suatu masalah dengan catatan tidak merugikan Penulis.
3. Dilarang mengumumkan sebagian/seluruhnya karya tulis ini dalam bentuk apapun.

### 2.1.1.2 Fungsi Investasi

Mankiw (2003) menyebutkan bahwa fungsi investasi mengaitkan jumlah investasi atau pada tingkat bunga riil  $r$ . Investasi bergantung pada tingkat bunga riil karena tingkat bunga adalah biaya pinjaman. Fungsi investasi miring ke bawah: ketika tingkat bunga naik, semakin sedikit proyek investasi yang menguntungkan, seperti yang dapat dilihat pada gambar



Sumber : Gregory Mankiw, 2003

**Gambar 2.1**  
**Kurva Fungsi Investasi**

Gambar 2.1 menunjukkan kurva fungsi investasi dengan persamaan yang mengaitkan investasi pada tingkat bunga riil  $r$ , yaitu  $I = I(r)$ . Fungsi investasi ditunjukkan pada garis biru yang melengkung dari atas ke bawah, karena kuantitas investasi dipengaruhi oleh tingkat bunga yang menunjukkan hubungan yang negatif.

Dalam *The General Theory of Employment, Interest and Money* (1936), Keynes berpendapat bahwa rangsangan untuk melakukan investasi tergantung pada hasil “efisiensi modal marjinal” di satu pihak dan tingkat bunga di pihak lain.

#### **PERINGATAN !!!**

1. Dilarang mengutip sebagian/seluruh karya tulis ini untuk digandakan/diperjualbelikan.
2. Pengutipan hanya untuk kepentingan pendidikan, penelitian, penulisan karya tulis ilmiah, penyusunan laporan, dan atau tinjauan suatu masalah dengan catatan tidak merugikan Penulis.
3. Dilarang mengumumkan sebagian/seluruhnya karya tulis ini dalam bentuk apapun.

MEC (*Marginal Efficiency of Capital*) merupakan tingkat keuntungan tertinggi yang diinginkan dari tambahan investasi yang dilakukan. MEC ditentukan oleh dua faktor:

1. Harapan keuntungan yang diperoleh (*expected yield*)
2. *Replacement* atau *supply price* dari modal yang merupakan sumber dari *prospected yield*. *Prospected yield* adalah hasil yang diperoleh perusahaan dari penjualan output yang merupakan aliran pendapatan (*income flow*), selama periode tertentu.

Bila:  $MEC >$  tingkat suku bunga pasar, maka investasi akan dilaksanakan.

$MEC <$  tingkat suku bunga pasar, maka investasi tidak akan dilaksanakan.

Menurut Keynes suatu peningkatan investasi akan menaikkan pendapatan nasional dengan berlipat ganda. Pengeluaran investasi merupakan pengeluaran “berdaya tinggi”. Dampak berlipat gandanya investasi pada output ini disebut sebagai angka pengganda. Kata “pengganda” digunakan untuk koefisien numerik yang menunjukkan besarnya kenaikan output sebagai hasil dari kenaikan setiap unit investasi (Samuelson dan Nordhaus, 1990: 202).

### 2.1.2 Transportasi

Menurut Nasution (2004:15), transportasi diartikan sebagai pemindahan barang dan manusia dari tempat asal ke tempat tujuan. Proses pengangkutan merupakan gerakan dari tempat asal, dari mana kegiatan angkutan dimulai, ke tempat tujuan, ke mana kegiatan pengangkutan diakhiri.

Transportasi adalah kegiatan pemindahan barang (muatan) dan penumpang dari suatu tempat ke tempat lain (Rustian Kamaluddin:2003:3).

#### PERINGATAN !!!

1. Dilarang mengutip sebagian/seluruh karya tulis ini untuk digandakan/diperjualbelikan.
2. Pengutipan hanya untuk kepentingan pendidikan, penelitian, penulisan karya tulis ilmiah, penyusunan laporan, dan atau tinjauan suatu masalah dengan catatan tidak merugikan Penulis.
3. Dilarang mengumumkan sebagian/seluruhnya karya tulis ini dalam bentuk apapun.

Unsur – unsur transportasi meliputi :

- manusia yang membutuhkan
- barang yang dibutuhkan
- kendaraan sebagai alat/sarana
- jalan dan terminal sebagai prasarana transportasi
- organisasi (pengelola transportasi)

Transportasi sebagai dasar untuk pembangunan ekonomi dan perkembangan masyarakat serta pertumbuhan industrilisasi. Dengan adanya transportasi menyebabkan adanya spesialisasi atau adanya pembagian pekerjaan menurut keahlian sesuai budaya, adat istiadat dan budaya suatu bngsa dan daerah kebutuhan akan angkutan tergantung fungsi bagi kegunaan seseorang (*personal place utility*)

### 2.1.2.1 Fungsi transportasi

Untuk menunjang perkembangan ekonomi yang mantap perlu dicapai keseimbangan antara penyediaan dan permintaan jasa angkutan. Jika penyediaan jasa angkutan lebih kecil daripada permintaannya, akan terjadi kemacetan arus barang yang dapat menimbulkan kegoncangan harga di pasaran. Sebaliknya, jika penawaran jasa angkutan melebihi permintaannya maka akan timbul persaingan tidak sehat yang akan menyebabkan banyak perusahaan angkutan rugi dan menghentikan kegiatannya, sehingga penawaran jasa angkutan berkurang, selanjutnya menyebabkan ketidklancaran arus barang dan kegoncangan harga dipasar. Pengangkutan

#### PERINGATAN !!!

1. Dilarang mengutip sebagian/seluruh karya tulis ini untuk digandakan/diperjualbelikan.
2. Pengutipan hanya untuk kepentingan pendidikan, penelitian, penulisan karya tulis ilmiah, penyusunan laporan, dan atau tinjauan suatu masalah dengan catatan tidak merugikan Penulis.
3. Dilarang mengumumkan sebagian/seluruhnya karya tulis ini dalam bentuk apapun.

berfungsi sebagai faktor penunjang dan perangsang pembangunan dan pemberi jasa bagi perkembangan ekonomi. Fasilitas pengangkutan harus dibangun mendahului proyek-proyek pembangunan lainnya (Nasution, 2004).

Transportasi memiliki fungsi, yaitu :

- a. Melancarkan arus barang dan manusia
- b. Menunjang perkembangan dan pembangunan (*the promoting sector*)
- c. Penunjang dan perangsang pemberian jasa bagi perkembangan perekonomian (*the service sector*).

#### **2.1.2.2 Manfaat Transportasi**

##### **1. Manfaat Sosial**

Transportasi memiliki berbagai manfaat bagi kehidupan manusia yang meliputi : Dalam kehidupan sosial / bermasyarakat ada bentuk hubungan yang bersifat resmi, seperti hubungan antara lembaga pemerintah dengan swasta, maupun hubungan yang bersifat tidak resmi, seperti hubungan keluarga, sahabat, dan sebagainya. transportasi sangat membantu dalam menyediakan berbagai fasilitas dan kemudahan, seperti:

- a. Pelayanan untuk perorangan maupun kelompok
- b. Pertukaran dan penyampaian informasi
- c. Perjalanan pribadi maupun sosial
- d. Mempersingkat waktu tempuh antara rumah dan tempat bekerja
- e. Mendukung perluasan kota atau penyebaran penduduk menjadi kelompok-kelompok yang lebih kecil.

#### **PERINGATAN !!!**

1. Dilarang mengutip sebagian/seluruh karya tulis ini untuk digandakan/diperjualbelikan.
2. Pengutipan hanya untuk kepentingan pendidikan, penelitian, penulisan karya tulis ilmiah, penyusunan laporan, dan atau tinjauan suatu masalah dengan catatan tidak merugikan Penulis.
3. Dilarang mengumumkan sebagian/seluruhnya karya tulis ini dalam bentuk apapun.

## 2. Manfaat Ekonomi

Manusia memanfaatkan sumberdaya alam untuk memenuhi kebutuhan pangan, sandang, dan papan. Sumberdaya alam ini perlu diolah melalui proses produksi untuk menjadi bahan siap pakai untuk dipasarkan, sehingga selanjutnya terjadi proses tukar menukar antara penjual dan pembeli. Tujuan dari kegiatan ekonomi adalah memenuhi kebutuhan manusia dengan menciptakan manfaat. Transportasi adalah salah satu jenis kegiatan yang berhubungan dengan peningkatan kebutuhan manusia melalui cara mengubah letak geografi orang maupun barang. Dengan transportasi, bahan baku dibawa ke tempat produksi, dan dengan transportasi pula hasil produksi dibawa ke pasar. Para konsumen datang ke pasar atau tempat-tempat pelayanan yang lain (rumah sakit, pusat rekreasi, pusat perbelanjaan dan seterusnya) dengan menggunakan transportasi.

## 3. Manfaat Politik

Bagi negara kepulauan seperti Indonesia, transportasi memegang peranan penting. Beberapa manfaat politik transportasi, adalah:

- Transportasi menciptakan persatuan nasional yang semakin kuat dengan meniadakan isolasi.
- Transportasi mengakibatkan pelayanan kepada masyarakat dapat dikembangkan atau diperluas secara lebih merata.
- Keamanan negara sangat tergantung pada transportasi yang efisien untuk memudahkan mobilisasi kemampuan dan ketahanan nasional, serta memungkinkan perpindahan pasukan selama masa perang atau untuk menjaga keamanan dalam negeri.

### PERINGATAN !!!

- Dilarang mengutip sebagian/seluruh karya tulis ini untuk digandakan/diperjualbelikan.
- Pengutipan hanya untuk kepentingan pendidikan, penelitian, penulisan karya tulis ilmiah, penyusunan laporan, dan atau tinjauan suatu masalah dengan catatan tidak merugikan Penulis.
- Dilarang mengumumkan sebagian/seluruhnya karya tulis ini dalam bentuk apapun.

- d. Sistem transportasi yang efisien memungkinkan perpindahan penduduk dari daerah bencana.

### 2.1.2.3 Peranan Transportasi

Peranan pengangkutan mencakup bidang yang luas di dalam kehidupan meliputi atas berbagai aspek (Nasution, 2003) yakni:

- a) Aspek Sosial dan Budaya

Dampak sosial yang dapat dirasakan dengan adanya transportasi adalah adanya peningkatan standar hidup. Transportasi menekankan biaya dan memperbesar kuantitas keanekaragaman barang, hingga terbuka kemungkinan adanya perbaikan dalam perumahan, sandang, pangan dan rekreasi, serta adanya peningkatan pemahaman dan intelegensi masyarakat. Sedangkan untuk budaya, dampak yang dapat dirasakan adalah terbukanya kemungkinan keseragaman gaya hidup, kebiasaan dan bahasa (Nasution.2003).

- b) Aspek Politis dan Pertahanan

Bagi aspek politis dan pertahanan, transportasi dapat memberikan dua keuntungan yaitu :

- Transportasi dapat memperkokoh persatuan dan kesatuan nasional. Dengan adanya sistem dan sarana perhubungan yang baik maka akan dapat memperkokoh stabilitas politik negara kesatuan.
- Transportasi merupakan alat mobilitas unsur pertahanan dan keamanan dimana transportasi dapat digunakan untuk tujuan strategis pertahanan karena adanya wahana transportasi yang efektif dalam karya bakti dalam proyek – proyek pembangunan nyata.

#### PERINGATAN !!!

1. Dilarang mengutip sebagian/seluruh karya tulis ini untuk digandakan/diperjualbelikan.
2. Pengutipan hanya untuk kepentingan pendidikan, penelitian, penulisan karya tulis ilmiah, penyusunan laporan, dan atau tinjauan suatu masalah dengan catatan tidak merugikan Penulis.
3. Dilarang mengumumkan sebagian/seluruhnya karya tulis ini dalam bentuk apapun.



c) Aspek Hukum

Didalam pengoperasian dan pemilikan alat angkutan diperlukan ketentuan hukum mengenai hak dan tanggung jawab serta perasuransian apabila terjadi kecelakaan lalu lintas, juga terhadap penerbangan luar negeri yang melewati batas wilayah suatu negara, diatur dalam perjanjian antar negara (*bilateral air agreement*).

d) Aspek Teknis

Hal - hal yang berkaitan dengan pembangunan dan pengoperasian transportasi menyangkut aspek teknis yang harus menjamin keselamatan dan keamanan dalam penyelenggaraan pengangkutan.

e) Aspek Ekonomi

Peranan pengangkutan tidak hanya untuk memperlancar arus barang dan mobilitas manusia. Pengangkutan juga membantu tercapainya pengalokasian sumber-sumber ekonomi secara optimal. Dari aspek ekonomi, pengangkutan dapat ditinjau dari sudut ekonomi mikro dan makro. Dari sudut ekonomi makro pengangkutan merupakan salah satu prasarana yang menunjang pelaksanaan pembangunan yang dapat dilihat dari kepentingan dua pihak yaitu:

1) Pada pihak perusahaan pengangkutan (operator)

Pengangkutan merupakan usaha memproduksi jasa angkutan yang dijual kepada pemakai dengan memperoleh keuntungan.

**PERINGATAN !!!**

1. Dilarang mengutip sebagian/seluruh karya tulis ini untuk digandakan/diperjualbelikan.
2. Pengutipan hanya untuk kepentingan pendidikan, penelitian, penulisan karya tulis ilmiah, penyusunan laporan, dan atau tinjauan suatu masalah dengan catatan tidak merugikan Penulis.
3. Dilarang mengumumkan sebagian/seluruhnya karya tulis ini dalam bentuk apapun.

2) Pada pihak pemakai jasa angkutan (*user*).

Pengangkutan sebagai salah satu mata rantai dari arus bahan baku untuk produksi dan arus distribusi barang jadi disalurkan ke pasar serta kebutuhan pertukaran barang di pasar. Supaya kedua arus ini lancar, jasa angkutan harus cukup tersedia dan sebanding dengan seluruh biaya produksi.

### 2.1.3 Inflasi

Inflasi adalah proses kenaikan harga-harga umum barang-barang secara terus menerus (Nopirin, 2013:25). Menurut Mishkin (2011:339) inflasi yaitu kondisi kenaikan tingkat harga secara terus-menerus. Inflasi adalah kenaikan harga-harga barang-barang yang bersifat umum dan terus menerus (Rahardja dan Manurung, 2008:359). Inflasi adalah proses kenaikan harga-harga umum secara terus menerus (Putong, 2013:417).

Akibat dari kenaikan inflasi secara umum adalah menurunnya daya beli masyarakat karena secara riil tingkat pendapatannya juga menurun. Jadi, misalnya inflasi yang terjadi pada tahun yang bersangkutan naik sebesar 5%, sedangkan pendapatan cenderung tetap, itu berarti bahwa secara riil pendapatan mengalami penurunan sebesar 5% yang relatif akan menurunkan daya beli 5% juga (Putong, 2013:417).

Hubungan antara inflasi dengan investasi adalah negatif. Tingginya inflasi disuatu negara, mengakibatkan penawaran uang atau *money supply* meningkat, kemudian diikuti dengan tingginya suku bunga, dengan suku bunga yang cenderung tinggi maka investasi akan turun. Tingginya inflasi juga menyebabkan daya beli pada masyarakat menurun yang kemudian menyebabkan berkurangnya

#### PERINGATAN !!!

1. Dilarang mengutip sebagian/seluruh karya tulis ini untuk digandakan/diperjualbelikan.
2. Pengutipan hanya untuk kepentingan pendidikan, penelitian, penulisan karya tulis ilmiah, penyusunan laporan, dan atau tinjauan suatu masalah dengan catatan tidak merugikan Penulis.
3. Dilarang mengumumkan sebagian/seluruhnya karya tulis ini dalam bentuk apapun.

pengembalian atau keuntungan investasi, sehingga menurunkan minat investor untuk berinvestasi.

Seorang investor akan cenderung untuk melakukan investasi apabila tingkat inflasi di suatu negara adalah stabil. Hal ini dikarenakan dengan adanya kestabilan dalam tingkat inflasi, maka tingkat harga barang-barang secara umum tidak akan mengalami kenaikan dalam jumlah yang signifikan. Oleh karena itu, investor akan merasa lebih terjamin untuk berinvestasi pada saat tingkat inflasi di suatu negara cenderung stabil atau rendah. Dengan kata lain kenaikan inflasi akan menurunkan minat investor untuk melaksanakan investasi, sebaliknya jika inflasi turun maka investasi akan meningkat (Nopirin, 2000).

#### 2.1.4 Belanja Pemerintah

Belanja pemerintah adalah seluruh pembelian atau pembayaran barang dan jasa untuk kepentingan nasional, seperti pembelian persenjataan dan alat-alat kantor pemerintah, pembangunan jalan dan bendungan, gaji pegawai negeri, angkatan bersenjata, dan lainnya (Samuelson, 1997).

Dalam teori makroekonomi, belanja pemerintah terdiri dari tiga pos utama yang dapat digolongkan sebagai berikut:

- a. Belanja pemerintah untuk pembelian barang dan jasa.
- b. Belanja pemerintah untuk gaji pegawai, perubahan gaji pegawai yang mempunyai proses makroekonomi dimana perubahan gaji pegawai akan mempengaruhi tingkat permintaan secara tidak langsung.
- c. Belanja pemerintah untuk *transfer payment*. *Transfer payment* adalah bukan pembelian barang / jasa oleh pemerintah di pasar barang, akan tetapi pos ini

#### PERINGATAN !!!

1. Dilarang mengutip sebagian/seluruh karya tulis ini untuk digandakan/diperjualbelikan.
2. Pengutipan hanya untuk kepentingan pendidikan, penelitian, penulisan karya tulis ilmiah, penyusunan laporan, dan atau tinjauan suatu masalah dengan catatan tidak merugikan Penulis.
3. Dilarang mengumumkan sebagian/seluruhnya karya tulis ini dalam bentuk apapun.

mencatat pembayaran atau pemberian pemerintah langsung kepada warganya, misalnya: pembayaran subsidi atau bantuan langsung tunai kepada berbagai golongan masyarakat. Pembayaran pensiun, pemabayaran pinjaman pemerintah kepada masyarakat. Secara ekonomis *transfer payment* mempunyai pengaruh yang sama dengan pos gaji pegawai meskipun secara administratif keduanya berbeda (Boediono, 2001 hal: 110-117).

Belanja pemerintah dalam arti riil dapat dipakai sebagai indikator besarnya kegiatan pemerintah yang dibiayai oleh belanja pemerintah itu, semakin besar dan banyak kegiatan pemerintah semakin besar pula belanja pemerintah yang bersangkutan.

Sifat-sifat belanja pemerintah:

- a. Belanja yang *self liquidating* sebagian atau seluruhnya yaitu belanja pemerintah yang berupa pemberian jasa kepada masyarakat yang pada akhirnya adanya pembayaran kembali dari masyarakat yang menerima jasa-jasa tersebut.
- b. Belanja pemerintah yang bersifat reproduktif, artinya mewujudkan keuntungan-keuntungan ekonomi bagi masyarakat, dengan naiknya tingkatan penghasilan dan sasaran pajak yang lain yang akhirnya menaikkan penerimaan pemerintah.
- c. Belanja yang tidak *self liquidating* maupun yang tidak reproduktif yaitu belanja yang langsung menambah kesejahteraan masyarakat.
- d. Belanja yang secara langsung tidak produktif dan merupakan pemborosan.

Misalnya: untuk pembiayaan pertahanan dan perang.

**PERINGATAN !!!**

1. Dilarang mengutip sebagian/seluruh karya tulis ini untuk digandakan/diperjualbelikan.
2. Pengutipan hanya untuk kepentingan pendidikan, penelitian, penulisan karya tulis ilmiah, penyusunan laporan, dan atau tinjauan suatu masalah dengan catatan tidak merugikan Penulis.
3. Dilarang mengumumkan sebagian/seluruhnya karya tulis ini dalam bentuk apapun.

e. Belanja yang merupakan penghematan di masa yang akan datang (Suparmoko, 1996; 48).

f. Teori belanja negara menguraikan tiga tahapan yang pasti dilalui setiap negara. Pada tahap awal perkembangan ekonomi, diperlukan belanja pemerintah yang besar untuk investasi pemerintah, utamanya untuk menyediakan infrastruktur seperti sarana jalan, kesehatan, dan pendidikan.

Pada tahap menengah pembangunan ekonomi, investasi tetap diperlukan untuk pertumbuhan ekonomi, namun diharapkan investasi sektor swasta sudah mulai berkembang. Kemudian pada tahap lanjut pembangunan ekonomi, belanja pemerintah tetap diperlukan, utamanya untuk meningkatkan kesejahteraan masyarakat, misalnya peningkatan pendidikan, kesehatan, dan jaminan sosial. Gagasan lain dikemukakan oleh Adolph Wagner. Pengamatan empiris yang dilakukannya terhadap negara-negara Eropa, Amerika Serikat, dan Jepang pada abad ke-19 menunjukkan bahwa dalam perekonomian suatu negara, belanja pemerintah akan meningkat sejalan dengan peningkatan pendapatan nasional negara tersebut. Sehingga dapat dikatakan bahwa belanja pemerintah berpengaruh positif terhadap investasi. (Irine Lilian Petrus : 2012)

### 2.1.5 Suku Bunga Kredit

Menurut Nopirin (1996) suku bunga adalah biaya yang harus dibayar oleh peminjam atas pinjaman yang diterima dan merupakan imbalan pada pemberi pinjaman atas investasi. Suku bunga dibedakan menjadi dua, suku bunga nominal dan suku bunga riil. Suku bunga nominal adalah *rate* yang dapat diamati di pasar.

#### PERINGATAN !!!

1. Dilarang mengutip sebagian/seluruh karya tulis ini untuk digandakan/diperjualbelikan.
2. Pengutipan hanya untuk kepentingan pendidikan, penelitian, penulisan karya tulis ilmiah, penyusunan laporan, dan atau tinjauan suatu masalah dengan catatan tidak merugikan Penulis.
3. Dilarang mengumumkan sebagian/seluruhnya karya tulis ini dalam bentuk apapun.

Sedangkan suku bunga riil adalah konsep yang mengukur tingkat bunga yang sesungguhnya setelah suku bunga nominal dikurangi dengan laju inflasi yang diharapkan.

Menurut kaum klasik, suku bunga menentukan besarnya tabungan maupun investasi yang akan dilakukan dalam perekonomian yang menyebabkan tabungan yang tercipta pada penggunaan tenaga kerja penuh akan selalu sama yang dilakukan oleh pengusaha. Beranjak dari teori ekonomi mikro, teori klasik mengatakan bahwa tingkat bunga merupakan nilai balas jasa dari modal. Dalam teori klasik, stok barang modal dicampuradukkan dengan uang dan keduanya dianggap mempunyai hubungan substitusif. Semakin langka modal, semakin tinggi suku bunga. Sebaliknya, semakin banyak modal semakin rendah tingkat suku bunga (Nasution dalam Badriah Sappewali, 2001).

Investasi juga merupakan fungsi dari suku bunga kredit. Makin tinggi suku bunga, keinginan masyarakat untuk melakukan investasi juga semakin kecil. Alasannya, seorang pengusaha akan menambah pengeluaran investasinya apabila keuntungan yang diharapkan dari investasi lebih besar dari suku bunga yang harus dibayar untuk dana investasi tersebut merupakan ongkos untuk penggunaan dana (*Cost of Capital*). Makin rendah suku bunga, maka pengusaha akan lebih terdorong untuk melakukan investasi, sebab biaya penggunaan dana juga makin kecil.

Suku bunga dalam keadaan keseimbangan (artinya ada dorongan untuk naik atau turun) akan tetapi keinginan masyarakat untuk menabung sama dengan

**PERINGATAN !!!**

1. Dilarang mengutip sebagian/seluruh karya tulis ini untuk digandakan/diperjualbelikan.
2. Pengutipan hanya untuk kepentingan pendidikan, penelitian, penulisan karya tulis ilmiah, penyusunan laporan, dan atau tinjauan suatu masalah dengan catatan tidak merugikan Penulis.
3. Dilarang mengumumkan sebagian/seluruhnya karya tulis ini dalam bentuk apapun.

keinginan masyarakat untuk melakukan investasi. Secara grafik keseimbangan suku bunga dapat digambarkan sebagai berikut

Keseimbangan tingkat bunga berada pada titik  $i_0$  dimana jumlah tabungan sama dengan jumlah investasi. Apabila tingkat bunga berada diatas  $i_0$ , berarti jumlah tabungan melebihi keinginan pengusaha untuk melakukan investasi. Para pemilik dana akan bersaing untuk meminjamkan dananya dan persaingan ini akan menekan tingkat bunga turun kembali ke posisi  $i_0$ . sebaliknya, bila tingkat bunga rendah berada di bawah  $i_0$ , maka para pengusaha akan bersaing untuk mendapatkan dana yang relatif lebih besar jumlahnya. Persaingan ini akan mendorong tingkat bunga naik lagi ke  $i_0$ .

Misalnya terjadi kenaikan efisiensi produksi, maka akan mengakibatkan keuntungan yang diharapkan meningkat sehingga pada tingkat bunga yang sama para pengusaha bersedia membayar dana yang lebih besar untuk membiayai investasi, atau untuk dana investasi yang sama jumlahnya, para pengusaha bersedia membayar tingkat bunga yang lebih tinggi. Keadaan ini ditunjukkan dengan bergesernya kurva permintaan investasi ke kanan atas, sehingga keseimbangan tingkat bunga yang baru adalah pada titik  $i_1$  (Nopirin,1993).

Menurut teori klasik, investasi juga merupakan fungsi dari suku bunga. Makin tinggi suku bunga, keinginan masyarakat untuk melakukan investasi juga semakin kecil. Alasannya, seorang pengusaha akan menambah pengeluaran investasinya apabila keuntungan yang diharapkan dari investasi lebih besar dari suku bunga yang harus dibayar untuk dana investasi tersebut merupakan ongkos untuk penggunaan dana (*Cost of Capital*). Makin rendah suku bunga, maka

**PERINGATAN !!!**

1. Dilarang mengutip sebagian/seluruh karya tulis ini untuk digandakan/diperjualbelikan.
2. Pengutipan hanya untuk kepentingan pendidikan, penelitian, penulisan karya tulis ilmiah, penyusunan laporan, dan atau tinjauan suatu masalah dengan catatan tidak merugikan Penulis.
3. Dilarang mengumumkan sebagian/seluruhnya karya tulis ini dalam bentuk apapun.

pengusaha akan lebih terdorong untuk melakukan investasi, sebab biaya penggunaan dana juga makin kecil.

Suku bunga dalam keadaan keseimbangan (artinya ada dorongan untuk naik atau turun) akan tetapi keinginan masyarakat untuk menabung sama dengan keinginan masyarakat untuk melakukan investasi. Secara grafik keseimbangan suku bunga dapat digambarkan sebagai berikut gambar 2.2.



**Gambar 2.2**  
**Teori Klasik Tentang Tingkat Suku Bunga**

Keseimbangan tingkat bunga berada pada titik  $r_0$  dimana jumlah tabungan sama dengan jumlah investasi. Apabila tingkat bunga berada di atas  $r_0$ , berarti jumlah tabungan melebihi keinginan pengusaha untuk melakukan investasi. Para pemilik dana akan bersaing untuk meminjamkan dananya dan persaingan ini akan menekan tingkat bunga turun kembali ke posisi  $r_0$ . Sebaliknya, bila tingkat bunga rendah berada di bawah  $r_0$ , maka para pengusaha akan bersaing untuk

**PERINGATAN !!!**

1. Dilarang mengutip sebagian/seluruh karya tulis ini untuk digandakan/diperjualbelikan.
2. Pengutipan hanya untuk kepentingan pendidikan, penelitian, penulisan karya tulis ilmiah, penyusunan laporan, dan atau tinjauan suatu masalah dengan catatan tidak merugikan Penulis.
3. Dilarang mengumumkan sebagian/seluruhnya karya tulis ini dalam bentuk apapun.



mendapatkan dana yang relatif lebih besar jumlahnya. Persaingan ini akan mendorong tingkat bunga naik lagi ke  $r_0$ .

Misalnya terjadi kenaikan efisiensi produksi, maka akan mengakibatkan keuntungan yang diharapkan meningkat sehingga pada tingkat bunga yang sama para pengusaha bersedia membayar dana yang lebih besar untuk membiayai investasi, atau untuk dana investasi yang sama jumlahnya, para pengusaha bersedia membayar tingkat bunga yang lebih tinggi. Keadaan ini ditunjukkan dengan bergesernya kurva permintaan investasi ke kanan atas, sehingga keseimbangan tingkat bunga yang baru adalah pada titik  $i_1$  (Nopirin, 2007: 70-72).

Keynes mempunyai pandangan tentang tingkat bunga yang merupakan suatu fenomena moneter. Artinya, tingkat bunga ditentukan oleh penawaran dan permintaan uang (ditentukan dalam pasar uang). Uang akan mempengaruhi kegiatan ekonomi (GNP), sepanjang uang ini mempengaruhi tingkat bunga. Perubahan tingkat bunga selanjutnya akan mempengaruhi keinginan untuk mengadakan investasi dengan demikian akan mempengaruhi GNP (Nopirin 2007: 90).

Menurut Keynes, uang adalah salah satu bentuk yang dimiliki oleh seseorang. Seperti halnya kekayaan dalam bentuk tabungan, saham atau surat berharga lainnya, keputusan masyarakat mengenai bentuk susunan atau komponen daripada kekayaan mereka besar dari kekayaan masyarakat akan diwujudkan dalam bentuk uang kas, tabungan atau surat berharga yang akan menentukan tingginya tingkat bunga. Tingkat bunga di sini adalah tingkat bunga rata-rata dari segala macam surat berharga yang beredar dalam masyarakat.

**PERINGATAN !!!**

1. Dilarang mengutip sebagian/ seluruh karya tulis ini untuk digandakan/diperjualbelikan.
2. Pengutipan hanya untuk kepentingan pendidikan, penelitian, penulisan karya tulis ilmiah, penyusunan laporan, dan atau tinjauan suatu masalah dengan catatan tidak merugikan Penulis.
3. Dilarang mengumumkan sebagian/ seluruhnya karya tulis ini dalam bentuk apapun.

Teori tingkat bunga dengan investasi menurut Keynes dapat dilihat dari *Marginal Efficiency of Investment* (MEI) dan *Marginal Efficiency of Capital* (MEC). MEI menggambarkan hubungan investasi yang telah dilakukan oleh pengusaha dalam jangka waktu tertentu. Sementara itu MEC lebih menekankan pada hubungan antara hasil yang diharapkan dari modal yang ditanamkan oleh seorang pengusaha. Hubungan tersebut dilakukan untuk usaha-usaha yang memiliki tingkat pengembalian modal (*rate of return*) yang lebih besar dibandingkan tingkat suku bunga yang berlaku. Dengan demikian naiknya tingkat suku bunga akan menghambat pertumbuhan investasi, begitu pula sebaliknya, kenaikan investasi dipacu oleh turunnya tingkat suku bunga.

Hubungan tingkat suku bunga kredit dengan investasi adalah negatif. Makin tinggi tingkat bunga, maka keinginan untuk melakukan investasi semakin kecil. Alasannya seorang investor akan menambah pengeluaran investasinya apabila keuntungan yang diharapkan dari investasi lebih besar dari tingkat bunga yang harus dia bayar untuk dana investasi tersebut yang merupakan ongkos untuk penggunaan dana atau (*Cost Of Capital*). Makin rendah tingkat bunga maka pengusaha akan lebih terdorong untuk melakukan investasi, sebab biaya penggunaan dana juga semakin kecil (Nopirin, 2000).

**PERINGATAN !!!**

1. Dilarang mengutip sebagian/seluruh karya tulis ini untuk digandakan/diperjualbelikan.
2. Pengutipan hanya untuk kepentingan pendidikan, penelitian, penulisan karya tulis ilmiah, penyusunan laporan, dan atau tinjauan suatu masalah dengan catatan tidak merugikan Penulis.
3. Dilarang mengumumkan sebagian/seluruhnya karya tulis ini dalam bentuk apapun.

## 2.2 Penelitian Terdahulu

Irene Lilian Petrus dalam penelitiannya yang berjudul Analisis faktor-faktor makroekonomi yang mempengaruhi investasi sektor transportasi di Indonesia periode 2001-2010. Dalam penelitiannya tersebut Irene menggunakan variabel penanaman modal dalam negeri, pengeluaran pemerintah, pertumbuhan ekonomi dan inflasi. Hasil penelitian tersebut menunjukkan bahwa belanja pemerintah, pertumbuhan ekonomi, inflasi, dan tingkat suku bunga mempengaruhi besarnya penanaman modal dalam negeri sektor transportasi.

Vio Achvonda Putra pada tahun 2007 menganalisis pengaruh suku bunga kredit, PDB, inflasi dan tingkat teknologi terhadap PMDN di Indonesia periode 1986-2008 menggunakan metode analisis OLS. Hasil penelitiannya menyatakan bahwa produk domestik bruto dan tingkat teknologi berpengaruh positif dan signifikan terhadap perubahan PMDN di Indonesia. Sedangkan suku bunga kredit dan tingkat inflasi berpengaruh positif dan tidak signifikan terhadap perubahan PMDN di Indonesia.

Fajar Febriananda dalam penelitiannya yang berjudul analisis faktor-faktor yang mempengaruhi penanaman modal dalam negeri di Indonesia periode 1988-2009. Variabel yang digunakan adalah inflasi, suku bunga kredit, tenaga kerja, nilai tukar dan PMDN dengan menggunakan metode analisis *OLS* dengan hasil penelitian inflasi dan suku bunga kredit tidak signifikan terhadap investasi dalam negeri, sedangkan dua variabel lainnya

### PERINGATAN !!!

1. Dilarang mengutip sebagian/seluruh karya tulis ini untuk digandakan/diperjualbelikan.
2. Pengutipan hanya untuk kepentingan pendidikan, penelitian, penulisan karya tulis ilmiah, penyusunan laporan, dan atau tinjauan suatu masalah dengan catatan tidak merugikan Penulis.
3. Dilarang mengumumkan sebagian/seluruhnya karya tulis ini dalam bentuk apapun.

yaitu tenaga kerja dan kurs Rp/US\$ berpengaruh signifikan terhadap investasi dalam negeri di Indonesia.

Merryana Christina dalam penelitiannya yang berjudul analisis faktor-faktor ekonomi makro yang mempengaruhi investasi sektor transportasi di indonesia tahun 2010 menggunakan variabel PDB, Inflasi, Infrastruktur Jalan dan PMDN sektor transportasi dengan metode analisis *OLS* hasil penelitiannya menyatakan bahwa PDB, inflasi an infrastuktur jalan mempengaruhi besarnya penanaman modal dalam negeri sektor transportasi secara nyata dan signifikan.

Isa Salim dalam penelitiannya yang berjudul analisis faktor-faktor yang mempengaruhi investasi sektor pertanian di Indonesia periode 1984-2004 menggunakan variabel inflasi, tingkat suku bunga, PDB, nilai tukar dan harga produk pertanian dengan metode analisis *OLS* menyatakn hasil penelitiannya diperoleh Pumbuhan Produksi Domestik Bruto, nilai tukar rupiah terhadap dolar AS, Indeks Harga produk pertanian, Tingkat suku bunga dan Inflasi secara simultan mempengaruhi besarnya investasi pada sektor pertanian.

**PERINGATAN !!!**

1. Dilarang mengutip sebagian/seluruh karya tulis ini untuk digandakan/diperjualbelikan.
2. Pengutipan hanya untuk kepentingan pendidikan, penelitian, penulisan karya tulis ilmiah, penyusunan laporan, dan atau tinjauan suatu masalah dengan catatan tidak merugikan Penulis.
3. Dilarang mengumumkan sebagian/seluruhnya karya tulis ini dalam bentuk apapun.

**Tabel. 2.1**  
**Tinjauan Penelitian Terdahulu**

No	Judul, tahun, nama	Variabel	Metode	Hasil Penelitian	Publikasi
1.	Analisis Faktor-Faktor Makroekonomi Yang Mempengaruhi Investasi Sektor Transportasi Di Indonesia Periode 2001-2010, Irene Lilian Petrus (2012)	PMDN, G.E, P.E, INF	<i>Ordinary Least Square (OLS)</i>	Bahwa belanja pemerintah, pertumbuhan ekonomi, inflasi, dan tingkat suku bunga mempengaruhi besarnya penanaman modal dalam negeri sektor transportasi.	Skripsi Fakultas Ekonomi dan Bisnis Universitas Hasanuddin Makasar
2.	Analisis Pengaruh Suku Bunga Kredit, Pdb, Inflasi, Dan Tingkat Teknologi Terhadap Pmdn Di Indonesia Periode 1986 – 2008, Vio Achfoda Putra (2007)	SBK, PDB, INF, TEK, PMDN	<i>Ordinary Least Square (OLS)</i>	produk domestik bruto dan tingkat teknologi berpengaruh positif dan signifikan terhadap perubahan PMDN di Indonesia. Sedangkan suku bunga kredit dan tingkat inflasi berpengaruh positif dan tidak signifikan terhadap perubahan PMDN di Indonesia.	Skripsi Fakultas Ekonomi Universitas Diponegoro
3.	Analisis Faktor-Faktor Yang Mempengaruhi Investasi Dalam Negeri Di Indonesia Periode Tahun 1988 – 2009, Fajar Febriananda (2001)	INF, SBK, TK, KURS	<i>Ordinary Least Square (OLS)</i>	inflasi dan suku bunga kredit tidak signifikan terhadap investasi dalam negeri, sedangkan dua variabel lainnya yaitu tenaga kerja dan kurs Rp/US\$ berpengaruh signifikan terhadap investasi dalam negeri di Indonesia.	Jurnal Fakultas Ekonomi Universitas Diponegoro
4.	Analisis Faktor-Faktor Ekonomi Makro Yang Mempengaruhi Investasi Sektor Transportasi Di Indonesia, Merryana Christina (2010)	PDB, INF, Infrastruktur Jalan dan PMDN sektor transportasi	<i>Ordinary Least Square (OLS)</i>	PDB, inflasi dan infrastruktur jalan mempengaruhi besarnya penanaman modal dalam negeri sektor transportasi secara nyata dan signifikan	Skripsi Fakultas Ekonomi Universitas Sumatra Utara Medan

**PERINGATAN !!!**

1. Dilarang mengutip sebagian/seluruh karya tulis ini untuk digandakan/diperjualbelikan.
2. Pengutipan hanya untuk kepentingan pendidikan, penelitian, penulisan karya tulis ilmiah, penyusunan laporan, dan atau tinjauan suatu masalah dengan catatan tidak merugikan Penulis.
3. Dilarang mengumumkan sebagian/seluruhnya karya tulis ini dalam bentuk apapun.

No	Judul, tahun, nama	Variabel	Metode	Hasil Penelitian	Publikasi
5.	Pengaruh Produk Domestik Bruto, Suku Bunga, Upah Kerja Dan Nilai Total Ekspor Terhadap Investasi Asing Langsung Di Indonesia (1990-2009), I Made Yogatama Pande Mudara (2011)	PDB, SB, Upah, EKS, Investasi	<i>Ordinary Least Square (OLS)</i>	tingkat bunga tidak memiliki pengaruh yang signifikan terhadap investasi asing langsung di Indonesia, tetapi PDB, upah pekerja, dan nilai total ekspor memiliki pengaruh yang signifikan terhadap investasi asing langsung di Indonesia	Skripsi Fakultas Ekonomi Universitas Diponegoro
6	Analisis Pengaruh Produk Domestik Bruto, Suku Bunga Dan Pengeluaran Pemerintah Terhadap Investasi di Indonesia Tahun 1992-2002, Estu Prihatiningsih Ign. Agus Wantara (2014)	PDB, SB, PP, Investasi	<i>Ordinary Least Square (OLS)</i>	Produk Domestik Bruto dan pengeluaran pemerintah berpengaruh terhadap investasi sedangkan suku bunga tidak berpengaruh terhadap investasi.	Jurnal Fakultas Ekonomi Universitas Atma Jaya Yogyakarta
7	Pengaruh Tingkat Inflasi, PDRB, Suku Bunga Kredit Serta Kurs Dollar Terhadap Investasi, Ni Made Krisna Marsela (2014)	INF, PDRB, SBK, Kurs, Investasi	<i>error correction mechanism (ECM)</i>	PDRB memiliki pengaruh signifikan dengan arah positif, variabel kurs dollar Amerika memiliki pengaruh signifikan dengan arah negatif, sedangkan tingkat inflasi serta suku bunga kredit tidak memiliki pengaruh signifikan terhadap jumlah investasi di Provinsi Bali.	E-Jurnal EP Unud, 3 [3] : 77-87 ISSN: 2303-0178
8	Analisis Pengaruh Investasi Sektor Transportasi Terhadap Pertumbuhan Ekonomi Indonesia Tahun 2004-2013, Tri Mulyani Setyowati (2015)	GDP, FDI, AID, SAV	<i>Ordinary Least Square (OLS)</i>	Investasi asing langsung dan domestik sektor transportasi tidak berpengaruh terhadap pertumbuhan ekonomi, akan tetapi untuk investasi seluruh sektor ekonomi mempunyai pengaruh positif dan signifikan terhadap pertumbuhan ekonomi pada level signifikansi 0,10 (10%)	Jurnal Manajemen Bisnis Transportasi Dan Logistik, Vol.1 No 3 Mei 2015 STMT Trisakti

**PERINGATAN !!!**

1. Dilarang mengutip sebagian/ seluruh karya tulis ini untuk digandakan/diperjualbelikan.
2. Pengutipan hanya untuk kepentingan pendidikan, penelitian, penulisan karya tulis ilmiah, penyusunan laporan, dan atau tinjauan suatu masalah dengan catatan tidak merugikan Penulis.
3. Dilarang mengumumkan sebagian/ seluruhnya karya tulis ini dalam bentuk apapun.

No	Judul, tahun, nama	Variabel	Metode	Hasil Penelitian	Publikasi
9	Analisis Pengaruh Inflasi, Nilai Tukar Dan Tingkat Suku Bunga Terhadap Investasi di Indonesia, Akalili Nabila (2018)	INF, SB, Kurs, Investasi	Ordinary Least Square (OLS)	Inflasi berpengaruh negatif tidak signifikan terhadap investasi, Nilai Tukar berpengaruh positif dan signifikan terhadap investasi. Sedangkan Tingkat Suku Bunga berpengaruh negatif namun signifikan terhadap investasi di Indonesia.	Jurnal Fakultas Ekonomi dan Bisnis Universitas Muhammadiyah Surakarta
10	Pengaruh Variabel Makro Ekonomi Terhadap Investasi Sektor Transportasi Di Indonesia Tahun 2006-2015, Ismiati Pratiwi (2017)	PMDN, PDB, SB, INF	Ordinary Least Square (OLS)	produk domestik bruto, suku bunga, inflasi mempengaruhi besarnya penanaman modal dalam negeri sektor transportasi. produk domestik bruto dan suku bunga berpengaruh positif terhadap investasi penanaman modal dalam negeri (PMDN) sektor transportasi di Indonesia. Sedangkan inflasi berpengaruh negatif terhadap investasi penanaman modal dalam negeri (PMDN) sektor transportasi di Indonesia.	Skripsi Fakultas ekonomi dan Bisnis Islam Universitas Islam Negeri Alaudin Makasar

**PERINGATAN !!!**

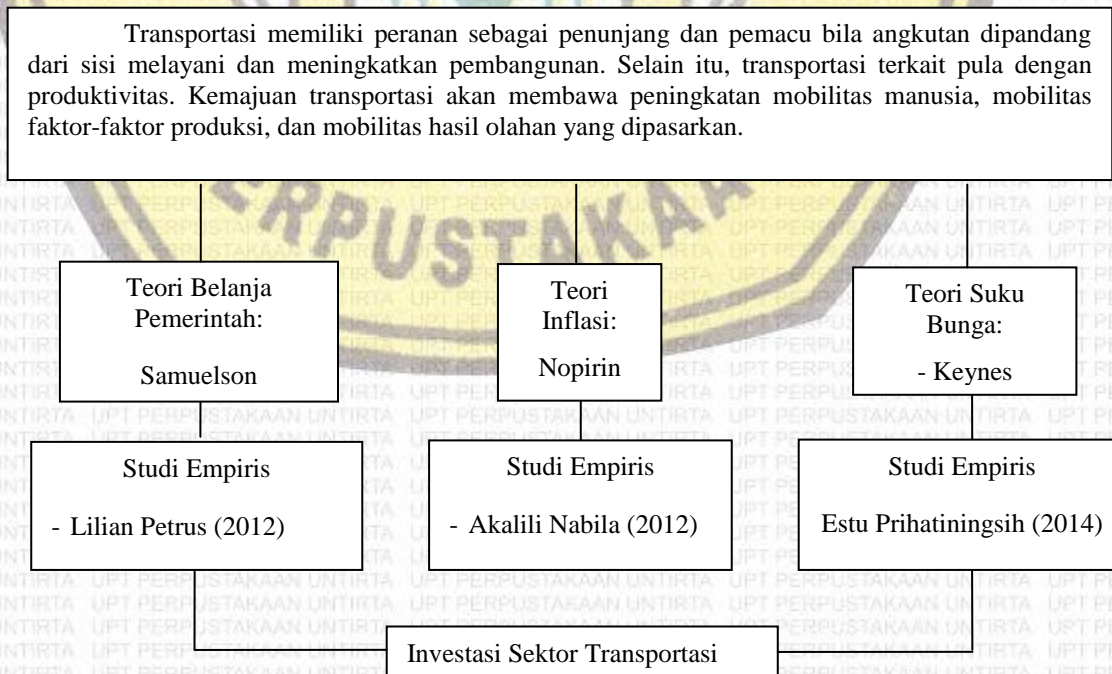
1. Dilarang mengutip sebagian/seluruh karya tulis ini untuk digandakan/diperjualbelikan.
2. Pengutipan hanya untuk kepentingan pendidikan, penelitian, penulisan karya tulis ilmiah, penyusunan laporan, dan atau tinjauan suatu masalah dengan catatan tidak merugikan Penulis.
3. Dilarang mengumumkan sebagian/seluruhnya karya tulis ini dalam bentuk apapun.

### 2.3 Kerangka Pemikiran

Kerangka pemikiran merupakan sintesa dari serangkaian teori yang tertuang dalam tinjauan pustaka, yang pada dasarnya merupakan gambaran kinerja teori dalam memberikan solusi atau alternatif solusi dari serangkaian masalah yang ditetapkan (Hamid, 2009: 26).

Menurut Sadono Sukirno (2000: 336) mendefinisikan investasi sebagai pengeluaran-pengeluaran untuk membeli barang-barang modal dan peralatan-peralatan produksi dengan tujuan mengganti dan terutama menambah barang-barang modal dalam perekonomian yang akan digunakan untuk memproduksi barang dan jasa di masa depan.

Berdasarkan teori dan beberapa penelitian yang dikemukakan di atas, kerangka pemikiran dalam penelitian ini dapat dilihat pada gambar berikut.



**Gambar 2.3**  
**Kerangka Pemikiran**

**PERINGATAN !!!**

1. Dilarang mengutip sebagian/seluruh karya tulis ini untuk digandakan/diperjualbelikan.
2. Pengutipan hanya untuk kepentingan pendidikan, penelitian, penulisan karya tulis ilmiah, penyusunan laporan, dan atau tinjauan suatu masalah dengan catatan tidak merugikan Penulis.
3. Dilarang mengumumkan sebagian/seluruhnya karya tulis ini dalam bentuk apapun.



Berdasarkan uraian di atas, hubungan antar variabel independen terhadap variabel dependen dapat dijelaskan sebagai berikut:

### 2.2.1 Hubungan Inflasi dengan Investasi

Hubungan antara inflasi dengan investasi adalah negatif. Tingginya inflasi di suatu negara, mengakibatkan penawaran uang atau *money supply* meningkat, kemudian diikuti dengan tingginya suku bunga, dengan suku bunga yang cenderung tinggi maka investasi akan turun. Tingginya inflasi juga menyebabkan daya beli pada masyarakat menurun yang kemudian menyebabkan berkurangnya pengembalian atau keuntungan investasi, sehingga menurunkan minat investor untuk berinvestasi.

Seorang investor akan cenderung untuk melakukan investasi apabila tingkat inflasi di suatu negara adalah stabil. Hal ini dikarenakan dengan adanya kestabilan dalam tingkat inflasi, maka tingkat harga barang-barang secara umum tidak akan mengalami kenaikan dalam jumlah yang signifikan. Oleh karena itu, investor akan merasa lebih terjamin untuk berinvestasi pada saat tingkat inflasi di suatu negara cenderung stabil atau rendah. Dengan kata lain kenaikan inflasi akan menurunkan minat investor untuk melaksanakan investasi, sebaliknya jika inflasi turun maka investasi akan meningkat (Nopirin, 2000).

Berdasarkan hubungan inflasi dengan investasi maka terbentuk persamaan matematis sebagai berikut:

$$\text{Investasi} = f(\text{Inflasi}) \quad (2.1)$$

## 2.2.2 Hubungan belanja pemerintah terhadap investasi

Teori belanja negara menguraikan tiga tahapan yang pasti dilalui setiap negara. Pada tahap awal perkembangan ekonomi, diperlukan belanja pemerintah yang besar untuk investasi pemerintah, utamanya untuk menyediakan infrastruktur seperti sarana jalan, kesehatan, dan pendidikan. Pada tahap menengah pembangunan ekonomi, investasi tetap diperlukan untuk pertumbuhan ekonomi, namun diharapkan investasi sektor swasta sudah mulai berkembang. Kemudian pada tahap lanjut pembangunan ekonomi, belanja pemerintah tetap diperlukan, utamanya untuk meningkatkan kesejahteraan masyarakat, misalnya peningkatan pendidikan, kesehatan, dan jaminan sosial. Gagasan lain dikemukakan oleh Adolph Wagner. Pengamatan empiris yang dilakukannya terhadap negara-negara Eropa, Amerika Serikat, dan Jepang pada abad ke-19 menunjukkan bahwa dalam perekonomian suatu negara, belanja pemerintah akan meningkat sejalan dengan peningkatan pendapatan nasional negara tersebut. Sehingga dapat dikatakan bahwa belanja pemerintah berpengaruh positif terhadap investasi. (Irine Lilian Petrus : 2012)

Berdasarkan hubungan belanja pemerintah dengan investasi maka terbentuk persamaan matematis sebagai berikut:

$$\text{Investasi} = f(\text{Belanja Pemerintah}) \quad (2.2)$$

## 2.2.3 Hubungan Suku Bunga Kredit Terhadap Investasi

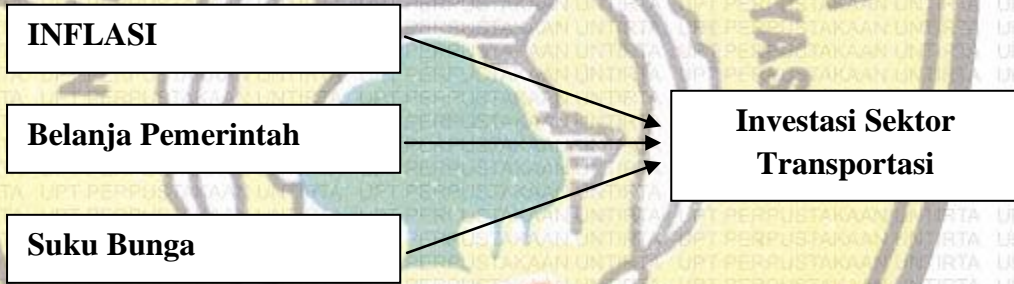
Hubungan tingkat suku bunga kredit dengan investasi adalah negatif.

Makin tinggi tingkat bunga, maka keinginan untuk melakukan investasi semakin kecil. Alasannya seorang investor akan menambah pengeluaran investasinya

apabila keuntungan yang diharapkan dari investasi lebih besar dari tingkat bunga yang harus dia bayar untuk dana investasi tersebut yang merupakan ongkos untuk penggunaan dana atau cost of capital. Makin rendah tingkat bunga maka pengusaha akan lebih terdorong untuk melakukan investasi, sebab biaya penggunaan dana juga semakin kecil (Nopirin, 2000).

Berdasarkan hubungan Suku Bunga Kredit dengan investasi maka terbentuk persamaan matematis sebagai berikut:

$$\text{Investasi} = f(\text{Suku Bunga Kredit}) \quad (2.3)$$



**Gambar 2.4**  
**Paradigma Penelitian**

Dalam perekonomian terdapat banyak faktor yang mempengaruhi investasi sektor transportasi di Indonesia. Faktor-faktor yang mempengaruhi investasi sektor transportasi Indonesia dalam penelitian ini adalah inflasi, belanja pemerintah dan suku bunga.

Berdasarkan kerangka pemikiran diatas, selanjutnya dapat dibuat hipotesis penelitian sebagai berikut:

**PERINGATAN !!!**

1. Dilarang mengutip sebagian/seluruh karya tulis ini untuk digandakan/diperjualbelikan.
2. Pengutipan hanya untuk kepentingan pendidikan, penelitian, penulisan karya tulis ilmiah, penyusunan laporan, dan atau tinjauan suatu masalah dengan catatan tidak merugikan Penulis.
3. Dilarang mengumumkan sebagian/seluruhnya karya tulis ini dalam bentuk apapun.

## 2.4 Hipotesis Penelitian

1. Terdapat pengaruh yang signifikan dari inflasi, belanja pemerintah dan suku bunga kredit secara parsial terhadap investasi sektor transportasi di Indonesia periode 1986-2016. Dimana inflasi dan suku bunga kredit berpengaruh negatif sedangkan belanja pemerintah berpengaruh positif.
2. Terdapat pengaruh dari inflasi, belanja pemerintah dan suku bunga kredit secara simultan terhadap investasi sektor transportasi di Indonesia periode 1986-2016.



### PERINGATAN !!!

1. Dilarang mengutip sebagian/seluruh karya tulis ini untuk digandakan/diperjualbelikan.
2. Pengutipan hanya untuk kepentingan pendidikan, penelitian, penulisan karya tulis ilmiah, penyusunan laporan, dan atau tinjauan suatu masalah dengan catatan tidak merugikan Penulis.
3. Dilarang mengumumkan sebagian/seluruhnya karya tulis ini dalam bentuk apapun.

## BAB III

### METODE PENELITIAN

#### 3.1 Jenis dan Objek Penelitian

Jenis penelitian ini adalah penelitian kuantitatif yaitu penelitian yang berawal dari suatu kerangka teori, gagasan para ahli yang selanjutnya dikembangkan menjadi permasalahan-permasalahan dan pemecahan yang diajukan untuk memperoleh pembenaran (verifikasi) dalam bentuk dukungan data empiris lapangan.

Objek penelitian dalam penelitian ini yaitu inflasi, belanja pemerintah dan suku bunga kredit sebagai variabel independen. Sedangkan investasi sebagai variabel dependen.

#### 3.2 Jenis dan Sumber Data

Jenis data yang digunakan dalam penelitian adalah data kuantitatif, yaitu data yang diukur dalam suatu skala numerik (angka). Data kuantitatif disini berupa data runtut waktu (*times series*). Dimana data *time series* merupakan data yang dikumpulkan dari waktu ke waktu yang dapat menggambarkan tentang perkembangan suatu kejadian/kegiatan tertentu.

Sedangkan sumber data dalam penelitian ini yaitu data sekunder. Data sekunder yaitu data yang diperoleh dari suatu lembaga atau instansi tertentu dan jurnal-jurnal ilmiah serta literatur-literatur lain yang berkaitan dengan topik penelitian ini.

#### PERINGATAN !!!

1. Dilarang mengutip sebagian/seluruh karya tulis ini untuk digandakan/diperjualbelikan.
2. Pengutipan hanya untuk kepentingan pendidikan, penelitian, penulisan karya tulis ilmiah, penyusunan laporan, dan atau tinjauan suatu masalah dengan catatan tidak merugikan Penulis.
3. Dilarang mengumumkan sebagian/seluruhnya karya tulis ini dalam bentuk apapun.

### 3.3 Variabel Penelitian dan Operasionalisasi

Variabel dependen dalam penelitian ini adalah investasi sebagai variabel dependen, sedangkan variabel independennya adalah inflasi, belanja pemerintah dan suku bunga kredit

Penelitian ini menggunakan satu variabel dependen dan tiga variabel independen. Definisi operasional masing-masing variabel dalam penelitian ini adalah sebagai berikut :

#### 1. Investasi

Investasi adalah pengeluaran yang dilakukan oleh para penanam modal yang menyangkut penggunaan sumber-sumber seperti peralatan, gedung, peralatan produksi dan mesin-mesin baru lainnya atau persediaan yang diharapkan akan memberikan keuntungan dari investasi tersebut. Kemudian investasi dalam penelitian ini disimbolkan dengan I

#### 2. Inflasi

Inflasi adalah kenaikan harga-harga barang-barang yang bersifat umum dan terus menerus (Rahardja dan Manurung, 2008:359). Inflasi dalam penelitian ini disimbolkan dengan INF.

#### 3. Belanja Pemerintah

Belanja pemerintah adalah seluruh pembelian atau pembayaran barang dan jasa untuk kepentingan nasional, seperti pembelian persenjataan dan alat-alat kantor pemerintah, pembangunan jalan dan bendungan, gaji pegawai negeri, angkatan bersenjata, dan lainnya (Samuelson, 1997). Belanja pemerintah dalam penelitian ini disimbolkan dengan GE.

#### PERINGATAN !!!

1. Dilarang mengutip sebagian/seluruh karya tulis ini untuk digandakan/diperjualbelikan.
2. Pengutipan hanya untuk kepentingan pendidikan, penelitian, penulisan karya tulis ilmiah, penyusunan laporan, dan atau tinjauan suatu masalah dengan catatan tidak merugikan Penulis.
3. Dilarang mengumumkan sebagian/seluruhnya karya tulis ini dalam bentuk apapun.

#### 4. Suku Bunga Kredit

Suku bunga kredit investasi adalah suku bunga kredit jangka menengah atau panjang yang digunakan untuk keperluan rehabilitasi, modernisasi, ekspansi, dan pendirian proyek-proyek baru. Suku bunga kredit dalam penelitian ini disimbolkan dengan SBK.

**Tabel 3.1**  
**Operasionalisasi Variabel**

No	Variabel	Konsep	Indikator	Satuan	Skala Ukur	Sumber data
1	Investasi (I)	Investasi adalah pengeluaran yang dilakukan oleh para penanam modal yang menyangkut penggunaan sumber-sumber seperti peralatan, gedung, peralatan produksi dan mesin-mesin baru lainnya atau persediaan yang diharapkan akan memberikan keuntungan dari investasi tersebut.	Investasi yang digunakan adalah investasi PMDN sektor transportasi. Data yang digunakan adalah data tahunan	Milyar Rupiah	Rasio	Badan Pusat Statistik Indonesia
2	Inflasi (INF)	Inflasi adalah kenaikan harga-harga barang-barang yang bersifat umum dan terus menerus.	Data inflasi menggunakan data tahunan. Inflasi yang digunakan dalam penelitian ini mengacu pada teori cost push inflation	Persen	Rasio	Badan Pusat Statistik Indonesia
3	Belanja Pemerintah (GE)	Belanja pemerintah adalah seluruh pembelian atau pembayaran barang dan jasa untuk kepentingan nasional.	Data belanja pemerintah yang digunakan adalah belanja modal.	MilyarRupiah	Rasio	Badan Pusat Statistik Indonesia
4	Suku Bunga Kredit (SBK)	Suku bunga adalah biaya yang harus dibayar oleh peminjam atas pinjaman yang diterima dan merupakan imbalan pada pemberi pinjaman atas investasi.	Data tingkat suku bunga kredit yang digunakan dalam penelitian ini adalah rata-rata tingkat bunga kredit investasi rupiah tahunan pada bank umum di Indonesia.	Persen	Rasio	Badan Pusat Statistik Indonesia

**PERINGATAN !!!**

1. Dilarang mengutip sebagian/seluruh karya tulis ini untuk digandakan/diperjualbelikan.
2. Pengutipan hanya untuk kepentingan pendidikan, penelitian, penulisan karya tulis ilmiah, penyusunan laporan, dan atau tinjauan suatu masalah dengan catatan tidak merugikan Penulis.
3. Dilarang mengumumkan sebagian/seluruhnya karya tulis ini dalam bentuk apapun.

### 3.4 Metode Analisis Data

#### 3.4.1 Analisis Regresi Berganda

Metode analisis yang digunakan pada penelitian ini adalah regresi berganda (*multipel regression*), yang digunakan untuk menguji adanya pengaruh variabel independen terhadap variabel dependen. Secara umum analisis regresi pada dasarnya menguji hubungan satu variabel terikat (*dependent*) dengan satu atau lebih variabel bebas (*independent*), dengan tujuan untuk mengestimasi nilai rata-rata variabel terikat (*dependent*) berdasarkan nilai variabel bebas (*independent*) yang diketahui. Pengaruh Inflasi, belanja pemerintah dan Suku Bunga kredit terhadap investasi sektor transportasi di Indonesia dapat digambarkan dengan fungsi sebagai berikut:

$$Y = \beta_0 + \beta_1 X_1 + \beta_2 X_2 + \beta_3 X_3 + \mu_t \quad (3.1)$$

$$I = \beta_0 + \beta_1 INF_t + \beta_2 GE_t + \beta_3 SB_t + \mu_t \quad (3.2)$$

$$\ln I = \beta_0 + \beta_1 \ln INF_t + \beta_2 \ln GE_t + \beta_3 \ln SB_t + \mu_t \quad (3.3)$$

Keterangan:

- I = Investasi
- INF = Inflasi
- SBK = Suku bunga kredit
- GE = Belanja Pemerintah
- $\beta_1, \beta_2, \beta_3$  = Koefisien variabel bebas
- $\mu$  = Term of error

### 3.5 Uji Normalitas

Uji normalitas digunakan untuk menguji distribusi frekuensi dari data yang diamati apakah data tersebut berdistribusi normal ataukah tidak (Gujarati dan Porter, 2010:169). Pendugaan persamaan dengan menggunakan metode



*Ordinary Least Square* (OLS) harus memenuhi sifat kenormalan, karena tidak normal dapat menyebabkan varians infinitif (ragam tidak hingga atau ragam yang sangat besar). Untuk menguji data berdistribusi normal atau tidak dapat digunakan alat statistik Jarbeque-Bera (JB).

Uji Jarque-Bera (J-B) adalah uji menggunakan hasil estimasi residual dan *chi squares* probability distribusi. Jika nilai J-B hitung < nilai  $X^2$  tabel, maka hipotesis tersebut menyatakan residual berdistribusi normal. Atau dengan nilai statistik JB didasarkan pada distribusi *chi squares* dengan derajat kebebasan (df)=2. Jika nilai probabilitas statistik JB lebih besar dari  $\alpha=10$  persen maka tidak terjadi permasalahan normalitas (Widarjono,2013;49).

### 3.6 Uji Asumsi Klasik

Uji asumsi klasik merupakan suatu persyaratan statistik yang harus dipenuhi pada analisis regresi berganda berbasis *Ordinary Least Square* (OLS). Menurut Gujarati dan Porter (2010;71), metode OLS memiliki beberapa sifat-sifat statistik yang menarik dan merupakan metode paling kuat dan dikenal dalam analisis regresi. Pengujian asumsi klasik dilakukan untuk mengetahui apakah hasil estimasi merupakan estimasi yang bersifat tidak bias linear terbaik *Best Linear Unbiased Estimator* (BLUE) atau tidak. Pengujian asumsi klasik tersebut berkaitan dengan apakah hasil estimasi regresi yang dilakukan benar-benar bebas dari adanya gejala multikolinieritas, gejala heterokedastisitas, dan gejala autokorelasi. Oleh karena itu dalam penelitian ini dilakukan uji terhadap asumsi klasik. Apakah terjadi penyimpangan-penyimpangan atau tidak, agar model penelitian ini layak untuk digunakan.

### 3.6.1 Uji Multikolinearitas

Uji multikolinearitas digunakan untuk mengetahui adanya hubungan linear yang sempurna diantara beberapa atau semua variabel independen dari model regresi (Damodar Gujarati, 1997). Model yang baik seharusnya tidak terjadi korelasi antar variabel independen. Dalam penelitian ini, uji multikolinearitas dilakukan dengan menggunakan matrik korelasi.

Berdasarkan penggunaan uji multikolinearitas dengan matrik korelasi, apabila nilai matrik korelasi antar variabel bebas kurang dari 0,90 artinya bahwa semua variabel bebas tidak terkena multikolinearitas sehingga tidak membahayakan interpretasi hasil analisis regresi (Ghozali, 2007).

### 3.6.2 Uji Heteroskedastisitas

Dalam persamaan regresi berganda perlu juga diuji mengenai sama atau tidak varians residual dari observasi yang satu dengan observasi yang lain. Jika residualnya mempunyai varians yang sama disebut homokedastisitas dan jika variannya tidak sama/berbeda disebut heteroskedastisitas (Gujarati dan Porter, 2010:84). Persamaan regresi dikatakan baik jika tidak terjadi heteroskedastisitas. Salah satu pengujian yang digunakan untuk mendeteksi heteroskedastisitas adalah *uji heteroskedasticity*. Uji white dapat menjadi uji heteroskedastisitas (murni) atau bias spesifikasi, ataupun keduanya (Gujarati dan Porter, 2010:493).

Untuk mendeteksi ada atau tidaknya heteroskedastisitas dapat dilakukan dengan membandingkan nilai probabilitas *Obs\*R-squared* dan *level of significance* ( $\alpha$ ) dengan kriteria sebagai berikut (Widarjono, 2007;140) :

Pada output eviws adalah sebagai berikut;

#### PERINGATAN !!!

1. Dilarang mengutip sebagian/seluruh karya tulis ini untuk digandakan/diperjualbelikan.
2. Pengutipan hanya untuk kepentingan pendidikan, penelitian, penulisan karya tulis ilmiah, penyusunan laporan, dan atau tinjauan suatu masalah dengan catatan tidak merugikan Penulis.
3. Dilarang mengumumkan sebagian/seluruhnya karya tulis ini dalam bentuk apapun.

- a. Jika nilai probabilitas  $Obs*R-squared > \alpha 0,1$ , maka tidak terdapat heteroskedastisitas yang artinya lolos uji heterokedastisitas.
- b. Jika nilai probabilitas  $Obs*R-squared < \alpha 0,1$  maka terdapat heteroskedastisitas yang artinya tidak lolos uji heterokedastisitas.

### 3.6.3 Uji Autokorelasi

Persamaan regresi yang baik adalah tidak memiliki masalah autokorelasi, jika terjadi autokorelasi maka persamaan tersebut menjadi tidak baik/tidak layak dipakai prediksi. Istilah autokorelasi adalah korelasi di antara anggota seri dari observasi-observasi yang diurutkan berdasarkan waktu. Dalam kaitannya dengan asumsi OLS, autokorelasi merupakan korelasi antara satu variabel gangguan dengan variabel gangguan lain (Gujarati dan Porter, 2010:85).

Masalah autokorelasi baru timbul jika ada korelasi secara linear antara kesalahan pengganggu periode  $t$  dengan kesalahan pengganggu periode  $t-1$ . Untuk menguji ada tidaknya autokorelasi dalam penelitian ini, digunakan *LM-test*.

Kriteria pengujian ada tidaknya autokorelasi dengan *LM-test* adalah sebagai berikut:

Pada output eviews adalah sebagai berikut;

- a. Jika nilai probabilitas  $Obs*R-Square > \alpha 0,1$  maka tidak terdapat autokorelasi yang artinya lolos uji autokorelasi.
- b. Jika nilai probabilitas  $Obs*R-Square < \alpha 0,1$  maka terdapat autokorelasi yang artinya tidak lolos uji autokorelasi.

Ada beberapa cara alternatif dalam mengatasi masalah autokorelasi, diantaranya sebagai berikut; (1) mencari data tambahan, (2) transformasikan salah satu (beberapa) variabel.

### 3.7 Rancangan Uji Hipotesis Statistik

Secara statistik, ketepatan fungsi regresi dalam menaksir nilai aktual dapat diukur dengan nilai statistik t, nilai statistik f, serta koefisien determinasi. Dalam bahasa statistik, hipotesis yang dinyatakan dikenal sebagai hipotesis nol (*null hypothesis*) dan dilambangkan dengan  $H_0$ . Hipotesis nol biasanya dilawankan pengujiannya terhadap hipotesis alternatif atau hipotesis yang dipertahankan (*alternative hypothesis*) yang dilambangkan dengan  $H_a$ . Jika kita menolak hipotesis nol, kita akan mengatakan bahwa penemuan kita secara statistik signifikan. Disisi lain, jika kita tidak menolak hipotesis nol, kita akan mengatakan bahwa penemuan kita secara statistik tidak signifikan (Gujarati, dan Porter, 2010; 146,148). Pengujian hipotesis dalam penelitian ini yaitu sebagai berikut;

#### 3.7.1 Uji Parsial (Uji t)

Uji t digunakan untuk menguji pengaruh variabel independen secara parsial terhadap variabel dependen, yaitu pengaruh dari masing-masing variabel independen yang terdiri atas inflasi, belanja pemerintah dan suku bunga kredit terhadap investasi sektor transportasi yang merupakan variabel dependennya.

Adapun rancangan pengujiannya yaitu sebagai berikut:

- a)  $H_0 : \beta_1 > 0$ , artinya tidak terdapat pengaruh dari variabel inflasi terhadap variabel investasi sektor transportasi di Indonesia Periode 2006-2016 dengan

asumsi bahwa variabel belanja pemerintah dan suku bunga kredit adalah konstan.

$H_a : \beta_1 < 0$ , artinya terdapat pengaruh dari variabel inflasi terhadap variabel investasi sektor transportasi di Indonesia Periode 1986-2016 dengan asumsi bahwa variabel belanja pemerintah dan suku bunga kredit adalah konstan.

b)  $H_0 : \beta_2 < 0$ , artinya tidak terdapat pengaruh dari variabel belanja pemerintah terhadap variabel investasi sektor transportasi di Indonesia periode 1986-2016 dengan asumsi bahwa variabel inflasi dan suku bunga kredit adalah konstan.

$H_a : \beta_2 > 0$ , artinya terdapat pengaruh yang dari variabel belanja pemerintah terhadap variabel investasi sektor transportasi di Indonesia periode 1986-2016 dengan asumsi bahwa variabel inflasi dan suku bunga kredit adalah konstan.

c)  $H_0 : \beta_3 > 0$ , artinya tidak terdapat pengaruh yang bersifat negatif dari variabel suku bunga kredit terhadap variabel investasi sektor transportasi di Indonesia periode 1986-2016 dengan asumsi bahwa variabel inflasi dan belanja pemerintah adalah konstan.

$H_a : \beta_3 < 0$ , artinya terdapat pengaruh yang dari variabel suku bunga kredit terhadap variabel investasi sektor transportasi di Indonesia periode 1986-2016 dengan asumsi bahwa variabel inflasi dan belanja pemerintah adalah konstan.

Dengan menggunakan taraf signifikan pada  $\alpha=1\%$ ,  $\alpha=5\%$ ,  $\alpha=10\%$  dan derajat bebas:  $df = (n-k)$ .

Statistik t diformulasikan sebagai berikut (Gujarati dan Porter, 2010: 150):

$$t_{hitung} = \frac{\beta_i}{se(\beta_i)} \quad (3.2)$$

**PERINGATAN !!!**

1. Dilarang mengutip sebagian/seluruh karya tulis ini untuk digandakan/diperjualbelikan.
2. Pengutipan hanya untuk kepentingan pendidikan, penelitian, penulisan karya tulis ilmiah, penyusunan laporan, dan atau tinjauan suatu masalah dengan catatan tidak merugikan Penulis.
3. Dilarang mengumumkan sebagian/seluruhnya karya tulis ini dalam bentuk apapun.

Di mana:

$\beta_i$  : nilai parameter/koefisien  $\beta$  ke- $i$

$se(\beta_i)$  : *standard error* parameter/koefisien  $\beta$  ke- $i$

Dalam penelitian ini  $t_{hitung}$  diperoleh melalui program *evIEWS* 8. Kriteria pengambilan keputusan uji hipotesis secara parsial yaitu sebagai berikut (Gujarati dan Porter, 2010: 153):

a) Jika nilai  $t_{hitung} > t_{tabel}$  pada taraf signifikan tertentu ( $\alpha=1\%$ ,  $\alpha=5\%$ ,  $\alpha=10\%$ ), maka hipotesis statistik atau  $H_0$  ditolak dan  $H_a$  diterima. Artinya inflasi berpengaruh terhadap investasi sektor transportasi.

Jika nilai  $t_{hitung} > t_{tabel}$  pada taraf signifikan tertentu ( $\alpha=1\%$ ,  $\alpha=5\%$ ,  $\alpha=10\%$ ), maka hipotesis statistik atau  $H_0$  diterima dan  $H_a$  ditolak. Artinya inflasi tidak berpengaruh terhadap investasi sektor transportasi.

b) Jika nilai  $t_{hitung} > t_{tabel}$  pada taraf signifikansi tertentu ( $\alpha=1\%$ ,  $\alpha=5\%$ ,  $\alpha=10\%$ ), maka hipotesis statistik atau  $H_0$  diterima dan  $H_a$  ditolak. Artinya belanja pemerintah tidak berpengaruh terhadap investasi sektor transportasi.

Jika nilai  $t_{hitung} < t_{tabel}$  pada taraf signifikansi tertentu ( $\alpha=1\%$ ,  $\alpha=5\%$ ,  $\alpha=10\%$ ), maka hipotesis statistik atau  $H_0$  ditolak dan  $H_a$  diterima. Artinya belanja pemerintah tidak berpengaruh terhadap investasi sektor transportasi

c) Jika nilai  $t_{hitung} > t_{tabel}$  pada taraf signifikan tertentu ( $\alpha=1\%$ ,  $\alpha=5\%$ ,  $\alpha=10\%$ ), maka hipotesis statistik atau  $H_0$  ditolak dan  $H_a$  diterima. Artinya suku bunga kredit berpengaruh terhadap investasi sektor transportasi.

**PERINGATAN !!!**

1. Dilarang mengutip sebagian/seluruh karya tulis ini untuk digandakan/diperjualbelikan.
2. Pengutipan hanya untuk kepentingan pendidikan, penelitian, penulisan karya tulis ilmiah, penyusunan laporan, dan atau tinjauan suatu masalah dengan catatan tidak merugikan Penulis.
3. Dilarang mengumumkan sebagian/seluruhnya karya tulis ini dalam bentuk apapun.

Jika nilai  $t_{hitung} > t_{tabel}$  pada taraf signifikan tertentu ( $\alpha=1\%$ ,  $\alpha=5\%$ ,  $\alpha=10\%$ ), maka hipotesis statistik atau  $H_0$  diterima dan  $H_a$  ditolak. Artinya suku bunga kredit tidak berpengaruh terhadap investasi sektor transportasi.

### 3.7.2 Uji Simultan (Uji F)

Uji F digunakan untuk menguji pengaruh variabel independen secara bersama-sama terhadap variabel dependen dari suatu persamaan regresi dengan menggunakan hipotesis statistik. Rancangan pengujiannya yaitu sebagai berikut:

1.  $H_0 : \beta_i = 0$ , artinya tidak terdapat pengaruh dari variabel inflasi, belanja pemerintah dan suku bunga kredit terhadap investasi sektor transportasi di Indonesia periode 1986-2016.
2.  $H_0 : \beta_i = H_1 : \text{ada salah satu } \beta_i \neq 0$ , artinya terdapat pengaruh dari variabel inflasi, belanja pemerintah dan suku bunga kredit terhadap investasi sektor transportasi di Indonesia periode 1986-2016.

Dengan menggunakan taraf signifikan tertentu ( $\alpha=1\%$ ,  $\alpha=5\%$ ,  $\alpha=10\%$ ), dan derajat bebas:  $df_1 = (k-1)$ ,  $df_2 = (n-k)$ .

Statistik F diformulasikan sebagai berikut (Gujarati dan Poter, 2010:311)

$$F = \frac{R^2 / (k-1)}{1 - R^2 / (n-k)} \quad (3.3)$$

Dimana:  $R^2$  : Koefisien determinasi  
 $n$  : Jumlah observasi  
 $k$  : Jumlah parameter (termasuk *intercept*) dalam model

#### PERINGATAN !!!

1. Dilarang mengutip sebagian/seluruh karya tulis ini untuk digandakan/diperjualbelikan.
2. Pengutipan hanya untuk kepentingan pendidikan, penelitian, penulisan karya tulis ilmiah, penyusunan laporan, dan atau tinjauan suatu masalah dengan catatan tidak merugikan Penulis.
3. Dilarang mengumumkan sebagian/seluruhnya karya tulis ini dalam bentuk apapun.

Dalam penelitian ini F-hitung diperoleh melalui program Eviews 8.

Kriteria pengambilan keputusan uji hipotesis parsial yaitu sebagai berikut (Gujarati dan Poter, 2010;307).

- a. Jika  $F_{hitung} > F_{tabel}$  pada taraf signifikansi 0,1 maka hipotesis yang di dapat yaitu  $H_0$  ditolak dan  $H_a$  diterima. Artinya inflasi, belanja pemerintah dan suku bunga kredit berpengaruh signifikan terhadap investasi sektor transportasi periode 2006-2016.
- b. Jika  $F_{hitung} < F_{tabel}$  pada taraf signifikansi 0,1 maka hipotesis yang di dapat yaitu  $H_0$  diterima dan  $H_a$  ditolak. Artinya inflasi, belanja pemerintah dan suku bunga kredit tidak berpengaruh signifikan terhadap investasi sektor transportasi periode 2006-2016.

### 3.7.3 Uji Koefisien Determinasi ( $R^2$ )

Koefisien determinasi ( $R^2$ ) merupakan ukuran ringkas yang menginformasikan kepada kita seberapa baik sebuah garis regresi sampel sesuai dengan datanya. Nilai koefisien determinasi adalah antara nol dan satu. Nilai  $R^2$  yang kecil berarti kemampuan variabel-variabel independen dalam menjelaskan variabel dependen amat terbatas. Sebaliknya, nilai yang mendekati satu berarti variabel-variabel independent memberikan hampir semua informasi yang dibutuhkan untuk memprediksi variabel-variabel dependen. Nilai  $R^2$  diformulasikan sebagai berikut (Gujarati dan Poter, 2010:97).

$$R^2 = \frac{\sum(\hat{Y} - \bar{Y})^2}{\sum(Y - \bar{Y})^2} \quad (3.3)$$

#### PERINGATAN !!!

1. Dilarang mengutip sebagian/seluruh karya tulis ini untuk digandakan/diperjualbelikan.
2. Pengutipan hanya untuk kepentingan pendidikan, penelitian, penulisan karya tulis ilmiah, penyusunan laporan, dan atau tinjauan suatu masalah dengan catatan tidak merugikan Penulis.
3. Dilarang mengumumkan sebagian/seluruhnya karya tulis ini dalam bentuk apapun.



Dimana:  $\hat{Y}$  : nilai Y estimate atau estimasi garis regresi

$\bar{Y}$  : nilai Y rata-rata.



**PERINGATAN !!!**

1. Dilarang mengutip sebagian/seluruh karya tulis ini untuk digandakan/diperjualbelikan.
2. Pengutipan hanya untuk kepentingan pendidikan, penelitian, penulisan karya tulis ilmiah, penyusunan laporan, dan atau tinjauan suatu masalah dengan catatan tidak merugikan Penulis.
3. Dilarang mengumumkan sebagian/seluruhnya karya tulis ini dalam bentuk apapun.

## BAB IV

### HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

#### 4.1 Gambaran Umum Objek Penelitian

##### 4.1.1 Perkembangan Transportasi Indonesia

###### a. Transportasi Darat

Transportasi darat menggunakan kendaraan bermotor dan kereta api sebagai fasilitas penggerakannya. Angkutan kendaraan bermotor sangat fleksibel terhadap pertumbuhan permintaan dari masyarakat dan dapat memberikan pelayanan *door to door services*, yaitu tempat pengiriman barang atau penumpang sampai ke tempat penerima barang atau tujuan penumpang.

**Tabel 4.1**  
**Perkembangan Jumlah Kendaraan Bermotor di Indonesia**  
**Tahun 2006-2016**

Tahun	Mobil Penumpang (Unit)	Bis (Unit)	Truk (Unit)	Sepeda Motor (Unit)	Jumlah (Unit)
2006	6.615.104	1.511.129	3.541.800	33.413.222	45.081.255
2007	8.864.961	2.103.423	4.845.937	41.955.128	57.769.449
2008	9.859.926	2.583.170	5.146.674	47.683.681	65.273.451
2009	7.910.404	2.160.973	4.498.171	52.767.093	70.714.569
2010	8.891.041	2.250.109	4.687.789	61.078.188	76.907.127
2011	9.548.866	2.254.406	4.958.738	68.839.341	85.601.351
2012	10.432.259	2.273.821	5.286.061	76.381.183	94.373.324
2013	11.484.514	2.286.309	5.615.494	84.732.652	104.118.969
2014	12.599.038	2.398.846	6.235.136	92.976.240	114.209.260
2015	13.480.973	2.420.917	6.611.028	98.881.267	121.394.185
2016	14.580.666	2.486.898	7.063.433	105.150.082	129.281.079

Sumber: Badan Pusat Statistik

Di Indonesia, perusahaan angkutan melayani angkutan barang (truk) dan angkutan penumpang (bis, taksi, dan lain-lain) berkembang cepat karena

#### PERINGATAN !!!

1. Dilarang mengutip sebagian/seluruh karya tulis ini untuk digandakan/diperjualbelikan.
2. Pengutipan hanya untuk kepentingan pendidikan, penelitian, penulisan karya tulis ilmiah, penyusunan laporan, dan atau tinjauan suatu masalah dengan catatan tidak merugikan Penulis.
3. Dilarang mengumumkan sebagian/seluruhnya karya tulis ini dalam bentuk apapun.

pelayanan disesuaikan dengan sifat dan kebutuhan masyarakat. Kebanyakan jenis muatan adalah barang-barang yang terbatas berat dan volumenya serta jarak yang dekat. Perkembangan ini dari tahun ke tahun mengalami perkembangan yang terus-menerus meningkat jumlah moda transportasinya.

Dilihat dari tabel diatas, kendaraan bermotor jenis mobil penumpang, setiap tahunnya mengalami pertumbuhan yang relatif stabil peningkatannya. Jumlah seluruh kendaraan bermotor menurut jenisnya mengalami peningkatan yang terus-menerus. Dilihat dari perkembangannya, jenis kendaraan sepeda motor adalah jenis kendaraan yang perkembangannya lebih pesat dari jumlah jenis kendaraan bermotor lainnya yang mengalami peningkatan secara terus menerus dari setiap tahunnya. Di mana perkembangan yang paling tinggi terjadi pada tahun 2010 mencapai 61.078.188 dari tahun sebelumnya sebesar 52.767.093 unit di tahun 2009. Hal ini terjadi karena semakin mudahnya masyarakat dalam memperoleh sepeda motor yang bisa diperoleh dengan cara mengkredit sepeda motor dengan uang muka yang rendah dan cicilan yang rendah pula dan dengan sepeda motor akan lebih efisien mengatasi kemacetan lalu lintas dibandingkan dengan menggunakan mobil penumpang ataupun bis.

Kemudian untuk kereta api, sumbangan kereta api bagi perkembangan ekonomi dan masyarakat sangat besar. Kereta api yang memulai angkutan barang dalam jumlah yang besar dengan biaya yang rendah sehingga merangsang pertumbuhan industri, pertambangan, perdagangan, dan kegiatan lainnya di masyarakat sehingga kota-kota tumbuh dan berkembang setelah adanya jaringan kereta api. Perkembangan kereta api di Indonesia pada akhir-akhir ini mulai

**PERINGATAN !!!**

1. Dilarang mengutip sebagian/seluruh karya tulis ini untuk digandakan/diperjualbelikan.
2. Pengutipan hanya untuk kepentingan pendidikan, penelitian, penulisan karya tulis ilmiah, penyusunan laporan, dan atau tinjauan suatu masalah dengan catatan tidak merugikan Penulis.
3. Dilarang mengumumkan sebagian/seluruhnya karya tulis ini dalam bentuk apapun.

meningkat, bukan saja antarkota, tetapi juga di daerah perkotaan yang lalu lintasnya padat. Berikut penjelesannya

**Tabel 4.2**  
**Jumlah Penumpang dan Barang Melalui Transportasi Kereta Api di Indonesia Tahun 2006-2015**

Tahun	Penumpang (Juta jiwa)	Barang (Ribuan Ton)
2006	159	18.702
2007	175	17.099
2008	194	16.293
2009	207	17.146
2010	203	17.341
2011	199	17.273
2012	202	17.077
2013	216	19.443
2014	278	18.923
2015	326	32.034

*Sumber: Badan Pusat Statistik*

Pada Tabel 4.2 jumlah penumpang yang menggunakan jasa transportasi kereta api di Indonesia pada tahun 2006 sampai dengan tahun 2015 terus mengalami fluktuasi. Di mana jumlah penumpang yang menggunakan jasa kereta api terjadi peningkatan tertinggi pada tahun 2007-2008 yaitu dari 175 juta penumpang menjadi 194 juta penumpang. Dan jumlah penumpang mengalami penurunan pada tahun 2014 yang paling tinggi dari tahun sebelumnya yaitu dari 216 juta penumpang menjadi 1,07 juta penumpang. Sedangkan untuk jumlah barang yang didistribusikan dengan menggunakan jasa kereta api, pada tahun 2006 sampai tahun 2009 mengalami fluktuasi, sedangkan pada tahun 2010 sampai tahun 2015 jumlah barang yang melalui transportasi kereta api mengalami peningkatan secara terus menerus setiap tahunnya dari 19.114 ribu ton hingga menjadi 32.034 ribu ton pada tahun 2015.

**PERINGATAN !!!**

1. Dilarang mengutip sebagian/seluruh karya tulis ini untuk digandakan/diperjualbelikan.
2. Pengutipan hanya untuk kepentingan pendidikan, penelitian, penulisan karya tulis ilmiah, penyusunan laporan, dan atau tinjauan suatu masalah dengan catatan tidak merugikan Penulis.
3. Dilarang mengumumkan sebagian/seluruhnya karya tulis ini dalam bentuk apapun.

## b. Transportasi Laut

Indonesia adalah negara maritim yang terdiri atas 17.508 pulau merupakan negara kepulauan terbesar di dunia. Beranjak dari kondisi geografis Indonesia tersebut, maka peranan transportasi laut dan penyeberangan sangat dominan dalam memperlancar arus barang dan manusia. Mengingat pentingnya transportasi laut dan penyeberangan maka penyediaan sarana dan prasarana transportasi laut dan penyeberangan harus dapat mengatasi kebutuhan permintaan akan jasa transportasi laut dan penyeberangan secara efektif dan efisien. Dengan tingginya arus barang dan manusia melalui laut dan penyeberangan sebagai akibat laju pembangunan nasional dan pemerataan hasil-hasil pembangunan ke seluruh pelosok tanah air, maka kebutuhan lintasan penyeberangan antarpulau dan antar pelabuhan semakin meningkat pula.

### **PERINGATAN !!!**

1. Dilarang mengutip sebagian/seluruh karya tulis ini untuk digandakan/diperjualbelikan.
2. Pengutipan hanya untuk kepentingan pendidikan, penelitian, penulisan karya tulis ilmiah, penyusunan laporan, dan atau tinjauan suatu masalah dengan catatan tidak merugikan Penulis.
3. Dilarang mengumumkan sebagian/seluruhnya karya tulis ini dalam bentuk apapun.

**Tabel 4.3**  
**Bongkar Muat Barang Antarpulau dan Luar Negeri di Pelabuhan Indonesia**  
**Tahun 2006-2015 (000 Tons)**

Tahun	Muat		Barang	
	Antar pulau	Luar Negeri	Antar pulau	Luar Negeri
2006	123.135	145.891	151.417	45.173
2007	161.046	240.767	185.108	55.357
2008	170.895	145.120	243.312	44.925
2009	242.110	223.555	249.052	61.260
2010	182.486	233.222	221.675	65.641
2011	238.940	376.652	284.292	78.836
2012	312.599	488.264	327.715	69.645
2013	303.881	510.699	336.063	89.512
2014	324.793	529.130	371.383	96.865
2015	351.331	540.743	382.533	98.385

*Sumber: Badan Pusat Statistik*

Dilihat dari Tabel 4.3, diketahui bahwa keadaan bongkar muat barang di pelabuhan di Indonesia baik antarpulau maupun luar negeri, mengalami pergerakan dalam jumlahnya.

Untuk muat dan bongkar barang antarpulau dari tahun 2006-2015 terus mengalami peningkatan, namun sempat menurun pada tahun 2010 yaitu untuk muat barang sebesar 182.486 ton dari 242.110 ton. Sedangkan bongkar barang sebesar 221.675 dari 249.052. Untuk muat dan bongkar barang luar negeri dari tahun 2006-2015 secara keseluruhan juga terus mengalami peningkatan, namun pada tahun 2008 mengalami penurunan yaitu untuk muat barang sebesar 145.120 dari 240.767, sedangkan bongkar barang sebesar 44.925 dari 55.357.

**PERINGATAN !!!**

1. Dilarang mengutip sebagian/seluruh karya tulis ini untuk digandakan/diperjualbelikan.
2. Pengutipan hanya untuk kepentingan pendidikan, penelitian, penulisan karya tulis ilmiah, penyusunan laporan, dan atau tinjauan suatu masalah dengan catatan tidak merugikan Penulis.
3. Dilarang mengumumkan sebagian/seluruhnya karya tulis ini dalam bentuk apapun.

**Tabel 4.4**  
**Jumlah Penumpang Kapal di Pelabuhan Yang Diusahakan dan Tidak**  
**Diusahakan di Indonesia Tahun 2006-20015**

<b>Tahun</b>	<b>Berangkat (Jiwa)</b>	<b>Datang (Jiwa)</b>
2006	13.664.000	14.136.800
2007	14.762.000	15.245.800
2008	18.705.500	18.919.000
2009	14.906.000	14.858.900
2010	18.271.744	18.314.824
2011	19.996.856	19.704.823
2012	26.149.461	24.197.766
2013	23.081.546	22.229.550
2014	22.377.116	21.998.219
2015	22.165.221	23.011.931

*Sumber: Badan Pusat Statistik Indonesia*

Untuk jumlah penumpang yang menggunakan jasa kapal pelabuhan, pergerakannya relatif stabil dengan pergerakan yang tidak banyak berbeda dengan tahun-tahun sebelumnya. Akan tetapi terjadi penurunan yang cukup drastis baik jumlah penumpang yang berangkat maupun jumlah penumpang yang datang, yakni terjadi pada tahun 2009 dari total jumlah penumpang yang berangkat 18.705.000 ribu tahun 2008 menurun menjadi 14.906.000 ribu pada tahun 2009. Begitu pun yang terjadi pada jumlah penumpang yang datang dari jumlah penumpang 18.919.000 ribu tahun 2008 menurun menjadi 14.858.000 ribu pada tahun 2009.

### **c. Transportasi Udara**

Transportasi udara menggunakan moda pesawat terbang yang dikelola oleh perusahaan penerbangan. Jasa penerbangan memiliki keunggulan dari jasa moda lainnya, seperti kecepatan sangat tinggi dan dapat digunakan secara fleksibel karena tidak terikat pada hambatan alam kecuali cuaca. Penerbangan lebih

**PERINGATAN !!!**

1. Dilarang mengutip sebagian/seluruh karya tulis ini untuk digandakan/diperjualbelikan.
2. Pengutipan hanya untuk kepentingan pendidikan, penelitian, penulisan karya tulis ilmiah, penyusunan laporan, dan atau tinjauan suatu masalah dengan catatan tidak merugikan Penulis.
3. Dilarang mengumumkan sebagian/seluruhnya karya tulis ini dalam bentuk apapun.

mengutamakan angkutan penumpang, sedangkan angkutan barang adalah barang-barang bernilai tinggi dengan berat ringan.

**Tabel 4.5**  
**Jumlah Keberangkatan Penumpang dan Barang di Bandara Indonesia**  
**Tahun 2006-2016**

Tahun	Keberangkatan Dalam Negeri		Keberangkatan Luar Negeri	
	Penumpang (Orang)	Barang (Ton)	Penumpang (Orang)	Barang (Ton)
2006	32.687.079	265.940	5.672.214	141.676
2007	34.864.507	297.683	6.581.348	174.418
2008	36.144.036	300.170	7.297.757	169.181
2009	41.691.068	288.651	8.016.229	157.904
2010	48.872.363	375.760	9.456.611	178.895
2011	59.275.637	463.507	10.745.007	178.797
2012	70.682.216	520.561	11.749.073	195.181
2013	73.594.917	525.412	13.221.004	210.733
2014	71.625.696	542.927	13.694.482	206.707
2015	72.922.017	601.861	13.890.105	198.877
2016	83.350.000	534.594	14.801.000	205.419

*Sumber: Badan Pusat Statistik Indonesia*

Perkembangan jumlah keberangkatan penumpang dan barang dalam negeri dan luar negeri secara keseluruhan terus mengalami kenaikan, namun jumlah keberangkatan penumpang dalam negeri mengalami penurunan pada tahun 2014 sebesar 71.625.696 dari 73.594.917 tahun 2013. Sedangkan jumlah barang dalam negeri terjadi penurunan pada tahun 2009 yaitu 288.651 ton dari 300.170 ton.

#### **4.1.2 Perkembangan Investasi Sektor Transportasi**

Investasi merupakan suatu faktor krusial bagi kelangsungan proses pembangunan ekonomi. Pembangunan ekonomi melibatkan kegiatan-kegiatan produksi barang dan jasa di semua sektor-sektor ekonomi. Terciptanya kegiatankegiatan produksi dapat mendorong terciptanya kesempatan kerja dan

**PERINGATAN !!!**

1. Dilarang mengutip sebagian/seluruh karya tulis ini untuk digandakan/diperjualbelikan.
2. Pengutipan hanya untuk kepentingan pendidikan, penelitian, penulisan karya tulis ilmiah, penyusunan laporan, dan atau tinjauan suatu masalah dengan catatan tidak merugikan Penulis.
3. Dilarang mengumumkan sebagian/seluruhnya karya tulis ini dalam bentuk apapun.



peningkatan pendapatan masyarakat, yang selanjutnya meningkatkan permintaan di pasar. Terjadinya perkembangan pasar menunjukkan bahwa volume kegiatan produksi juga berkembang, kesempatan kerja dan pendapatan di dalam negeri akan meningkat sehingga dapat menciptakan pertumbuhan ekonomi (Tulus, 2001).

**Tabel 4.6**  
**Investasi Sektor Transportasi di Indonesia Tahun 2006-2016**

Tahun	PMDN Transportasi (Milyar Rupiah)
2006	1.227,7
2007	286,2
2008	429,2
2009	809,2
2010	13.787,7
2011	8.130,1
2012	8.612,0
2013	13.178,4
2014	15.715,0
2015	21.333,9
2016	26.769,6

*Sumber : Badan pusat Statistik Indonesia*

Investasi sektor transportasi yang digunakan adalah penanaman modal dalam negeri (PMDN) sektor transportasi Indonesia. Penanaman modal dalam negeri (PMDN) di Indonesia mengalami fluktuasi yang cukup tajam sejak tahun 2006 sampai 2016. PMDN sektor transportasi memiliki jumlah yang paling kecil sejak tahun 2006 sampai 2016 adalah pada tahun 2007, yaitu sebesar Rp. 286,2 milyar dan pada tahun 2016 jumlah PMDN sektor transportasi memiliki nilai yang paling tinggi, yaitu sekitar Rp 26.769,6 milyar.

**PERINGATAN !!!**

1. Dilarang mengutip sebagian/seluruh karya tulis ini untuk digandakan/diperjualbelikan.
2. Pengutipan hanya untuk kepentingan pendidikan, penelitian, penulisan karya tulis ilmiah, penyusunan laporan, dan atau tinjauan suatu masalah dengan catatan tidak merugikan Penulis.
3. Dilarang mengumumkan sebagian/seluruhnya karya tulis ini dalam bentuk apapun.

### 4.1.3 Perkembangan Inflasi di Indonesia

Perkembangan inflasi di Indonesia periode 2006-2015 mengalami fluktuasi, Pada tahun 2008, tingkat inflasi di Indonesia melonjak naik dari angka 6,59% pada tahun 2007 menjadi 11,06 persen. Penyumbang inflasi terbesar pada tahun 2008 ini adalah lebih banyak dari sisi cost push inflation atau karena adanya tekanan dari sisi biaya produksi yang meningkat. Meningkatnya harga minyak dunia pada tahun 2007, akhirnya memaksa Pemerintah untuk menaikkan harga BBM pada bulan Mei 2008. Hal ini menyebabkan biaya produksi naik dan memaksa produsen untuk menaikkan harga.

**Tabel 4.7**  
**Perkembangan Inflasi Tahun 2006-2016**

Tahun	Inflasi (%)
2006	6,60
2007	6,59
2008	11,06
2009	2,78
2010	6,96
2011	3,79
2012	4,30
2013	8,38
2014	8,36
2015	3,35
2016	3,02

*Sumber: Badan Pusat Statistik Indonesia*

Trend pergerakan inflasi antara tahun 2009 dan 2010 menunjukkan hal yang berlawanan. Tahun 2009 trend laju inflasi menurun sementara tahun 2010 trend laju inflasi meningkat. Tahun 2009 dimulai dengan inflasi yang cukup tinggi yakni 9,17 persen namun di akhir tahun tingkat inflasi tersebut dapat turun secara signifikan menjadi 2,78 persen. Sementara untuk tahun 2010, inflasi

**PERINGATAN !!!**

1. Dilarang mengutip sebagian/seluruh karya tulis ini untuk digandakan/diperjualbelikan.
2. Pengutipan hanya untuk kepentingan pendidikan, penelitian, penulisan karya tulis ilmiah, penyusunan laporan, dan atau tinjauan suatu masalah dengan catatan tidak merugikan Penulis.
3. Dilarang mengumumkan sebagian/seluruhnya karya tulis ini dalam bentuk apapun.

dimulai dari level yang rendah yakni 3,72 persen, namun ditutup dengan level inflasi yang lebih tinggi yaitu 6,96 persen. Berikut penjelasannya:

Pada tahun 2011-2012 tingkat inflasi dapat dijaga pada level yang rendah sebesar 3,79 persen dan 4,30 persen. Pada tahun 2014 tingkat inflasi sebesar 8,36 persen dimana mengalami sedikit penurunan dibandingkan dengan tahun 2013 sebesar 8,38 persen. Inflasi ini terjadi karena mendapat tekanan yang tinggi dari barang yang harganya ditetapkan oleh Pemerintah (*administered price*) dan bahan pangan yang harganya bergejolak (*volatile food*). Dimana inflasi disebabkan oleh adanya pengaruh kenaikan harga BBM bersubsidi yang secara signifikan mendorong kenaikan harga secara umum, baik yang disebabkan oleh dampak langsung maupun dampak lanjutan. Pada tahun 2015 terjadi penurunan inflasi yang cukup tajam sebesar 3.75 persen, dan Pemerintah dapat menjaga kestabilan inflasi sampai tahun 2016. Bahkan selama periode 2006-2016 tahun 2016 merupakan tahun dengan tingkat inflasi yang paling rendah yaitu sebesar 3,02%. Penurunan inflasi ini merupakan dampak dari penurunan harga minyak dunia yang berimbas pada penurunan harga BBM telah mendorong turunnya harga-harga terutama transportasi dan bahan makanan.

#### 4.1.4 Perkembangan Belanja Pemerintah di Indonesia

Menurut WW. Rostow dan RA. Musgrave, perkembangan belanja pemerintah sejalan dengan tahap perkembangan ekonomi dari suatu negara. Hal itu juga dialami oleh Indonesia dimana baik nilai nominal maupun riil dari total belanja pemerintah terus meningkat sepanjang tahun.

#### PERINGATAN !!!

1. Dilarang mengutip sebagian/seluruh karya tulis ini untuk digandakan/diperjualbelikan.
2. Pengutipan hanya untuk kepentingan pendidikan, penelitian, penulisan karya tulis ilmiah, penyusunan laporan, dan atau tinjauan suatu masalah dengan catatan tidak merugikan Penulis.
3. Dilarang mengumumkan sebagian/seluruhnya karya tulis ini dalam bentuk apapun.

Dengan menggunakan klasifikasi belanja negara terbaru, belanja negara digolongkan menjadi belanja pemerintah pusat dan transfer ke daerah.

Selanjutnya, belanja pemerintah pusat dibedakan menjadi belanja K/L dan Non K/L yang secara keseluruhan meliputi belanja pegawai, belanja barang, belanja modal, belanja hibah, bantuan sosial, pembayaran bunga utang, subsidi, dan belanja lainnya. Sementara itu, transfer ke daerah dibagi menjadi dana perimbangan serta dana otonomi khusus dan dana penyesuaian.

Apabila dibandingkan dengan pos transfer ke daerah, pos belanja pemerintah pusat selalu lebih besar. Dalam pos belanja pemerintah ini, belanja pegawai, subsidi, pembayaran bunga utang, dan belanja barang hampir selalu lebih besar daripada belanja modal yang juga digunakan untuk mendukung pemenuhan sarana dan prasarana kegiatan investasi.

Sama halnya apabila membandingkan belanja pemerintah dengan tidak menggunakan format *uniffied budget*, atau dengan kata lain dengan menggunakan format lama, dimana belanja pemerintah pusat dibedakan menjadi belanja rutin dan belanja pembangunan. Dari kedua pos tersebut, pos pengeluaran rutin juga selalu lebih besar daripada belanja pembangunan. Besarnya pos belanja pembangunan yang relatif kecil ini juga dapat mengindikasikan nilai investasi dari pemerintah.

**PERINGATAN !!!**

1. Dilarang mengutip sebagian/seluruh karya tulis ini untuk digandakan/diperjualbelikan.
2. Pengutipan hanya untuk kepentingan pendidikan, penelitian, penulisan karya tulis ilmiah, penyusunan laporan, dan atau tinjauan suatu masalah dengan catatan tidak merugikan Penulis.
3. Dilarang mengumumkan sebagian/seluruhnya karya tulis ini dalam bentuk apapun.

**Tabel 4.8**  
**Belanja Pemerintah Tahun 2006-2016**

Tahun	Belanja Pemerintah (Milyar Rupiah)
2006	54,952
2007	64,289
2008	72,773
2009	75,871
2010	80,287
2011	117,855
2012	145,104
2013	192,600
2014	160,790
2015	251,434
2016	147,347

*Sumber : Badan Pusat Statistik Indonesia*

Berdasarkan tabel di atas dapat dilihat bahwa belanja pemerintah dari tahun hampir selalu mengalami kenaikan. Hanya pada tahun 2014 dan 2016 belanja negara mengalami penurunan dari tahun sebelumnya yaitu Rp 192,600 menjadi Rp 160,790 milyar rupiah, kemudian naik kembali pada tahun 2015 dan turun lagi pada tahun 2016.

#### 4.1.5 Perkembangan Tingkat Suku Bunga Kredit di Indonesia

Teori Klasik menyatakan bahwa keputusan apakah suatu investasi akan dilakukan atau tidak tergantung dari tingkat suku bunga yang merupakan biaya dari penggunaan dana (Nopirin, 1992). Keinginan untuk melakukan investasi akan semakin kecil apabila tingkat suku bunga adalah tinggi. Hal ini dikarenakan besarnya pengeluaran yang dikeluarkan oleh investor dalam suatu investasi akan bertambah sebagai akibat dari tingginya tingkat bunga yang merupakan biaya dari penggunaan dana (*cost of capital*) yang harus dibayarkan untuk dana investasi tersebut. Sebaliknya, semakin rendah tingkat suku bunga akan semakin

**PERINGATAN !!!**

1. Dilarang mengutip sebagian/seluruh karya tulis ini untuk digandakan/diperjualbelikan.
2. Pengutipan hanya untuk kepentingan pendidikan, penelitian, penulisan karya tulis ilmiah, penyusunan laporan, dan atau tinjauan suatu masalah dengan catatan tidak merugikan Penulis.
3. Dilarang mengumumkan sebagian/seluruhnya karya tulis ini dalam bentuk apapun.

mendorong investor untuk melakukan investasi. Hal ini dikarenakan biaya penggunaan dana semakin kecil sehingga tingkat keuntungan yang diharapkan semakin besar (Samuelson dan Nordhaus, 1998).

**Tabel 4.9**  
**Suku Bunga Kredit Investasi Periode 2006-2016**

Tahun	Suku Bunga Kredit (%)
2006	15,10
2007	13,01
2008	14,40
2009	12,96
2010	12,28
2011	12,04
2012	11,27
2013	11,82
2014	12,36
2015	12,21
2016	11,21

*Sumber : Badan Pusat Statistik Indonesia*

Data di atas menunjukkan bahwa suku bunga kredit mengalami fluktuasi setiap tahunnya. Selama periode 2007-2016 suku bunga kredit tertinggi terjadi pada tahun 2008 yaitu sebesar 14,40%. Hal ini disebabkan karena adanya krisis keuangan yang terjadi di Amerika Serikat sehingga berdampak pada negara-negara di Asia yang tergantung pada tingkat integrasi negara yang bersangkutan pada ekonomi dunia.

1. Dilarang mengutip sebagian/seluruh karya tulis ini untuk digandakan/diperjualbelikan.
2. Pengutipan hanya untuk kepentingan pendidikan, penelitian, penulisan karya tulis ilmiah, penyusunan laporan, dan atau tinjauan suatu masalah dengan catatan tidak merugikan Penulis.
3. Dilarang mengumumkan sebagian/seluruhnya karya tulis ini dalam bentuk apapun.

## 4.2 Hasil Penelitian

### 4.2.1 Hasil Analisis Model Penelitian

Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui pengaruh Penanaman Modal Asing (PMA), ULN Pemerintah dan Keterbukaan Perdagangan terhadap Produk Domestik Bruto (PDB). Metode yang digunakan dalam penelitian ini yaitu *Ordinary Least Squares* (OLS) menggunakan eviws 8.0. Model penelitian yang digunakan dalam penelitian ini adalah sebagai berikut:

$$\ln I = \beta_0 + \beta_1 \text{INF}_t + \beta_2 \ln \text{GE}_t + \beta_3 \text{SB}_t + \mu_t \dots \dots \dots 4.1$$

**Tabel 4.10**  
**Hasil Pengolahan Data**

Variabel	Koefisien Regresi	t-statistik	Probabilitas
Konstanta	29,45193	8,091356	0,0011
Inflasi	0,037233	0,032548	0,2627
Ln Belanja Pemerintah	1,08666	2,608901	0,0146
Suku Bunga Kredit	-0,493539	-2,321856	0,0280
R - Squared	0,204322	F - Statistk	2,311110
Adjusted R - Square	0,115913	Prob (F - Statistik)	0,098689

*Sumber: Data diolah*

**PERINGATAN !!!**

1. Dilarang mengutip sebagian/seluruh karya tulis ini untuk digandakan/diperjualbelikan.
2. Pengutipan hanya untuk kepentingan pendidikan, penelitian, penulisan karya tulis ilmiah, penyusunan laporan, dan atau tinjauan suatu masalah dengan catatan tidak merugikan Penulis.
3. Dilarang mengumumkan sebagian/seluruhnya karya tulis ini dalam bentuk apapun.

Berdasarkan pengujian model diperoleh persamaan sebagai berikut;

$$\text{LnI} = 29,45193 + 0,037233 \text{ INFt} + 1,086663 \text{ LnGEt} - 0,493539 \text{ SBKt} + \text{et}$$

$$R = 0,204322$$

Hasil pengujian diatas menunjukkan bahwa, nilai koefisien determinasi ( $R^2$ ) yaitu sebesar 0,204322 atau 20 %. Artinya variabel Inflasi, Belanja Pemerintah dan Tingkat Suku Bunga Kredit berpengaruh sebesar 20 % terhadap Investasi Sektor Transportasi di Indonesia periode 1986-2016

#### 4.2.2 Uji Normalitas

Pengujian normalitas dilakukan untuk menguji apakah dalam sebuah model penelitian, variabel dependen dan variabel independen atau keduanya mempunyai distribusi normal atau tidak. Model yang baik yaitu yang berdistribusi normal. Hal ini dapat dilihat dari nilai probabilitas yang nilainya lebih besar dari 0,1 atau 10 persen.

**Tabel 4.11**  
**Hasil Uji Normalitas**

Jarque-Bera	Probability
1,616066	0,445734

Berdasarkan hasil pengujian normalitas menggunakan EvIEWS-8, diperoleh nilai Jarque-Bera sebesar 1,616066 dengan probabilitas sebesar 0,445734. Nilai probabilitas Jarque-Bera lebih besar dari  $\alpha = 0,1$  sehingga  $H_0$  ditolak dan disimpulkan bahwa model telah terdistribusi normal.

**PERINGATAN !!!**

1. Dilarang mengutip sebagian/seluruh karya tulis ini untuk digandakan/diperjualbelikan.
2. Pengutipan hanya untuk kepentingan pendidikan, penelitian, penulisan karya tulis ilmiah, penyusunan laporan, dan atau tinjauan suatu masalah dengan catatan tidak merugikan Penulis.
3. Dilarang mengumumkan sebagian/seluruhnya karya tulis ini dalam bentuk apapun.



## 4.2.3 Hasil Asumsi Klasik

### 4.2.3.1 Uji Multikolinearitas

Uji multikolinearitas digunakan untuk mengetahui adanya hubungan linear yang sempurna diantara beberapa atau semua variabel independen dari model regresi (Damodar Gujarati, 1997). Model yang baik seharusnya tidak terjadi korelasi antar variabel independen.

**Tabel 4.12**  
**Hasil Uji Multikolinearitas**

	INF	LNGE	SBK
INF	1,000000	-0,073395	0,431190
LNGE	-0,073395	1,000000	-0,805408
SBK	0,431190	-0,805408	1,000000

Sumber : Data Diolah

Berdasarkan hasil uji multikolinearitas pada tabel 4.11, diketahui bahwa nilai korelasi antar variabel tidak ada yang lebih besar dari 0,9 yang artinya semua variabel tidak terkena multikolinearitas.

### 4.2.3.2 Uji Heterodekastisitas

Heteroskedastisitas adalah keadaan dimana faktor gangguan tidak memiliki varian yang sama. Pengujian terhadap gejala heteroskedastisitas dapat dilakukan dengan melakukan *White Test*.

**Tabel 4.13**  
**Hasil Uji Heterokedastisitas**

Obs*R-Squared	Prob. Chi-Square
12,57397	0,1828

Sumber : Data Diolah

Hasil pengujian heterokedastisitas menunjukkan bahwa nilai probabilitas

Obs\*R-squared adalah 0,1828 nilai ini lebih besar dari  $\alpha = 1$  persen atau 0,1 maka

dapat dikatakan bahwa dalam model ini tidak terdapat permasalahan heteroskedastisitas.

#### 4.2.3.3 Uji Autokorelasi

Pengujian autokorelasi dilakukan untuk menguji apakah dalam sebuah penelitian terdapat hubungan antara residual antar waktu pada model penelitian yang digunakan, sehingga estimasi menjadi bias. Identifikasi ada tidaknya permasalahan autokorelasi dilakukan menggunakan uji *Breusch-Godfrey Serial Correlation LM Test*.

**Tabel 4.15**  
**Hasil Uji Autokorelasi**

Obs*R-Squared	Prob. Chi-Square
0,401170	0,8183

*Sumber : Data Diolah*

Berdasarkan hasil uji autokorelasi menunjukkan bahwa nilai probabilitas Obs\*R-squared adalah 0,8183. Nilai ini lebih besar dari  $\alpha = 1$  persen atau 0,1. Dengan demikian dapat disimpulkan bahwa tidak terdapat permasalahan autokorelasi.

#### 4.2.4 Pengujian Hipotesis Statistik

##### 4.2.4.1 Pengujian Parsial (Uji t)

Uji hipotesis ini digunakan untuk membuktikan apakah variabel inflasi, belanja pemerintah dan suku bunga kredit secara parsial mempunyai atau tidak mempunyai hubungan dengan investasi sektor transportasi. Parameter suatu variabel dikatakan memiliki pengaruh signifikan jika nilai t-hitung suatu variabel lebih besar dari nilai t-tabel.

#### **PERINGATAN !!!**

1. Dilarang mengutip sebagian/seluruh karya tulis ini untuk digandakan/diperjualbelikan.
2. Pengutipan hanya untuk kepentingan pendidikan, penelitian, penulisan karya tulis ilmiah, penyusunan laporan, dan atau tinjauan suatu masalah dengan catatan tidak merugikan Penulis.
3. Dilarang mengumumkan sebagian/seluruhnya karya tulis ini dalam bentuk apapun.

Dalam persamaan digunakan, taraf keyakinan sebesar 9 persen ( $\alpha = 0,1$ ), dengan degree of freedom ( $df = n-k = 31-4 = 27$ ), maka diperoleh t-tabel sebesar 1,703288. Hasil uji statistik dapat dilihat pada tabel 4.14 berikut;

**Tabel 4.12**  
**Uji t**

Variabel	t hitung	t tabel	Keputusan	Artinya
Ln I	3,639925	1,703288	Tolak $H_0$	Berpengaruh
INF	1,143946	1,703288	Tidak tolak $H_0$	Tidak Berpengaruh
Ln GE	-2,608901	-1,703288	Tolak $H_0$	Berpengaruh
SBK	-2,321856	-1,703288	Tolak $H_0$	Berpengaruh

Sumber : Data diolah

Keterangan:

1. Hasil Uji Hipotesis statistik Inflasi terhadap Investasi Sektor Transportasi.

Dengan  $\alpha = 0,1$ , maka hipotesis yang digunakan;

$H_0 : \beta_1 > 0$ , artinya tidak terdapat pengaruh dari variabel inflasi terhadap variabel investasi sektor transportasi di Indonesia periode 1986-2016.

$H_a : \beta_1 < 0$ , artinya terdapat pengaruh dari variabel inflasi terhadap variabel investasi sektor transportasi di Indonesia periode 1986-2016.

Pengambilan keputusan :

- Jika t-hitung  $>$  t-tabel maka  $H_0$  ditolak, artinya secara parsial Inflasi berpengaruh negatif terhadap Investasi Sektor Transportasi.
- Jika t-hitung  $<$  t-tabel maka  $H_0$  diterima, artinya secara parsial Inflasi tidak berpengaruh negatif terhadap Investasi Sektor Transportasi.

Dari hasil pengujian data pada tabel 4.12 diperoleh t-hitung Inflasi sebesar 1,143946 sedangkan t-tabel sebesar 1,703288. Hal ini berarti t-hitung  $<$  t-

**PERINGATAN !!!**

- Dilarang mengutip sebagian/seluruh karya tulis ini untuk digandakan/diperjualbelikan.
- Pengutipan hanya untuk kepentingan pendidikan, penelitian, penulisan karya tulis ilmiah, penyusunan laporan, dan atau tinjauan suatu masalah dengan catatan tidak merugikan Penulis.
- Dilarang mengumumkan sebagian/seluruhnya karya tulis ini dalam bentuk apapun.

tabel, sehingga dapat disimpulkan bahwa tidak tolak  $H_0$  yang artinya bahwa tidak terdapat pengaruh yang dari variabel inflasi terhadap variabel investasi sektor transportasi di Indonesia periode 1986-2016.

## 2. Hasil uji hipotesis Belanja Pemerintah terhadap Investasi Sektor Transportasi

Dengan  $\alpha = 0,1$ , maka hipotesis yang digunakan;

$H_0 : \beta_1 > 0$ , artinya tidak terdapat pengaruh dari variabel belanja pemerintah terhadap variabel investasi sektor transportasi di Indonesia periode 1986-2016.

$H_a : \beta_1 < 0$ , artinya terdapat pengaruh dari variabel belanja pemerintah terhadap variabel investasi sektor transportasi di Indonesia periode 1986-2016.

Pengambilan keputusan :

- Jika  $t\text{-hitung} > t\text{-tabel}$  maka  $H_0$  ditolak, artinya secara parsial belanja pemerintah berpengaruh terhadap investasi sektor transportasi.
- Jika  $t\text{-hitung} < t\text{-tabel}$  maka  $H_0$  diterima, artinya secara parsial belanja pemerintah tidak berpengaruh terhadap investasi sektor transportasi.

Dari hasil pengujian data pada tabel 4.12 diperoleh  $t\text{-hitung}$  Belanja Pemerintah sebesar 2,608901 dan  $t\text{-tabel}$  sebesar 1,703288. Hal ini berarti  $t\text{-hitung}$  lebih besar dari  $t\text{-tabel}$ , sehingga dapat disimpulkan bahwa tolak  $H_0$  yang artinya bahwa terdapat pengaruh dari variabel belanja pemerintah terhadap variabel investasi sektor transportasi di Indonesia periode 1986-2016.

### PERINGATAN !!!

- Dilarang mengutip sebagian/seluruh karya tulis ini untuk digandakan/diperjualbelikan.
- Pengutipan hanya untuk kepentingan pendidikan, penelitian, penulisan karya tulis ilmiah, penyusunan laporan, dan atau tinjauan suatu masalah dengan catatan tidak merugikan Penulis.
- Dilarang mengumumkan sebagian/seluruhnya karya tulis ini dalam bentuk apapun.

### 3. Hasil uji hipotesis suku bunga kredit terhadap Investasi Sektor Transportasi

Dengan  $\alpha = 0,1$  maka hipotesis yang digunakan;

$H_0 : \beta_1 > 0$ , artinya terdapat pengaruh yang bersifat negatif dari variabel suku bunga kredit terhadap variabel investasi sektor transportasi di Indonesia periode 1986-2016.

$H_a : \beta_1 < 0$ , artinya terdapat pengaruh yang bersifat positif dari variabel suku bunga kredit terhadap variabel investasi sektor transportasi di Indonesia periode 1986-2016.

Pengambilan keputusan :

a. Jika  $t\text{-hitung} > t\text{-tabel}$  maka  $H_0$  ditolak, artinya secara parsial suku bunga kredit berpengaruh terhadap Investasi Sektor Transportasi.

a. Jika  $t\text{-hitung} < t\text{-tabel}$  maka  $H_0$  diterima, artinya secara parsial suku bunga kredit tidak berpengaruh terhadap Investasi Sektor Transportasi.

Dari hasil pengujian data pada tabel 4.11 diperoleh  $t\text{-hitung}$  suku bunga kredit sebesar -2,321856 sedangkan  $t\text{-tabel}$  sebesar -1,703288. Hal ini berarti  $t\text{-hitung}$  lebih besar dari  $t\text{-tabel}$ , sehingga dapat disimpulkan bahwa tolak  $H_0$  yang artinya bahwa variabel suku bunga kredit berpengaruh terhadap investasi sektor transportasi.

#### 4.2.4.2 Pengujian Simultan (Uji F)

Uji F digunakan untuk menguji signifikansi seluruh variabel independen secara bersama-sama dalam mempengaruhi variabel dependen, atau melihat pengaruh variabel independen secara bersama-sama, dengan membandingkan antara  $F\text{-hitung}$  dengan  $F\text{-tabel}$ .

#### PERINGATAN !!!

1. Dilarang mengutip sebagian/seluruh karya tulis ini untuk digandakan/diperjualbelikan.
2. Pengutipan hanya untuk kepentingan pendidikan, penelitian, penulisan karya tulis ilmiah, penyusunan laporan, dan atau tinjauan suatu masalah dengan catatan tidak merugikan Penulis.
3. Dilarang mengumumkan sebagian/semuanya karya tulis ini dalam bentuk apapun.

F-tabel  $df1 = k-1 (4-1 = 3)$ ;  $df2 = n-k (11 - 4 = 7)$ ;  $\alpha = 0.1$  yaitu sebesar 2,298712.

**Tabel 4.16**  
**Hasil Uji F**

F Statistik	F Tabel
2,311110	2,311110

Sumber: Data Diolah

Hasil perhitungan yang didapat adalah F-hitung sebesar 2,311110 sedangkan F-tabel sebesar 2,298712. Dari hasil perbandingan antara F-hitung dengan F-tabel, menunjukkan nilai F-hitung lebih besar dari F-tabel maka tolak  $H_0$ . Hal ini menunjukkan inflasi, belanja pemerintah dan suku bunga kredit secara bersama-sama berpengaruh terhadap investasi sektor transportasi.

#### 4.2.4.3 Pengujian Koefisien Determinasi ( $R^2$ )

Koefisien determinasi ( $R^2$ ) bertujuan untuk mengetahui seberapa besar kemampuan variabel independen menjelaskan variabel dependen. Hasil yang didapat pada tabel 4.10 menunjukkan  $R^2$  sebesar 0,204322. Hal ini berarti bahwa variabel inflasi, belanja pemerintah dan suku bunga kredit mempunyai pengaruh sebesar 20 % terhadap produk domestik bruto sedangkan sisanya 80 % persen dipengaruhi oleh variabel lain yang tidak terdapat dalam model ini.

### 4. 3 Interpretasi Hasil dan Pembahasan

Berdasarkan hasil pengujian asumsi klasik yang telah dilakukan, maka dapat disimpulkan bahwa model regresi dalam penelitian ini layak untuk digunakan karena telah terbebas dari gejala normalitas, multikolinearitas,

heterokedastisitas, dan autokorelasi. Selanjutnya berdasarkan hasil analisis regresi pada tabel 4.10 sebelumnya, maka didapat persamaan regresi sebagai berikut:

$$\text{LnI} = 29,45193 + 0,037233 \text{ INF}_t + 1,086663 \text{ LnGE}_t - 0,493539 \text{ SBK}_t + e_t$$

-  $\beta_0 = 29,45193$

Artinya perkembangan nilai investasi sektor transportasi di Indonesia periode 1986-2016 adalah positif 29,45 milyar, yang berarti terdapat kenaikan nilai investasi dari periode 1986 sampai dengan periode 2016 apabila variabel inflasi, belanja pemerintah dan suku bunga kredit adalah konstan.

-  $\beta_1 = 0,37233$

Artinya jika variabel inflasi naik 1 persen maka investasi sektor transportasi akan naik 0,37233 persen dengan asumsi variabel belanja pemerintah dan suku bunga kredit adalah konstan.

-  $\beta_2 = 1,086663$

Artinya jika variabel belanja pemerintah naik 1 milyar maka investasi sektor transportasi naik 1,086663 milyar dengan asumsi variabel inflasi dan suku bunga kredit adalah konstan.

-  $\beta_3 = -0,493539$

Artinya jika variabel suku bunga kredit naik 1 persen maka investasi sektor transportasi turun 0,493539 persen dengan asumsi variabel inflasi dan belanja pemerintah adalah tetap.

**PERINGATAN !!!**

1. Dilarang mengutip sebagian/seluruh karya tulis ini untuk digandakan/diperjualbelikan.
2. Pengutipan hanya untuk kepentingan pendidikan, penelitian, penulisan karya tulis ilmiah, penyusunan laporan, dan atau tinjauan suatu masalah dengan catatan tidak merugikan Penulis.
3. Dilarang mengumumkan sebagian/seluruhnya karya tulis ini dalam bentuk apapun.

### 4.3.1 Pengaruh Inflasi Terhadap Investasi

Berdasarkan hasil estimasi diketahui bahwa variabel inflasi memiliki arah positif dilihat dari nilai koefisiennya sebesar 0,037233 dan tidak berpengaruh signifikan terhadap investasi sektor transportasi karena  $t$  hitung sebesar 1,143946 lebih kecil dari  $t$  tabel yaitu sebesar 1,703288 dengan nilai probabilitas 0,2627 lebih besar dari  $\alpha = 0,1$ . Hal ini tidak sesuai hipotesis awal dimana inflasi berpengaruh negatif signifikan terhadap investasi sektor transportasi di Indonesia.

Ketidaksesuaian ini diduga karena tingkat inflasi yang terjadi di Indonesia masih lebih rendah dibandingkan dengan tingkat ekspektasi inflasi dari para investor. Oleh karena itu meskipun terjadi kenaikan tingkat inflasi, para investor tetap tidak mengurangi kegiatan investasinya dengan pertimbangan tingkat keuntungan yang diharapkan masih lebih tinggi dari tingkat inflasi yang terjadi.

Hasil penelitian ini sesuai dengan penelitian terdahulu Fajar Febriananda yang berjudul Analisis faktor-faktor yang mempengaruhi investasi dalam negeri di Indonesia Periode 1988-2009. Hasil penelitian menunjukkan bahwa inflasi tidak berpengaruh signifikan terhadap Investasi di Indonesia.

### 4.3.2 Pengaruh Belanja Pemerintah Terhadap Investasi

Berdasarkan hasil estimasi diketahui bahwa variabel belanja pemerintah memiliki arah positif dilihat dari nilai koefisiennya yang memiliki nilai sebesar 1,086663 dan berpengaruh signifikan karena nilai  $t$  hitung 2,608901 lebih besar dari  $t$  tabel yaitu sebesar 1,703288 dengan probabilitas sebesar 0,0146 lebih kecil dari  $\alpha = 0,1$ . Hal ini sesuai dengan hipotesis awal dimana belanja pemerintah



berpengaruh positif signifikan terhadap investasi sektor transportasi di Indonesia periode 1986-2016.

Hasil penelitian ini sesuai dengan penelitian terdahulu Irene Lilian Petrus dengan judul Analisis Faktor-Faktor Makroekonomi yang Mempengaruhi Investasi Sektor Transportasi di Indonesia Periode 2001-2010. Hasil penelitian menunjukkan bahwa pengeluaran pemerintah berpengaruh positif signifikan terhadap investasi sektor transportasi di Indonesia periode 2001-2010.

#### **4.3.3 Pengaruh Suku Bunga Kredit Terhadap Investasi Sektor Transportasi**

berdasarkan hasil estimasi diketahui bahwa variabel suku bunga kredit berpengaruh negatif dilihat dari nilai koefisiennya yang memiliki arah negatif sebesar  $-0,493539$  dan berpengaruh signifikan terhadap investasi sektor transportasi karena nilai  $t$  hitung sebesar  $-2,321856$  lebih besar dari  $t$  tabel yaitu sebesar  $1,703288$  dengan nilai probabilitas  $0,0280$  lebih kecil dari  $\alpha = 0,1$ . Hal ini sesuai dengan hipotesis awal dimana suku bunga kredit berpengaruh negatif signifikan terhadap investasi sektor transportasi di Indonesia periode 1986-2016.

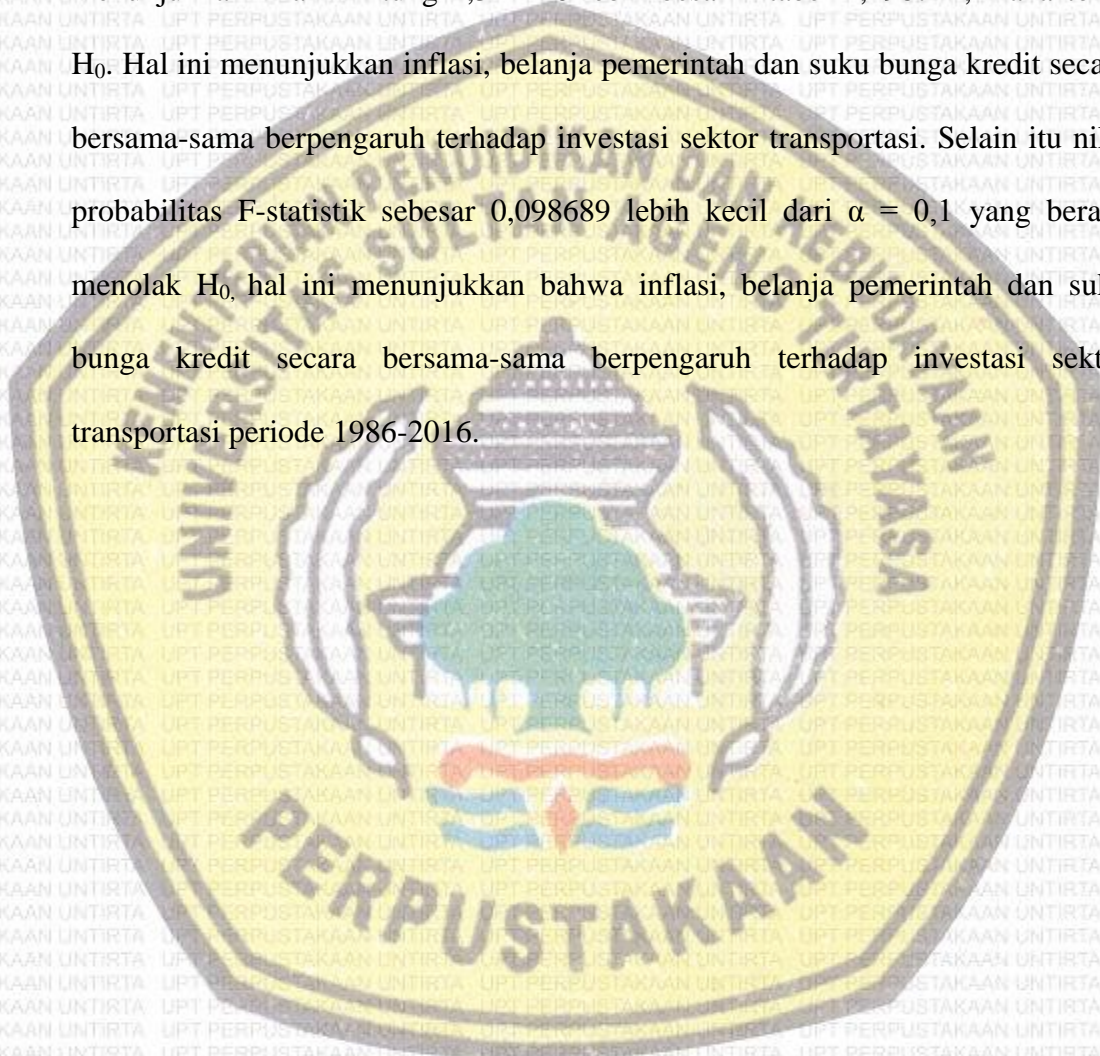
Hasil penelitian ini sesuai dengan penelitian terdahulu Irene Lilian Petrus dengan judul Analisis Faktor-Faktor Makroekonomi yang Mempengaruhi Investasi Sektor Transportasi di Indonesia Periode 2001-2010. Hasil penelitian menunjukkan bahwa suku bunga berpengaruh negatif signifikan terhadap investasi sektor transportasi di Indonesia periode 2001-2010.

**PERINGATAN !!!**

1. Dilarang mengutip sebagian/seluruh karya tulis ini untuk digandakan/diperjualbelikan.
2. Pengutipan hanya untuk kepentingan pendidikan, penelitian, penulisan karya tulis ilmiah, penyusunan laporan, dan atau tinjauan suatu masalah dengan catatan tidak merugikan Penulis.
3. Dilarang mengumumkan sebagian/seluruhnya karya tulis ini dalam bentuk apapun.

#### 4.3.4 Pengaruh Inflasi, Belanja Pemerintah dan Suku Bunga Kredit Terhadap Investasi Sektor Transportasi

Berdasarkan hasil perbandingan antara F-hitung dengan F-tabel, menunjukkan nilai F-hitung 2,311110 lebih besar F-tabel 2,298712, maka tolak  $H_0$ . Hal ini menunjukkan inflasi, belanja pemerintah dan suku bunga kredit secara bersama-sama berpengaruh terhadap investasi sektor transportasi. Selain itu nilai probabilitas F-statistik sebesar 0,098689 lebih kecil dari  $\alpha = 0,1$  yang berarti menolak  $H_0$ , hal ini menunjukkan bahwa inflasi, belanja pemerintah dan suku bunga kredit secara bersama-sama berpengaruh terhadap investasi sektor transportasi periode 1986-2016.



**PERINGATAN !!!**

1. Dilarang mengutip sebagian/seluruh karya tulis ini untuk digandakan/diperjualbelikan.
2. Pengutipan hanya untuk kepentingan pendidikan, penelitian, penulisan karya tulis ilmiah, penyusunan laporan, dan atau tinjauan suatu masalah dengan catatan tidak merugikan Penulis.
3. Dilarang mengumumkan sebagian/seluruhnya karya tulis ini dalam bentuk apapun.

## BAB V

### KESIMPULAN DAN SARAN

#### 5.1 Kesimpulan

Penelitian ini mengkaji mengenai pengaruh inflasi, belanja pemerintah dan suku bunga kredit terhadap investasi sektor transportasi di Indonesia tahun 1986-2016. Berdasarkan penelitian yang telah dilakukan, maka diperoleh beberapa kesimpulan sebagai berikut;

1. Secara Individu:

- a. Tidak terdapat pengaruh negatif dari variabel inflasi terhadap investasi sektor transportasi di Indonesia tahun 1986-2016.
- b. Terdapat pengaruh positif dari belanja pemerintah terhadap investasi sektor transportasi di Indonesia tahun 1986-2016.
- c. Terdapat pengaruh negatif dari variabel suku bunga kredit terhadap investasi sektor transportasi di Indonesia tahun 1986-2016.

2. Terdapat pengaruh dari variabel inflasi, belanja pemerintah dan suku bunga kredit secara simultan terhadap investasi sektor transportasi di Indonesia tahun 1986-2016. Artinya setiap terjadi perkembangan inflasi, belanja pemerintah dan suku bunga kredit secara bersama-sama, maka akan mempengaruhi perkembangan investasi sektor transportasi di Indonesia periode 1986-2016.

**PERINGATAN !!!**

1. Dilarang mengutip sebagian/seluruh karya tulis ini untuk digandakan/diperjualbelikan.
2. Pengutipan hanya untuk kepentingan pendidikan, penelitian, penulisan karya tulis ilmiah, penyusunan laporan, dan atau tinjauan suatu masalah dengan catatan tidak merugikan Penulis.
3. Dilarang mengumumkan sebagian/seluruhnya karya tulis ini dalam bentuk apapun.

## 5.2 Saran

- a. Pemerintah harus menjaga tingkat inflasi dalam negeri agar tetap stabil, sehingga membuat harga-harga dalam negeri dan suku bunga juga tetap stabil sehingga mendorong meningkatnya investasi dalam negeri.
- b. Pemerintah harus dapat mengalokasikan pengeluaran negara dengan tepat sehingga diharapkan dapat meningkatkan investasi.
- c. Pemerintah harus menjaga kestabilan suku bunga supaya investor dapat mengestimasi keuntungan yang akan diperoleh dimasa yang akan datang.
- d. Dalam penelitian selanjutnya perlu adanya penambahan periode penelitian dan variabel makroekonomi lain yang kemungkinan mempengaruhi investasi sektor transportasi agar model estimasi dapat lebih dipercaya dan harapan dapat lebih memperkaya isi dan cakupan penelitian.



### PERINGATAN !!!

1. Dilarang mengutip sebagian/ seluruh karya tulis ini untuk digandakan/diperjualbelikan.
2. Pengutipan hanya untuk kepentingan pendidikan, penelitian, penulisan karya tulis ilmiah, penyusunan laporan, dan atau tinjauan suatu masalah dengan catatan tidak merugikan Penulis.
3. Dilarang mengumumkan sebagian/ seluruhnya karya tulis ini dalam bentuk apapun.

## DAFTAR PUSTAKA

- Agus Widjarjono. 2007. *Ekonometrika Teori dan Aplikasi*. Yogyakarta : Ekonisia FE UII.
- Akalili Nabila. 2018. *Pengaruh Inflasi, Nilai Tukar dan Tingkat Suku Bunga Terhadap Investasi di Indonesia*. FEB Universitas Muhammadiyah Surakarta
- Badan Pusat Statistik Indonesia
- Boediono. 2001. *Ekonomi Makro*. Yogyakarta
- Febriananda, Fajar. 2001. *Analisis Faktor-Faktor yang Mempengaruhi Investasi Dalam Negeri Di Indonesia Periode Tahun 1988-2009*. Fakultas Ekonomi universitas Diponegoro.
- Gujarati, D.N. dan Porter, D.C. 2010. *Dasar-dasar Ekonometrika*. Jilid 1. Edisi Kelima. Jakarta: Salemba Empat.
- Ghozali, imam. 2005. “ Aplikasi analisis multivariate dengan program SPSS”, badan penerbit Universitas Diponegoro, Semarang
- Hamid, Abdul. 2009. *Konep dan tuntutan Praktis basis data*. Yogyakarta: Andi offiset
- I Made Yogatama Pande. 2011. *Pengaruh Produk Domestik Bruto, Suku Bunga, Upah Kerja dan Nilai Total Ekspor Terhadap Investasi Asing Langsung di Indonesia tahun 1990-2009*. FE Universitas Diponegoro.
- Kamaluddin Rustian., 2003, *Ekonomi Transportasi (Karakteristik, Teori, dan Kebijakan)*, Ghalia Indonesia, Jakarta.
- Mankiw, Gregory. 2000. *Makroekonomi*. Jakarta : Erlangga.
- \_\_\_\_\_. 2003. *Teori Makroekonmi Edisi Ke Lima*. Jakarta: Erlangga
- Merryana, Christina. 2010. *Analisis Faktor-Faktor Ekonomi Makro yang Mempengaruhi Investasi Sektor Transportasi di Indonesia*. Fakultas Ekoonomi Universitas Sumatra Utara Medan.
- Miskhin. 2011. *Ekonomi Uang,Perbankan dan Pasar Keuangan* edisi 8. Jakrta: Salemba Empat
- Mustika, Imelda. 2007. *Analisis Perbandingan PMDN dan PMA di Indonesia*
- Nasution. 2001. *Manajemen Mutu Terpadu*. Jakarta: Ghalia Indonesia
- \_\_\_\_\_. 2003. *Metode Reaserch*, Jakarta : Ghalia Indonesia

### PERINGATAN !!!

1. Dilarang mengutip sebagian/seluruh karya tulis ini untuk digandakan/diperjualbelikan.
2. Pengutipan hanya untuk kepentingan pendidikan, penelitian, penulisan karya tulis ilmiah, penyusunan laporan,dan atau tinjauan suatu masalah dengan catatan tidak merugikan Penulis.
3. Dilarang mengumumkan sebagian/seluruhnya karya tulis ini dalam bentuk apapun.

Nasution. 2004. *Manajemen Jasa Terpadu*. PT Ghalia Indonesia.

\_\_\_\_\_. 2006. *Manajemen Transportasi*. Jakarta : Ghalia Indonesia.

Ni Made Krisna Marsela. 2014. *Pengaruh Tingkat Inflasi, PDRB, Suku Bunga Kredit Serta Kurs Dollar Terhadap Investasi*. Jurnal Ekonomi Pembangunan.

Nopirin. 1993. *Ekonomi Moneter* Edisi 4. BPFE: Yogyakarta

\_\_\_\_\_. 2000. *Pengantar Ilmu Ekonomi Makro dan Mikro*. Edisi I. BPFE: Yogyakarta

\_\_\_\_\_. 2007. *Ekonomi Moneter*. Buku II. BPFE: Yogyakarta

\_\_\_\_\_. 2013. *Ekonomi Internasional*. Edisi III. BPFE: Yogyakarta

Petrus, Irene Lilian. 2012. *Analisis Faktor-Faktor yang Mempengaruhi Investasi Sektor Transportasi di Indonesia Periode 2001-2010*. Fakultas Ekonomi dan Bisnis Universitas Hasanudin Makasar.

Prathama, Rahardja dan Mandala, Manurung. 2008. *Teori Ekononmi makro*. Jakarta: LPFEUI

Prihatiningsih Estu. 2014. *Analisis Produk Domestik Bruto, Suku Bunga Dan Pengeluaran Pemerintah Terhadap Investasi Di Indonesia Tahun 1992-2012*. Fakultas Ekonomi Universitas Atma Jaya Yogyakarta.

Putong, Iskhandar. 2003. *Pengantar Ekonomi Mikro dan Makro*. Edisi II: Jakarta, Ghalia Indonesia.

\_\_\_\_\_. 2013. *Pengantar Ekonommi Mikro dan Makro*. Edisi V: Jakarta, Ghalia indonesia.

Pratiwi, Ismiati. 2017. *Pengaruh Variabel Makro Eonomi Terhadap Investasi Sektor Transportasi di Indonesia Tahun 2006-2015*. Fakultas Ekonomi dan Bisnis Islam Universitas Islam Negeri Alauddin Makasar.

Putra, Vio Achfoda. 2010. *Analisis Pengaruh Suku Bunga Kredit, PDB, Inflasi dan Tingkat Teknologi terhadap PMDN di Indonesia Periode 1986-2008*. Fakultas Ekonomi Universitas Diponegoro Semarang.

Samuelson, Paul A. dan Nordhaus, William D. 1997. *Ilmu Makroekonomi*. Jakarta: PT. Media Global Edukasi

\_\_\_\_\_. 1998. *Ilmu Makroekonomi*. Jakarta: PT. Media Global Edukasi

**PERINGATAN !!!**

1. Dilarang mengutip sebagian/seluruh karya tulis ini untuk digandakan/diperjualbelikan.
2. Pengutipan hanya untuk kepentingan pendidikan, penelitian, penulisan karya tulis ilmiah, penyusunan laporan, dan atau tinjauan suatu masalah dengan catatan tidak merugikan Penulis.
3. Dilarang mengumumkan sebagian/seluruhnya karya tulis ini dalam bentuk apapun.

Salim, Isa. 2006. *Analisis Faktor-Faktor yang Mempengaruhi Investasi Sektor Pertanian di Indonesia Periode tahun 1984-2004*

Samuelson, Paul A dan Nordhaus. 1990. *Makroekonomi Edisi Ketiga*: Erlangga, Jakarta

Setyowati Eni dan Siti Fatimah. 2007. *Analisis Faktor-Faktor Yang Mempengaruhi Investasi Dalam Negeri Di Jawa Tengah. Jurnal Ekonomi Pembangunan*.

Sukirno, Sadono. 2005. *Pengantar Teori Ekonomi Makro*. Jakarta : PT. Raja Grafindo Persada

Suparmoko. 1996. *"Ekonomika pembangunan"* BPFE, Yogyakarta

Tri Mulyani Setyowati. 2015. *Pengaruh Investasi Sektor Transportasi Terhadap Pertumbuhan Ekonomi Indonesia Tahun 2004-2011*. STMT Trisakti

Wijono Djoko. 2005. *Manajemen Mutu Pelayanan Kesehatan, Teori Strategi dan aplikasi*. Irlangga University Press.



**PERINGATAN !!!**

1. Dilarang mengutip sebagian/seluruh karya tulis ini untuk digandakan/diperjualbelikan.
2. Pengutipan hanya untuk kepentingan pendidikan, penelitian, penulisan karya tulis ilmiah, penyusunan laporan, dan atau tinjauan suatu masalah dengan catatan tidak merugikan Penulis.
3. Dilarang mengumumkan sebagian/seluruhnya karya tulis ini dalam bentuk apapun.