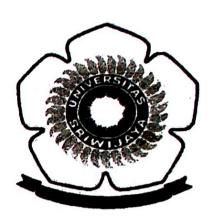
S 331-110-7. Ris a 2012

ANALISIS PENGARUH TINGKAT KONSENTRASI TERHADAP PENYERAPAN TENAGA KERJA PADA INDUSTRI KENDARAAN BERMOTOR RODA DUA DI INDONESIA



Skripsi Oleh:

RISKA KURNIATI
NIM 01081002005
JURUSAN EKONOMI PEMBANGUNAN

Untuk Memenuhi Sebagian dari Syarat-Syarat
Guna Mencapai Gelar
Sarjana Ekonomi

KEMENTERIAN PENDIDIKAN DAN KEBUDAYAAN
UNIVERSITAS SRIWIJAYA
FAKULTAS EKONOMI
INDERALAYA
TAHUN 2012

KEMENTRIAN PENDIDIKAN DAN KEBUDAYAAN UNIVERSITAS SRIWIJAYA FAKULTAS EKONOMI INDERALAYA

TANDA PERSETUJUAN SKRIPSI

NAMA

: RISKA KURNIATI

NIM

: 01081002005

JURUSAN

: EKONOMI PEMBANGUNAN

MATÁ KULÍAH JUDUL SKRIPSI : EKONOMI INDUSTRI

:ANALISIS PENGARUH TINGKAT KONSENTRASI

TERHADAP PENYERAPAN TENAGA KERJA PADA INDUSTRI KENDARAAN BERMOTOR RODA DUA DI

INDONESIA

Telah diuji di depan panitia ujian komprehensif pada tanggal 03 Mei 2012 dan telah memenuhi syarat untuk diterima.

Panitia Ujian Komprehensif Inderalaya, Mei 2012

Ketua,

Anggota

Anggots,

Dr. Azwardi, S.E, M.Si

NIP. 19680518 199303 1003

Drs. Harunnurrasyid, M.Com

NIP. 19600209 198903 1001

Drs.Muhammad Teguh, M.Si

19610808198903 1003

Mengetahui, Ketua Jurusan Ekonomi Pembangunan

> Dr. Azwardi, S.E, M.Si NIP. 19680518 1999303 1003

PERNYATAAN KEASLIAN SKRIPSI/TIDAK PLAGIAT

Yang bertanda tangan di bawah ini,

Nama

: RISKA KURNIATI

NIM

: 01081002005

Jurusan

: Ekonomi Pembangunan

Fakultas

: Ekonomi

Menyatakan dengan sesungguhnya bahwa skripsi saya yang berjudul: "Analisis Pengaruh Tingkat Konsentrasi Terhadap Penyerapan Tenaga Kerja pada Industri Kendaraan Bermotor Roda Dua di Indonesia:

Pembimbing

Ketua

: Dr. Azwardi, SE, M.Si

Anggota

: Drs. Harunnurrasyid, M.Com

Tanggal di uji : 3 Mei 2012

Adalah benar-benar hasil karya saya di bawah bimbingan tim pembimbing.

Isi skripsi ini tidak ada hasil karya orang lain yang saya salin keseluruhan atau sebagian tanpa menyebutkan sumber aslinya.

Demikianlah surat pernyataan ini saya buat dengan sebenar-benarnya dan apabila dikemudian hari ternyata pernyataan saya tidak benar, maka saya bersedia menerima sanksi sesuai dengan peraturan, termasuk pembatalan gelar kesarjanaan saya.

> Inderalaya, Mei 2012 Yang Memberi Pernyataan, Hormat Saya,

Riska Kurnati NIM. 01081002005

iii

SURAT PERNYATAAN

Kami dosen pembimbing skripsi menyatakan bahwa abstraksi dari mahasiswa,

Nama

: Riska Kurniati

NÏM

: 01081002005

Jurusan

: Ekonomi Pembangunan

Judul

: Analisis Pengaruh Tingkat Konsentrasi terhadap

Penyerapan Tenaga Kerja pada Industri Kendaraan

Bermotor Roda Dua di Indonesia

Telah kami periksa cara penulisan, grammer, maupun susunan tensesnya dan kami setujui untuk ditempatkan pada lembar abstrak.

Inderalaya, Mei 2012

Pembimbing Skripsi

Ketua,

Dr. Azwardi, S.E, M.Si

NIP. 19680518 199303 1003

Anggota,

Drs. Harunnurrasyid, M.Com

NIP. 19600209 198903 1001

MOTTO DAN PERSEMBAHAN

MOTTO:

"Tak ada yang tak mungkin, selagi kita yakin, selagi kita mampu, selagi kita mau berusaha untuk mewujudkan mimpi-mimpi itu. Berkhayal setinggi langit memang perlu, namun butuh action untuk mewujudkan itu semua. Janganlah takut, Tuhan telah mempersiapkan suatu kebahagiaan bagi setiap umatNya. Tentang roda kehidupan yang selalu berputar, aku masih percaya itu. Karena tersimpan banyak makna dalam setiap kejadian. Teruslah berusaha, semua akan indah pada waktunya.

(Riska Kurniati)

PERSEMBAHAN:

Skripsi ini kupersembahkan untuk:

- > Almamaterku Tercinta
- Kedua Orang Tuaku Tercinta

KATA PENGANTAR

Puji syukur penulis panjatkan kehadirat Allah SWT, karena atas izinNya jualah penulisan skripsi ini dapat diselesaikan sebagaimana mestinya.

Penulisan skripsi ini mengambil judul Analisis Pengaruh Tingkat Konsentrasi Terhadap Penyerapan Tenaga Kerja pada Industri Kendaraan Bermotor Roda Dua di Indonesia. Penulisan skripsi ini dibagi dalam lima bab, terdiri dari Bab I Pendahuluan, Bab II Tinjauan Pustaka, Bab III Metodelogi Penelitian, Bab IV Hasil Penelitian dan Pembahasan, Bab V Kesimpulan dan Saran. Data utama yang digunakan adalah data sekunder yang diperoleh dari Badan Pusat Statistik (BPS), yaitu Statistik Industri Besar dan Sedang pada Industri Kendaraan Bermotor Roda Dua. Untuk tahun 1990-an dengan kode ISIC 38441 dan ada perubahan di tahun 2000-an dengan kode ISIC 35911.

Hasil penelitian menunjukkan adanya pengaruh negatif antara tingkat konsentrasi terhadap penyerapan tenaga kerja. Berarti semakin tinggi tingkat konsentrasi maka akan semakin rendah tingkat penyerapan tenaga kerja. Begitu juga sebaliknya, semakin rendah tingkat konsentrasi maka semakin tinggi penyerapan tenaga pada industri kendaraan bermotor roda dua di Indonesia.

Penulis berharap kiranya skripsi ini dapat memberikan kontribusi bagi perkembangan industri kendaraan bermotor roda dua di Indonesia dan bahkan masukan akademis bagi penelitian ekonomi industri selanjutnya.

Pada kesempatan ini pula, penulis mengucapkan terima kasih kepada semua pihak yang telah membantu dalam menyelesaikan skripsi ini. Baik berupa dukungan moril, spiritual, maupun material dalam penulisan skripsi ini, antara lain:

- 1. Allah SWT atas segala Rahmat dan KaruniaNya selama perjalan hidup ini.
- 2. Prof. Dr. Hj. Badia Perizade, MBA. Rektor Universitas Sriwijaya.
- Prof. Dr. H. Syamsurizal, AK. Dekan Fakultas Ekonomi Universitas Sriwijaya.
- 4. Dr. Azwardi, SE, M.Si. Ketua Jurusan Ekonomi Pembangunan Fakultas Ekonomi Universitas Sriwijaya.

- Drs. Nazeli Adnan, M.Si. Sekretaris Jurusan Ekonomi Pembangunan Fakultas Ekonomi Universitas Sriwijaya.
- Dr. Azwardi, SE, M.Si. Pembimbing Skripsi I dan Drs. Harunnurrasyid,
 M. Com. Pembimbing Skripsi II. Terima kasih atas waktu, ilmu dan kesabaran yang diberikan kepada penulis selama pengerjaan skripsi ini.
- 7. Dra. Rosmiyati Chodijah Saleh, M.Si. sebagai pembimbing akademik.
- 8. Semua Bapak/Ibu dosen yang telah memberikan ilmu pengetahuan selama penulis mengikuti kuliah di Fakultas Ekonomi Universitas Sriwijaya.
- Kedua Orang Tuaku Tercinta, Suherman dan Sri Wahyuni, S.Pd. terima kasih untuk doa, semangat dan kasih sayang yang tak terhingga yang diberikan kepada penulis hingga saat ini. Tanpa kalian aku bukan siapasiapa.
- Kakak dan Adikku tersayang, Heri Kurniawan dan Agung Tri Rahmadani, terima kasih telah memberikan warna kehidupan yang begitu indah dalam keluarga kita.
- 11. Seluruh keluarga tercinta yang tidak bisa disebutkan satu per satu, terima kasih atas doa dan semangat yang diberikan kepada penulis.
- 12. Sahabat-sahabatku yang luar biasa menjadi tempat berbagi suka dan duka selama penulis menjalani kehidupan kampus, Novi, Najah, Frida, Rahmi, Retno, Ilma, Elik, Marlia, Koya, Festi, Dewi, Iza dan Puti.
- 13. Anak-anak Wisma Amanah No.6 yang memberikan warna tersendiri selama penulis berjauhan dari orang tua dan mereka tempat berbagi suka duka selama penulis menjalani kehidupan anak rantauan, Mely, Novi, Nella, Rina, dan Tia.
- Teman-teman seangkatan di Jurusan Ekonomi Pembangunan tahun 2008
 Fakultas Ekonomi Jurusan Ekonomi Pembangunan.
- 15. Teman seperjuangan satu dosen pembimbing skripsi dalam penulisan ini, Najah, Ilma, Lalak, Rani, Melda, Kak Sapriyadi. Suka duka kita lewati dalam proses bimbingan.
- Para kakak dan Adik tingkat Jurusan Ekonomi Pembangunan, terima kasih atas bantuan dan kebaikan kalian semua.

- 17. Staf pegawai Fakultas Ekonomi Universitas Sriwijaya.
- Sahabat-sahabatku tersayang, Bude Suci, Tante Lisa, Oma Winda, Nelly, Getta, banyak cerita indah yang kita ukir selama ini.
- 19. Seluruh orang yang pernah ada dalam perjalanan kehidupan penulis hingga saat ini. Dari mereka penulis banyak belajar tentang kerasnya kehidupan dan indahnya kehidupan. Tentang roda kehidupan yang selalu berputar.
- Semua pihak yang telah membantu penulis dalam menyelesaikan skripsi ini yang tidak dapat disebutkan satu per satu, terima kasih yang sebesarbesarnya.

Ucapan terima kasih khusus, penuh hormat dan sujud kepada kedua orang tuaku tercinta. Kepada seluruh pihak yang telah membantu penulis dalam menyelesaikan skripsi ini baik langsung maupun tidak langsung, penulis ucapkan terima kasih dan semoga Allah SWT membalas budi baiknya dan berkah kepada kita semua, Amin.

Penulis,

Riska Kurniati

UNIVERSITAS SRIVIJAYA. NO. DAFTAR 21007 TASSECL: 0 1 AUG 2012

DAFTAR ISI

HALA	MAN JUDULi
HALA	MAN PERSETUJUAN SKRIPSIii
PERN	YATAAN KEASLIAN SKRIPSI/TIDAK PLAGIATiii
PERN	YATAAN ABSTRAKiv
HALA	MAN MOTTO DAN PERSEMBAHANv
KATA	PENGANTAR DAN UCAPAN TERIMA KASIHvi
DAFT	AR ISIix
DAFT	AR TABELxii
DAFT	AR GAMBAR xiii
DAFT	AR GRAFIK xiv
DAFT	AR LAMPIRANxv
ABST	RAKSIxvi
ABST	RACTxvii
BAB I	. PENDAHULUAN
1.1	Latar Belakang 1
1.2	Perumusan Masalah
1.3	Tujuan Masalah
1.4	Manfaat Penelitian11
BAB I	I. TINJAUAN PUSTAKA
2.1	Landasan Teori
2.1.1	Teori Organisasi Industri
2.1.2	Teori Konsentrasi Industri
2.1.3	Teori Struktur Pasar
2.2	Penelitian Sebelumnya
2.3	Kerangka Pemikiran
2.4	Hipotesis 27 ×

BAB 111. METODE PENELITIAN

3.1	Ruang Lingkup Penelitian	28
3.2	Sumber Data	28
3.3	Definisi Operasional	28
3.4	Teknik dan Pengujian Model	29
3.4.1	Uji Akar-akar Unit (Unit Root Test)	29
3.4.2	Uji Derajat Integrasi	30
3.5	Teknik Analisis	30
3.5.1	Analisis Kualitatif Deskriptif	30
3.5.2	Analisis Kuantitatif	31
3.6	Koefisien Korelasi, Determinasi dan Uji Statistik	31
3.6.1	Uji T	32
3.6.2	Koefisien Determinasi	33
3.6.3	Uji Asumsi Klasik	33
3.6.3.1	Uji Heterokedastisitas	33
3.6.3.2	Uji Normalitas	34
3.6.3.3	Uji Autokorelasi	34
3.7	Batasan Operasional	35
BAB I	V. HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN	
4.1	Hasil Penelitian	36
4.1.1	Deskripsi Produk Kendaraan Bermotor Roda Dua	36
4.1.2	Komponen Kendaraan Bermotor Roda Dua	40
4.1.3	Perkembangan Industri Motor di Indonesia	44
4.1.3.1	PT. Yamaha Motor Kencana Indonesia	47
4.1.3.2	PT. Astra Honda Motor (AHM)	50
4.1.3.3		
4.1.3.4	PT. Kawasaki Motor Indonesia	. 55
4.1.4	Perkembangan Tingkat Konsentrasi Industri	. 58
4.1.5	Perkembangan Penyerapan Tenaga Kerja	62

4.1.6	Perkembangan Jumlah Tenaga Kerja dan Nilai Output	. 68
4.2	Pembahasan	68
4.2.1	Uji Akar-Akar Unit (Unit Root Test)	68
4.2.2	Uji Integrasi	69
4.2.3	Uji Determinasi (R ²)	71
4.2.4	Uji Asumsi Klasik	76
4.2.4.1	Uji Autokorelasi	76
4.2.4.2	Uji Normalitas Data	77
4.2.4.3	Uji Heterokedastisitas	78
4.2.5	Analisis Kuantitatif Pengaruh Konsentrasi Industri (CR4) terhadap	
	Penyerapan Tenaga Kerja	80
BAB V	. KESIMPULAN DAN SARAN	
5.1	Kesimpulan	84
5.2	Saran	86
DAFTA	AR PUSTAKA	87
LAMP	IRAN	91

DAFTAR TABEL

Tabel 1.1 Nilai PDB Menurut Lapangan Usaha Tahun 2008-2010 (Milyar Rupiah)
Laju Pertumbuhan dan Sumber Pertumbuhan Tahun 2010 (Persen)3
Tabel 1.2 Jumlah Penduduk Indonesia4
Tabel 1.3 Data Jumlah Produksi Kendaraan Bermotor Roda Dua di Indonesia7
Tabel 1.4 Data Penjualan Sepeda Motor di Indonesia8
Tabel 2.1 Model Analisis Organisasi Industri
Tabel 4.1 Perkembangan Rasio Konsentrasi CR4 (Output)
Tabel 4.2 Jumlah Tenaga Kerja Industri Sepeda Motor di Indonesia 64
Tabel 4.3 Hasil Uji Akar-Akar Unit (Level) ADF69
Tabel 4.4 Hasil Uji Akar-Akar Unit (First Difference) ADF
Tabel 4.5 Hasil Uji Akar-Akar Unit (Second Difference) ADF71
Tabel 4.6 Hasil Estimasi Regresi Metode OLS
Tabel 4.7 Hasil Estimasi Regresi Metode ARMA
Tabel 4.8 Hasil Estimasi Regresi Metode OLS dengan Menggunakan
Metode Park

DAFTAR GAMBAR

Gambar 2.1	Tipe dari Struktur Pasar	.19
Gambar 4.1	Perkembangan Rasio Konsentrasi CR4 (Output)	60
Gambar 4.2	Perkembangan Tenaga Kerja Industri Sepeda Motor di	
	Indonesia	65
Gambar 4.3	Hasil Uji Normalitas Data	.77
Gambar 4.4	Grafik untuk Mendeteksi Masalah Heterokedastisitas	.78

DAFTAR GRAFIK

Grafik 2.1 Kemungkinan Keuntungan Perusahaan dalam Persaingan	
Sempurna	22
Grafik 2.2 Kondisi Keseimbangan Pasar Monopoli	24
Grafik 2.3 Perbandingan dalam Pasar Persaingan Sempurna dan Pasar	
Monopoli	25

DAFTAR LAMPIRAN

Lampiran 1 Uji ADF Variabel L Level (Intersept, Trend and Intersept,	
None)	. 91
Lampiran 2 Uji ADF Variabel CR(Q) Level (Intersept, Trend and Intersept,	
None)	. 92
Lampiran 3 Uji ADF First Difference Variabel L (Intersept, Trend and	
Intersept, None)	. 94
Lampiran 4 Uji ADF First Difference Variabel CR(Q) (Intersept, Trend	
and Intersept, None)	. 95
Lampiran 5 Uji ADF Second Difference Variabel L (Intersept, Trend	
and Intersept, None)	. 97
Lampiran 6 Uji ADF Second Difference Variabel CR(Q) (Intersept, Trend	
and Intersept, None)	. 98

ABSTRAKSI

Penyerapan Tenaga Kerja pada Industri Kendaraan Bermotor Roda Dua di Indonesia". Tujuan dari penelitian ini adalah untuk mengetahui pengaruh tingkat konsentrasi terhadap penyerapan tenaga kerja pada industri kendaraan bermotor roda dua di Indonesia. Data yang digunakan dalam penelitian ini adalah data sekunder dalam bentuk time series dari tahun 1991-2009. Metode analisis yang digunakan adalah metode garis lurus (*Ordinary Least Square*) OLS untuk melihat pengaruh tingkat konsentrasi terhadap penyerapan tenaga kerja. Pada penelitian ini, tingkat konsentrasi sebagai variabel bebas dan penyerapan tenaga kerja sebagai variabel terikat. Data dalam penelitian diproses dengan menggunakan program *E-views 3.0*. Hasil dari penelitian ini memperlihatkan bahwa terdapat hubungan yang negatif antara tingkat konsentrasi terhadap penyerapan tenaga kerja pada industri kendaraan bermotor roda dua di Indonesia.

Kata Kunci: Tingkat Konsentrasi, Penyerapan Tenaga Kerja, Industri Kendaraan Bermotor Roda Dua.

ABSTRACT

This research is entitled "An Analysis of the Influence of Concentration Ratio on Motorbike Vehicle Workforce Absorption In Indonesia." Its aim was to identify the influence of the concentration ratio on the motorbike vehicle workforce absorption in Indonesia. It used the Ordinary Least Square method. The secondary data for this was of the time-series ones of 1991-2009. The independent variable was concentration ratio and the dependent one was workforce absorption. The data was computed by the application of E-views 3.0. The research result shows that there is a negative relationship between the two variables.

Key words: concentration ratio, workforce absorption, motorbike vehicle industry.

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Banyaknya perubahan yang tercipta dalam suatu negara dapat tercermin dari adanya peningkatan maupun penurunan keadaan ekonomi yang ada. Segala keadaan pun telah dirasakan oleh negara Indonesia. "Tahun 1998 merupakan tahun yang menjadi saksi bagi tragedi perekonomian bangsa. Keadaannnya berlangsung sangat tragis dan tercatat sebagai periode suram dalam sejarah perekonomian Indonesia. Hanya dalam waktu setahun perubahan dramatis terjadi. Prestasi ekonomi yang dicapai dalam dua dekade, tenggelam begitu saja. Ini juga sekaligus membalikkan semua bayangan indah dan cerah di depan mata menyongsong milenium ketiga. Selama periode sembilan bulan pertama 1998, tak pelak lagi merupakan periode paling hiruk pikuk dalam perekonomian. Krisis yang sudah berjalan enam bulan selama tahun 1997, berkembang semakin buruk dalam tempo cepat. Dampak krisis pun mulai dirasakan secara nyata oleh masyarakat dunia usaha. Puluhan bahkan ratusan perusahaan, mulai dari skala kecil hingga konglomerat bertumbangan. Keadaan ini benar-benar membuat keadaan perekonomian Indonesia sangat terpuruk.

(http://www.seasite.niu.edu/indonesian/Reformasi/Krisis_ekonomi.htm, 1998).

Indonesia mulai membenahi diri setelah keterpurukan dalam krisis ekonomi tersebut. Tahun 2008 dirasakannya dampak krisis ekonomi global yang pada mulanya terjadinya di Amerika dirasakan oleh negara Indonesia. Dilihat dari

faktor penyebabnya, krisis ekonomi global pada saat ini berbeda dengan krisis ekonomi yang melanda Indonesia kurang lebih satu dasawarsa lalu, yang mana pada saat itu krisis ekonomi yang melanda Indonesia lebih disebabkan oleh ketidakmampuan Indonesia menyediakan alat pembayaran luar negeri dan tidak kokohnya struktur perekonomian Indonesia. Perlambatan pertumbuhan ekonomi dunia, selain menyebabkan volume perdagangan global pada tahun 2009 merosot tajam, juga berdampak pada banyaknya industri besar yang terancam bangkrut, terjadinya penurunan kapasitas produksi, dan terjadinya lonjakan jumlah pengangguran dunia. Bagi negara-negara berkembang situasi ini dapat merusak terjadinya krisis ekonomi. memicu fundamental perekonomian, dan (http://lilspace4dreams.wordpress.com/tugas-kampus-2/damapak-perekonomianindonesia-pasca-krisis-ekonomi-global/, 2012)

Perekonomian Indonesia dalam masa pemulihan (recovery) 6-7 tahun diperkirakan kondisi ekonomi tersebut akan terus ekspansi dan meningkat yang dimulai tahun 2009 sampai 2015 ini. Dipenghujung tahun 2009 telah muncul berbagai optimisme mengenai ekonomi dunia umumnya dan ekonomi Indonesia khususnya. Setelah mengalami gejolak yang cukup tajam pada tahun 2008, perekonomian pada tahun 2009 relatif stabil. Keadaan makro ekonomi yang relatif stabil, membuat perekonomian Indonesia kembali tumbuh walaupun belum mampu mencapai tingkat pertumbuhan seperti pada dua tahun sebelumnya. Pertumbuhan ekonomi sebesar 4,2% yang dicapai sampai bulan November tahun 2009, maka pertumbuhan ekonomi Indonesia berhasil tumbuh melebihi perkiraan semula yang hanya diprediksi tumbuh sekitar 3,5% oleh lembaga internasional.

Pertumbuhan itu juga jauh lebih baik dibandingkan pertumbuhan ekonomi negara tetangga di kawasan ASEAN lainnya, seperti Singapura, Malaysia, atau Thailand. (http://www.datacon.co.id/Outlook-2010Fokus.html, 2009)

Tahun 2010 keadaan perekonomian Indonesia semakin membaik dari tahun sebelumnya. Laju pertumbuhan meningkat menjadi 6,1 %. Bukan hanya itu segala sektor lapangan usaha yang ada di Indonesia pun mengalami peningkatan secara keseluruhan. Ini menandakan semakin baiknya perekonomian yang ada di Indonesia tiap tahunnya.

Tabel 1.1

Nilai PDB Menurut Lapangan Usaha Tahun 2008-2010 (Milyar Rupiah)

Laju Pertumbuhan dan Sumber Pertumbuhan Tahun 2010 (Persen)

Lanangan Licaha	Atas Dasar Harga Berlaku		Atas Dasar Harga			Laju	Sumber	
Lapangan Usaha	2008	2009	2010	2008	2009	2010	Pertumbuhan 2010	Pertumbuhan 2010
1. Pertanian, Peternakan,	716,7	857,3	985,1	284,6	295,9	304,4	2,9	0,4
Kehutanan dan Perikanan							2,5	0,4
2. Pertambangan dan Penggalian	541,3	591,9	716,4	172,5	180,2	186,4	3,5	0,3
3. Industri Pengolahan	1376,4	1447,7	1594,3	557,8	569,8	595,3	4,5	1,2
4. Listrik, Gas dan Air bersih	40,9	47,2	50,0	15,0	17,1	18,1	5,3	0,0
5. Konstruksi	419,7	555,2	661,0	131,0	140,3	150,1	7,0	0,4
6. Perdagangan, Hotel dan Restoran	691,5	744,1	881,1	363,8	368,6	400,6	8,7	1,5
7. Pengangkutan dan Komunikasi	312,2	352,4	417,5	165,9	191,6	217,4	13,5	1,2
8. Keuangan, Real Asset dan	368,1	404,0	462,8	198,8	208,8	220,6	5,7	0.5
Jasa Perusahaan							3,7	0,5
9. Jasa-Jasa	481,9	574,1	657,7	193,1	205,4	217,8	6,0	0,6
Produk Domestik Bruto (PDB)	4.948,7	5.603,9	6.422,9	2.082,5	2.082,5	2.117,7	6,1	6,1
PDB Tanpa Migas	4.427,6	5.139,0	5.924,0	1.939,6	1.939,6	2.169,5	6,6	

Sumber : Berita Resmi Statistik, 2011.

Semakin meningkatnya pertumbuhan ekonomi tiap tahun menyebabkan semakin berkembangnya berbagai sektor usaha yang ada. Tak terkecuali dalam hal pengangkutan dan komunikasi. Semakin tingginya pertumbuhan dalam sektor pengangkutan, maka akan membuat para pelaku industri masuk ke dalam industri

yang berhubungan dengan pengangkutan, dalam hal ini industri kendaraan bermotor roda dua. Mereka berlomba-lomba dalam arti persaingan ketat pun terjadi dalam industri motor ini. Kita ketahui industri motor dikuasi oleh beberapa perusahaan yang memiliki pangsa pasar cukup tinggi, yang menyebabkan struktur pasar dalam industri motor tergolong ke dalam struktur oligopoli. Struktur oligopoli terdapat sifat saling mempengaruhi dan ini merupakan sifat yang khusus dari perusahaan dalam pasar oligopoli.

Jumlah penduduk menjadi salah satu penyebab semakin berkembangnya industri motor di Indonesia. Seperti yang terlihat pada tabel di bawah ini:

Tabel 1.2 Jumlah Penduduk Indonesia

Tahun	Jumlah Penduduk	Pertumbuhan (%)
2004	216.046.594	-
2005	218.237.889	1,01
2006	222.584.523	1,99
2007	226.378.807	1,70
2008	229.904.840	1,56
2009	230.975.120	0,47
2010	237.641.326	2,89

Sumber: Data diolah, Sensus Penduduk Tahun 2000

Adanya pertumbuhan positif dari jumlah penduduk Indonesia. Tahun 2005 yang awalnya pertumbuhan hanya mencapai 1,01% terjadi peningkatan yang cukup tinggi mencapai 2,89% di tahun akhir tahun 2010. Meningkatnya jumlah penduduk ini tentunya akan berdampak positif dengan peningkatan kebutuhan

akan sarana transportasi di Indonesia. Motor merupakan salah satu sarana transportasi yang terdapat di Indonesia ini. Tentunya akan semakin membuat para pelaku industri motor yang ada di Indonesia ini naik daun. Keberlangsungan industri motor di Indonesia ini pun akan semakin ramai.

Pendapatan perkapita masyarakat Indonesia, dapat mempengaruhi daya beli masyarakat Indonesia. Masyarakat yang memiliki daya beli tinggi khususnya kendaraan bermotor roda dua, maka dapat mempengaruhi perkembangan industri motor yang ada di Indonesia. Semakin tinggi daya beli masyarakat tentunya akan semakin membuat produsen untuk memproduksi motor lebih banyak lagi. Berdampak juga pada semakin berkembangnya industri motor yang ada. Kemungkinan akan menarik perusahaan baru untuk terjun kedalam persaingan industri motor ini. Tingginya pendapatan perkapita akan dapat meningkatkan permintaan terhadap sepeda motor di Indonesia.

Tingginya permintaan terhadap sepeda motor di Indonesia dipacu oleh maraknya lembaga pembiayaan yang mengucurkan dana untuk pembiayaan pembelian sepeda motor. Diperkirakan terdapat sekitar 30 bank (pemerintah maupun swasta nasional) dan sekitar 121 perusahaan pembiayaan (multifinance) yang mengalokasikan sebagian dananya untuk pembiayaan pembelian sepeda motor. Fenomena ini paling tidak merupakan salah satu indikasi sangat atraktifnya bisnis sepeda motor di Indonesia. Angka pertumbuhan yang cukup fantastis dalam beberapa tahun terakhir ini, dapat menjadi prospek industri sepeda motor dalam beberapa tahun ke depan diperkirakan masih akan sangat cerah. Beberapa faktor yang menjadi pendorong prospektifnya industri sepeda motor di Indonesia.

Pertama, masih sangat besarnya potensi pasar yang tersedia. Kedua, berkembangnya ojek sebagai alternatif sarana transportasi umum di Indonesia. Ketiga, semakin terjangkaunya harga sepeda motor sehingga meningkatnya aksesibilitas masyarakat terhadap kepemilikan sepeda motor. Keempat, sepeda motor merupakan salah satu alternatif alat transportasi, baik karena infrastruktur transportasi yang kurang memadai, maupun karena tidak terjangkaunya harga mobil oleh sebagian besar masyarakat. Kelima, menjamurnya lembaga pembiayaan maupun bank, yang bermain di sektor pembiayaan pembelian sepeda motor dengan proses dan persyaratan yang mudah, cepat dan dengan tingkat bunga yang relatif rendah, sehingga meningkatkan akses masyarakat terhadap pemilikan sepeda motor. (Miranti, 2004:1-2)

Berbagai sudut pandang mulai dari jumlah penduduk, pendapatan perkapita, yang kemudian akan mempengaruhi permintaan sepeda motor dan tidak menutup kemungkinan akan berpengaruh terhadap produksi yang ada. Produksi kendaraan bermotor ini akan mempengaruhi keberadaan industri kendaraan bermotor roda dua. Semakin banyak perusahaan melakukan produksi berarti semakin banyak permintaan terhadap kendaraan bermotor roda dua tersebut.

Tabel 1.3 Data Jumlah Produksi Kendaraan Bermotor Roda Dua di Indonesia

Tahun	Jumlah Produksi (Unit)	Pertumbuhan %
2000	982.380	-
2001	1.644.133	67,36
2002	2.318.241	41,00
2003	2.814.054	21,39
2004	3.897.250	38,49
2005	5.113.487	31,21
2006	4.458.886	-12,80
2007	4.722.521	5,91
2008	6.264.265	32,65
, 2009	5.884.021	-6,07
2010	7.395.390	25,69

Sumber: AISI (Asosiasi Industri Sepeda Motor Indonesia, 2011.

Adanya pertumbuhan produksi yang positif di beberapa tahun dari Tabel di atas. Tahun 2001 pertumbuhan produksi mengalami pertumbuhan yang tinggi sebesar 67,36%, hingga tahun 2005 jumlah produksi kendaraan bermotor roda dua masih mengalami pertumbuhan yang positif. Terlihat adanya pertumbuhan negatif di tahun 2006 dan 2009. Penurunan produksi ini bisa disebabkan karena menurunnya permintaan pada kendaraan bermotor roda dua di Indonesia dan juga karena faktor lainnya.

Tingkat persaingan dalam industri sepeda motor cukup ketat. Menurut Asosiasi Industri Sepeda Motor Indonesia (AISI), saat ini terdapat sekitar 77 perusahaan assembling, manufaktur dan importir sepeda motor di Indonesia yang tercatat di Departemen Perindustrian dan Perdagangan (Deperindag). Jumlah tersebut, 6 diantaranya merupakan angggota AISI yakni Honda, Yamaha, Suzuki,

Kawasaki, Kymco, dan Piaggio, 71 perusahaan lainnya di luar keanggotaan AISI. (Miranti, 2004:2)

Tabel 1.4 Data Penjualan Sepeda Motor Indonesia

	Volume Penjualan						
Merek	2005 2006		2007	2008	2009		
Honda	52,19%	52,85%	45,67%	46,24%	45,97%		
Yamaha	24,13%	32,94%	39,11%	39,67%	45,47%		
Suzuki	21,52%	12,85%	13,39%	12,77%	7,45%		
Kawasaki	1,46%	0,76%	0,82%	1,72%	1,04%		
Lainnya	0,70%	0,60%	0,82%	0,60%	0,06%		
Total	5.074.204	4.427.835	4.688.263	6.215.865	5.881.777		

Sumber: Data diolah dalam AISI (Asosiasi Industri Sepeda Motor Indonesia), 2009.

Berdasarkan Tabel di atas, menunjukkan keberhasilan Honda lewat produkproduk unggulan di kelasnya mulai terlihat dari penjualan secara keseluruhan sepeda
motor Indonesia. Sejak munculnya produk-produk baru yang mulai diminati sekitar
akhir 2004, membuat presentase pangsa pasar Honda secara keseluruhan
mempertahankan posisinya. Tahun 2005 pangsa pasar Yamaha mencapai 24,13%
sedangkan pemimpin pasar Honda mencapai setengah lebih yaitu 52,19%. Pabrikan
Jepang lainnya yaitu Suzuki sebesar 21,52% dan Kawasaki hanya sebesar 1,46%
yang hanya mengedepankan produk sportnya. Keberhasilan Yamaha ini berkelanjutan
meningkat pesat pada tahun 2006 dengan peningkatan pangsa pasar sekitar 8%
menjadi 32,94 %, kembali meningkat tahun 2007 sekitar 7% menjadi 39,11% yang
semakin mendekati penjualan pesaing terberatnya yaitu Honda yang mengalami
penurunan pangsa pasar.

Semakin terkonsentrasinya industri motor di Indonesia dapat dilihat dari penguasaan perusahaan yang memiliki pangsa pasar cukup tinggi. Tabel penjualan sepeda motor di atas merupakan salah satu data yang dapat digunakan untuk mengukur konsentrasi suatu perusahaan. Honda memiliki pangsa pasar yang sangat tinggi di tahun 2009 kemudian disusul oleh Yamaha dan Suzuki. Dapat kita lihat seberapa besar industri motor ini terkonsentrasi. Dimana, rasio konsentrasi (CR) merupakan suatu indeks yang mengukur kekuatan pasar berdasarkan perusahaan-perusahaan terbesar (empat, delapan, atau dua puluh perusahaan terbesar). Yang sering digunakan biasanya konsentrasi rasio empat perusahaan terbesar (CR4). Konsentrasi ini dapat juga diukur melalui nilai tambah yang diciptakan, output, jumlah tenaga kerja, modal yang dimiliki perusahaan, atau lebih luas lagi dengan variabel kekayaan (asset) perusahaan. Angka CR4 yang tinggi akan menunjukkan bahwa pasar didominasi oleh sejumlah kecil perusahaan, yang berarti bentuk struktur oligopoli. Pada struktur oligopoli, produsen besar dapat mempengaruhi harga dengan cara mengendalikan output produksi.

Berbagai keadaan mulai dari permintaan kendaraan bermotor, produksi kendaraan bermotor, hingga ke penjualan sepeda motor tentunya tak terlepas dari peran tenaga kerja yang ada pada suatu industri tersebut. Tenaga kerja merupakan salah satu faktor terpenting dalam menghasilkan produksi suatu barang. Tanpa adanya tenaga kerja, produksi tidak akan dapat berjalan dengan baik. Dengan begitu terjadilah penyerapan tenaga kerja, yang biasa disebut jumlah tertentu dari tenaga kerja yang digunakan dalam suatu unit usaha tertentu. Dalam penyerapan

tenaga kerja dipengaruhi oleh dua faktor yaitu faktor eksternal dan faktor internal. Faktor eksternal tersebut antara lain tingkat pertumbuhan ekonomi, tingkat inflasi, pengangguran dan tingkat bunga. Faktor internal meliputi tingkat upah, produktivitas tenaga kerja, modal, serta pengeluaran tenaga kerja non upah. Selain itu besar kecilnya penyerapan tenaga kerja ini dapat kita lihat dari struktur pasar yang ada dalam industri tersebut. Dengan struktur pasar yang berbeda-beda dalam suatu industri akan berbeda pula penyerapan tenaga kerja yang ada pada suatu industri.

Berdasarkan latar belakang di atas maka penulis tertarik untuk meneliti lebih lanjut dan mengambil judul "Analisis Pengaruh Tingkat Konsentrasi terhadap Penyerapan Tenaga Kerja pada Industri Kendaraan Bermotor Roda Dua di Indonesia".

1.2 Perumusan Masalah

Berdasarkan uraian latar belakang diatas, maka dapat dirumuskan permasalahan sebagai berikut:

 Bagaimana pengaruh tingkat konsentrasi terhadap penyerapan tenaga kerja pada industri kendaraan bermotor roda dua di Indonesia.

1.3 Tujuan Masalah

Berdasarkan perumusan masalah yang telah dikemukakan, maka penelitian ini bertujuan untuk :

 Mengetahui bagaimana pengaruh tingkat konsentrasi terhadap penyerapan tenaga kerja pada industri kendaraan bermotor roda dua di Indonesia.

1.4 Manfaat Penelitian

Adapun manfaat yang diharapkan dari hasil penelitian ini adalah sebagai berikut :

1. Manfaat akademik

Hasil penelitian ini diharapkan dapat menjadi bahan kajian dasar dan sumbangan pemikiran untuk analisis lebih lanjut yang lebih mendalam.

2. Manfaat operasional

Dapat memberikan gambaran yang lebih jelas kepada konsumen tentang industri kendaraan bermotor roda dua di indonesia.

3. Manfaat bagi penulis

Dengan adanya penelitian ini, dapat menambah pengetahuan dan memperoleh kejelasan serta bahan perbandingan antara teori dan kenyataan yang ada di sektor industri Indonesia, khususnya mengenai konsentrasi industri terhadap penyerapan tenaga kerja pada industri kendaraan bermotor roda dua di Indonesia.

DAFTAR PUSTAKA

Ahira, Anne. 2011. Mengenal Macam-Macam Sepeda Motor. Diambil dari http://www.anneahira.com/macam-macam-sepeda-motor.htm .
2011. Miliki Produk Andalan dari Kawasaki Motor Indonesia. diambil dari http://www.anneahira.com/kawasaki-motor-indonesia.htm
2011. Profil Singkat Kawasaki Indonesia. diambil dari http://www.anneahira.com/kawasaki-indonesia.htm
2011. Suzuki Motor Produknya Mendunia. Diambil dari http://www.anneahira.com/suzuki-motor.htm
Anggia, Maria. 2009. Analisis ekuitas Skripsi, Universitas Indonesia, Jakarta (dipublikasikan).
Arianto, Efendi. 2008. Klasifikasi dan Konsentrasi Industri Minyak Sawit Indonesia. Diambil dari http://Blog WordPress.com
2008. Mengukur Struktur Industri (Pasar). Diambil dari http://Blog_MordPress.com
Bambang. 2009. Indonesia Targetkan Jadi Negara Industri pada 2020. diambil dari http://Antaranews.com
Berita Resmi Statistik. 2011.
Chandra, Pinpin. 2010. Analisis Pengaruh Faktor-Faktor Ekuitas Merek Sepeda Motor Honda terhadap Keputusan Pembelian. <i>Skripsi</i> , Universitas Sumatera Utara, Sumatera Utara (dipublikasikan).
Dipayana, Krisna. 2009. Jenis-Jenis Motor. Diambil dari http://krisnadipayana2.wordpress.com/2009/02/10/125/ .
Gultom, Richo Melchiory. 2011. Pengaruh Produktivitas Lahan dan Nilai Tambah terhadap Daya Saing Komoditas Minyak Kelapa Sawit Indonesia. <i>Skripsi</i> . Fakultas Ekonomi Universitas Sriwijaya, Palembang. (Tidak Dipublikasikan)

١,

- Hasibuan, Nurimansyah. 1994. Ekonomi Industri. Jakarta: PT Pustaka LP3ES Indonesia.
- Masrukhin. 2010. Biaya Oportunitas (Biaya Peluang). Diambil dari http://mas-labbaika.blogspot.com/2010/10/biaya-oportunitas-biaya-peluang.html.
- Miranti, Ermina. 2004. Prospek Industri Sepeda Motor di Indonesia. *Economic Review Journal*.
- Motor Terlaris di Indonesia 2011. Diambil dari http://Kliksaya.com
- Novo. 2011. Sejarah Sepeda Motor di Indonesia. Diambil dari http://id.hicow.com/suzuki/amerika-serikat/sepeda-motor-2356666.html
- Nugraha, Hendrikus Willy Bramantya. 2011. Yamaha Indonesia. Diambil dari http://willbert21bramantya.wordpress.com/2011/12/27/yamaha-motor/
- Putra, Indra Wahyu. 2007. Analisis Strategi... Skripsi. Fisip Universitas Indonesia, Jakarta. (Tidak Dipublikasikan)
- Rayyandra, 2009. Nilai Tambah, Produktivitas Tenaga Kerja, dan Efisiensi Industri Pulp Indonesia Periode 1994-2005. Skripsi. Fakultas Ekonomi Universitas Sriwijaya, Palembang. (Tidak Dipublikasikan)
- Rider, Yoe. 2011. Sejarah Motor Kawasaki. Diambil dari http://rider-stts.blogspot.com/2011/12/sejarah-motor-kawasaki.html
- Salvatore, Dominick. 2005. Ekonomi Manajerial dalam Perekonomian Global. Buku 1. Jakarta: Salemba Empat.
- Sejarah Singkat PT. Yamaha Motor Kencana Indonesia. diambil dari http://www.library.upnvj.ac.id/pdf/s1fisip09/204612046/bab4.pdf
- Sitepu, Sri Walu Wati. 2010. Analisis Keterkaitan Daya Saing dengan Nilai Tambah Industri Tembakau di Indonesia. *Skripsi*. Fakultas ekonomi Universitas Sriwijaya, Palembang.
- Sukanto, Tio. 2011. Penyerapan Tenaga Kerja Capai 333.156 Orang. Diambil dari http://inilah.com
- Sukirno, Sadono. 2005. Mikro Ekonomi Teori Pengantar. Jakarta: PT Raja Grafindo Persada.

- Teguh, Muhammad. 2010. Ekonomi Industri. Jakarta: PT Raja Grafindo Persada.
- Wartawarga. 2011. Sejarah Honda, Yamaha, Suzuki dan Kawasaki. Diambil dari http://arifh.blogdetik.com/produsen-komponen-sepeda-motor-yang-handal/
- Wikipedia. Sepeda Motor. Diambil dari http://id.wikipedia.org/wiki/Sepeda motor
- Wulandari, Ayu. 2010. Kecenderungan Konsentrasi Industri dan Efisiensi Produksi: Studi pada Industri Rokok Indonesia Tahun 1977-2007. Skripsi. Fakultas Ekonomi Universitas Sriwijaya, Palembang. (Tidak Dipublikasikan)
- Yolanda. 2011. Peranan Tenaga Kerja dalam Pertumbuhan Ekonomi Indonesia. diambil dari http://ekonomi.kompasiana.com
- Zamrowi, Muhammad Taufik. 2007. Analisis Penyerapan Tenaga Kerja Pada Industri Kecil. *Tesis*. Magister Ilmu Ekonomi dan Studi Pembangunan, Universitas Diponegoro. (Tidak Dipublikasikan)
- 1998. Laporan Akhir Tahun Bidang Ekonomi: Krisis Ekonomi 1998 Tragedi Tak
 Terlupakan. Diambil dari
 http://www.seasite.niu.edu/indonesian/Reformasi/Krisis_ekonomi.htm
- 2009. Indonesian Commercial Newsletter: Outlook Ekonomi Indonesia. diambil dari http://www.datacon.co.id/Outlook-2010Fokus.html
- 2009. Laporan Marketing Intelligence: Perkembangan Industri Sepeda Motor di Indonesia Januari 2009. Diambil dari http://www.datacon.co.id/SepedaMotor3.html
- 2010. Produsen Komponen Sepeda Motor yang Handal. Diambil dari http://arifh.blogdetik.com/produsen-komponen-sepeda-motor-yang-handal/
- 2011. Komponen Utama Sepeda Motor. Diambil dari http://xlusi.com/2011/car-maintenance-tips/komponen-utama-sepeda-motor/
- 2011. Sepeda Motor Suzuki: The Essentials. Diambil dari http://id.hicow.com/suzuki/amerika-serikat/sepeda-motor-2356666.html

- 2011. Perkembangan Industri Motor di Indonesia:Indonesia Commercial Newsletter. Diambil dari http://www.datacon.co.id/Otomotif-2011Sepedamotor.html
- 2012. Dampak Perkonomian Indonesia Pasca Krisis Ekonomi Global. Diambil dari http://lilspace4dreams.wordpress.com/tugas-kampus-2/damapak-perekonomian-indonesia-pasca-krisis-ekonomi-global/.