

TESIS

**PENGARUH KEBIJAKAN PEMERINTAH TERHADAP
PERSEPSI KINERJA PERUSAHAAN IMPORTIR MOBIL
DI KOTA BATAM**



MILIK
PERPUSTAKAAN
UNIVERSITAS AIRLANGGA
SURABAYA

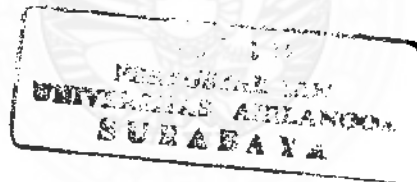
HARI BASUKI
NIM : 090010156 L

PROGRAM PASCASARJANA
UNIVERSITAS AIRLANGGA
SURABAYA
2004

TESIS

**PENGARUH KEBIJAKAN PEMERINTAH TERHADAP
PERSEPSI KINERJA PERUSAHAAN IMPORTIR MOBIL
DI KOTA BATAM**

Untuk Memperoleh Gelar Magister
Dalam Program Studi Ilmu Manajemen
Pada Program Pascasarjana Universitas Airlangga



Oleh :

**HARI BASUKI
NIM : 090010156 L**

**PROGRAM PASCASARJANA
UNIVERSITAS AIRLANGGA
SURABAYA
2004**

iii

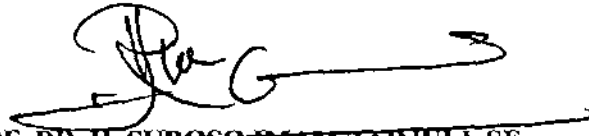
LEMBAR PENGESAHAN

MATERI TESIS INI TELAH DISETUJUI

PADA TANGGAL 18 FEBRUARI 2004

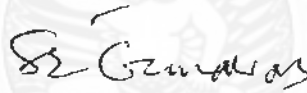
OLEH

PEMBIMBING



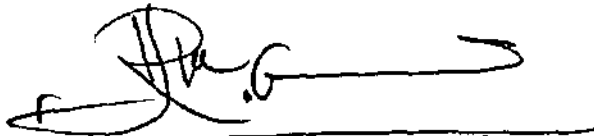
PROF. DR. H. SUROSO IMAM ZADJULI, SE
NIP : 130355369

MENGETAHUI
KETUA PROGRAM STUDI ILMU MANAJEMEN
PROGRAM MAGISTER PROGRAM PASCASARJANA
UNIVERSITAS AIRLANGGA



DRS. SRI GUNAWAN, M.COM, DBA
NIP : 131653420

KOORDINATOR



PROF. DR. H. SUROSO IMAM ZADJULI, SE
NIP 130355369

PROGRAM PASCASARJANA
UNIVERSITAS AIRLANGGA
SURABAYA
2004

Telah diuji pada

Tanggal 18 Pebruari 2004

PANITIA PENGUJI TESIS

Ketua : Prof. V. Henky Supit, SE, Ak

Anggota : 1. Prof. DR. H. Suroso Imam Zadjuli, SE

2. Prof. Dr. H. Umar Nimran, MA

3. Prof. Dr. H. MS. Idrus, SE, MEc

4. Prof. Dr. H. Sarmanu, MS

5. Drs. Sri Gunawan, M.Com, DBA



UCAPAN TERIMA KASIH

Puji dan syukur kehadirat Allah SWT, karena atas Rahmad dan Hidayahnya saya dapat menyelesaikan tesis ini dengan judul : **Pengaruh Kebijakan Pemerintah Terhadap Persepsi Kinerja Perusahaan Importir Mobil di Kota Batam.**

Saya menyadari bahwa tesis ini tidak akan terselesaikan tanpa bantuan, bimbingan dan dorongan dari berbagai pihak. Untuk itu sudah sepantasnyalah dalam kesempatan ini peneliti menghaturkan ucapan terima kasih yang sedalam-dalamnya dan penghargaan yang setinggi-tingginya kepada:

1. **Bapak Prof. Dr. H. Suroso Imam Zadjuli, SE** selaku pembimbing yang dengan penuh perhatian telah memberikan bimbingan, dorongan, saran, motivasi selama penulisan tesis ini.
2. **Bapak Prof. Dr. H. Sarmanu, MS** yang telah banyak memberikan bimbingan kepada peneliti dalam bidang statistik dan metodologi.
3. **Bapak Prof. Dr. H. Muhammad Amin, dr** selaku Direktur Program Pasca Sarjana Universitas Airlangga atas kesempatan untuk menjadi mahasiswa Program Magister pada Program Pasca Sarjana Universitas Airlangga.
4. **Bapak H. Asman Abnur, SE** selaku Wakil Walikota Batam yang telah memberikan kesempatan, motivasi serta bantuan sehingga meringankan beban dalam menyelesaikan perkuliahan dan penyusunan tesis ini.

5. Istriku tercinta, **Rusmala Dewi** serta anak-anak tersayang, **Naufal Pratama Satyanegara** dan **Vanesha Hayde Wilhelmina** yang dengan penuh kesabaran memberikan doa dan dorongan serta semangat.
6. Kedua orang tuaku yang dengan ikhlas selalu mendoakan anaknya.
7. Bapak dan Ibu dosen Program Pascasarjana Universitas Airlangga yang telah menurunkan ilmu dan pengetahuannya kepada saya selama mengikuti pendidikan Program Pascasarjana.
8. Rekan-rekan mahasiswa Program Studi Ilmu Manajemen Angkatan 2000/2001 atas kerjasamanya selama mengikuti pendidikan Program Magister.
9. Kepada semua pihak yang tidak dapat disebutkan satu persatu yang telah membantu dalam menyelesaikan studi.
Semua pihak yang membantu terselesainya studi ini akan mendapat amal baik dan balasan yang setimpal dari Allah SWT.
Semoga tesis ini bermanfaat bagi para perencana dan para importir mobil di Kota Batam khususnya serta bagi para pembaca pada umumnya.

Januari 2004

Hari Basuki

RINGKASAN

Pengaruh Kebijakan Pemerintah Terhadap Persepsi Kinerja Importir Mobil di Kota Batam

Hari Basuki

Perkembangan perekonomian di Kota Batam yang cukup pesat membawa dampak yang sangat baik terhadap usaha perdagangan kendaraan khususnya kendaraan roda empat. Jumlah Importir mobil yang cukup banyak di Kota Batam diindikasikan sebagai daerah yang paling dinamis dalam usaha perdagangan mobil karena merupakan daerah Bonded Zone (kawasan berikat), mengingat dibandingkan dengan diluar wilayah Batam maka Batam menduduki peringkat pertama dalam hal kuantitas perusahaan Importir Mobil.

Hasil penelitian ini menunjukkan bahwa pengaruh Kebijakan Pemerintah yang terdiri dari variabel Kebijakan Fiskal dan Moneter dengan indikator perpajakan, kurs valuta dan suku bunga, Kebijakan Regulatif dengan indikator kompleksitas peraturan pemerintah, kompleksitas peraturan daerah dan fleksibilitas peraturan pemerintah serta fleksibilitas peraturan daerah, Kebijakan Kelembagaan dengan indikator pelayanan Disperindag dan pelayanan Bea dan Cukai dan Kondisi Makro Sosial Ekonomi dengan indikator tingkat inflasi, daya beli masyarakat dan iklim usaha serta Persaingan Usaha dengan indikator jumlah pemain dan daya serap pasar secara bersama-sama mempunyai pengaruh positif terhadap kinerja perusahaan importir mobil di Kota Batam. Hal ini sesuai kondisi Batam dengan sektor andalan sebagai kota industri, dimana pertumbuhan sektor perdagangan terutama perdagangan mobil juga akan terpengaruh yang cukup signifikan. Hasil kajian yang

viii

dilakukan oleh Bappeko Batam dengan menggunakan analisis Location Quotient (LQ), dimana menunjukkan sektor industri adalah merupakan sektor basis yang paling dominan serta merupakan spesialisasi perekonomian Kota Batam sehingga sektor perdagangan juga termasuk dalam sektor unggulan.

Variabel kondisi makro sosial ekonomi dalam penelitian ini ternyata mempunyai pengaruh yang lebih dominan terhadap kinerja importir mobil disusul variabel kebijakan kelembagaan dan persaingan usaha. Sedang variabel kebijakan fiskal dan moneter yang diduga mempunyai pengaruh yang dominan ternyata tidak terbukti.

Hasil uji korelasi Pearson tidak terjadi multikolinieritas antar variabel bebas dalam model karena jauh dengan batas toleransi. Perhitungan Durbin Watson (DW) menunjukkan tidak terjadi otokorelasi yaitu berada di atas dua, atau dengan kata lain tidak terjadi otokorelasi dalam model regresi ini, baik pada sisi pengujian positif maupun negatif.

Dengan demikian Pengaruh Kebijakan Pemerintah terhadap Persepsi Kinerja Importir Mobil berpengaruh secara signifikan.

SUMMARY

The Effect of the Government's Policy on the Performance Perception of the Automobile Importers in Batam City

Hari Basuki

The fast economic growth in Batam has brought a satisfactory impact on vehicle trade, particularly on four-wheel vehicles. Due to a considerable number of car importers, it can be indicated that Batam is the most dynamic city for car trade. As a bonded zone, Batam is positioned as the first level in the quantity of car importer business compared to other regions outside this city.

The result of the research showed that government policy comprising fiscal and policy variables together with tax indicator, exchange rate and interest rate; regulative policy together with the complexity of government regulations. The complexity of regional regulations and the flexibility of regional regulations; institutional policy together with the Disperindag (Departement of Industry and Trade service indicator, Customs Office service, macro social economic conditions together with inflation rate indicator, the people's buying power, business atmosphere and trade/business competition together with the number of player indicator and the absorptive power of the market as a whole have positive effects on the performance of the car importers business in Batam. All these are appropriate with the condition of Batam as reliable industrial city. The growth in trade sectors, particularly car trade will be affected significantly as well. The result on the research conducted by Badan Perencanaan Kota Batam using the Location Quotient (LQ) analysis showed that industrial sector is the most dominant in the basic sectors and has become the economic specialty of Batam. Therefore, the trade sector is also included in the eminent sectors.

The effect of the macro social economic variable condition that was showed in the research had a more dominant effect on the performance of car importers followed by the institutional policy and business competition variables. There was no proof that fiscal and monetary policy variables had more dominant effect in the performance of car importers. The result of Person Correlation test showed that there were no multicollinearity among the independent variables in the model due to the distance of tolerant limits. The Durbin Watson (DW) estimation showed that there was no autocorrelation either on the positive or negative test sides in the regression model.

Therefore, there was significant effect of Government Policy on the performance perception of the Automobile Importers.

ABSTRACT

The Effect of the Government's Policy on the Performance Perception of the Automobile Importers in Batam City

Hari Basuki

The research is intended to analyze the effects of (1) fiscal and monetary policy on the company's performance; (2) regulative policy on the company's performance; (3) institutional policy on the company's performance; (4) macro social economic condition on the company's performance; (5) business competitive condition on the company's performance; (6) fiscal and monetary policy, regulative policy, institutional policy, macro social economic condition and business competition simultaneously and significantly on the company's performance; (7) which variable in the most dominant in influencing the company's performance.

The data used in this research is primary and secondary data. The data was analyzed by using multiple regression analysis.

The findings of the research show that all variables simultaneously and significantly positive influences. The variable of macro social economic condition had the most dominant influence on the performance of automobile import company and the variables of institutional performance and business competition followed.

Key Word: Local Product is better than Import

DAFTAR ISI

	Halaman
PENGESAHAN	ii
DAFTAR ISI	iii
DAFTAR TABEL	v
DAFTAR GAMBAR	vii
I. PENDAHULUAN	1
1.1. Latar Belakang Masalah	1
1.2. Rumusan Masalah	8
1.3. Tujuan Penelitian	9
1.4. Manfaat Penelitian	10
II. TINJAUAN PUSTAKA	11
2.1. Kebijakan Publik	11
2.2. Keadaan Makro Sosial Ekonomi	16
2.3. Persaingan Usaha	19
2.4. Tujuan dan Misi Manajemen Perusahaan	20
2.5. Hubungan MOS, PM, RMK	24
2.6. Asuransi dan Manajemen Resiko Abbas Salim	26
2.7. Besar Kecilnya Investasi tergantung pada tingkat inflasi	26
III. KERANGKA KONSEPTUAL DAN HIPOTESIS	31
3.1. Kerangka Proses Berpikir	32
3.2. Kerangka Konseptual	31
3.3. Hipotesis Penelitian	33
IV. METODE PENELITIAN	34
4.1. Identifikasi Variabel.....	34
4.2. Definisi Operasional	33
4.3. Populasi dan Sampel	38
4.4. Metode Pengumpulan Data	38
4.5. Model dan Teknik Analisis	39

	Halaman
V. PENYAJIAN DATA DAN HASIL ANALISIS PENELITIAN	46
5.1. Data Pendukung Penelitian	46
5.2. Penyajian Data Persepsional Responden Penelitian	52
VI. PEMBAHASAN	68
6.1. Hasil Pengujian Model	68
6.2. Hasil Pengujian Hipotesis	72
6.3. Hasil Persamaan Regresi	75
6.4. Pengaruh Masing-Masing Variabel Kebijakan Pemerintah Terhadap Kinerja Perusahaan	77
VII. PENUTUP	88
6.1. Kesimpulan	88
6.2. Saran-saran	90
DAFTAR PUSTAKA	92
DAFTAR LAMPIRAN	

DAFTAR TABEL

	Halaman
Tabel 1.1. Perkembangan Jumlah Kendaraan Bermotor Di Indonesia Menurut Jenis Kendaraan Tahun 2000- 2002.....	3
Tabel 1.2. Perkembangan Jumlah Kendaraan Bermotor Menurut Jenis Kendaraan Di Kota Batam Tahun 2000 – 2003	5
Tabel 1.3. Perkembangan Jumlah Importir Kendaraan di Kota Batam Tahun 2000- 2003	7
Tabel 2.1. Tingkat Inflasi Indeks Harga Konsumen Di Indonesia Tahun 1984 – 2000	27
Tabel 2.2. Kecepatan Peredaran Uang Di Indonesia Tahun 1983-2000	28
Tabel 5.1. Perkembangan Jumlah Penduduk Batam Tahun 1973-2002	47
Tabel 5.2. Indikator Pertumbuhan Ekonomi Batam Tahun 1998 – 2002	48
Tabel 5.3. Jumlah Penjualan Importir Mobil di Batam Tahun 2001-2003	49
Tabel 5.4. Tanggapan Responden Tentang Tingkat Keuntungan Importir Mobil di Kota Batam	53
Tabel 5.5. Tanggapan Responden Terhadap Produktifitas Karyawan Importir Mobil di Kota Batam	54
Tabel 5.6. Tanggapan Responden Terhadap Peluang Pasar Importir Mobil di Kota Batam	54
Tabel 5.7. Tanggapan Responden Terhadap Kepuasan Pelayanan Importir Mobil di Kota Batam	55
Tabel 5.8. Tanggapan Responden Terhadap Pajak Kendaraan Di Kota Batam	56
Tabel 5.9. Tanggapan Responden Tentang Pengaruh Kurs Valuta Di Kota Batam	57
Tabel 5.10. Tanggapan Responden Tentang Pengaruh Suku Bunga Perbankan di Kota Batam	58
Tabel 5.11. Tanggapan Responden Terhadap Kompleksitas Peraturan Pemerintah di Kota Batam	59

Tabel 5.12.	Tanggapan Responden Terhadap Kompleksitas Peraturan Daerah di Kota Batam	60
Tabel 5.13.	Tanggapan Responden Terhadap Fleksibilitas Peraturan Pemerintah di Kota Batam	60
Tabel 5.14.	Tanggapan Responden Terhadap Fleksibilitas Peraturan Daerah di Kota Batam	61
Tabel 5.15.	Tanggapan Responden Terhadap Kinerja Pelayanan Disperindag Kota Batam	62
Tabel 5.16.	Tanggapan Responden Terhadap Kinerja Pelayanan Bea dan Cukai Batam	63
Tabel 5.17.	Tanggapan Responden Tentang Pengaruh Inflasi di Kota Batam	64
Tabel 5.18.	Tanggapan Responden Terhadap Daya Beli Masyarakat Kota Batam	64
Tabel 5.19.	Tanggapan Responden Terhadap Iklim Usaha di Batam	65
Tabel 5.20.	Tanggapan Responden Tentang Pengaruh Persaingan Usaha terhadap Jumlah Pemain Mobil di Kota Batam	66
Tabel 5.21.	Tanggapan Responden Terhadap Kondisi Daya Serap Pasar Mobil di Kota Batam	67
Tabel 6.1.	Rangkuman Hasil Analisis Regresi Pengaruh Kebijakan Pemerintah terhadap Kinerja Perusahaan Importir Mobil Di Kota Batam	76
Tabel 6.2.	Perbandingan Nilai T Hitung Dengan T Tabel dan nilai r^2 Masing-Masing Variabel Bebas Pada Taraf Nyata 0,05..	77

DAFTAR GAMBAR

	Halaman
Gambar 2.1. Tujuan dan Misi Manajemen Perusahaan	23
Gambar 2.2. Grafik BEP dan MOS	24
Gambar 2.3. Fungsi Investasi	29
Gambar 3.1. Kerangka Proses Berpikir	32
Gambar 3.2. Kerangka Konseptual	31
Gambar 6.1. Perkembangan Ekonomi Kota Batam Tahun 1996- 2002...	83
Gambar 6.2. Distribusi PDRB Kota Batam menurut harga konstan 1993 Pada Tahun 2002	84
Gambar 6.3. Proporsi Pendapatan Yang Dibelanjakan untuk Pangan dan Non Pangan di Kota Batam Tahun 1996 – 2001	85
Gambar 6.4. Perkembangan Inflasi Kota Batam 1996 – 2002	86



BAB I

PENDAHULUAN

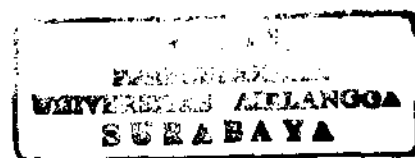
BAB I

PENDAHULUAN

1.1. LATAR BELAKANG MASALAH

Berbagai perkembangan perekonomian dunia yang terjadi dewasa ini telah mendorong perkembangan pasar, mengubah hubungan produksi, finansial investasi dan perdagangan sehingga kegiatan ekonomi dan orientasi dunia usaha tidak terbatas pada lingkup nasional tetapi telah bersifat internasional atau global. Dampak dari padanya timbul perubahan dalam hubungan ekonomi dan perdagangan antar bangsa di dunia.

Isu mengenai globalisasi ekonomi semakin marak setelah disetujui dan ditandatanganinya kesepakatan GATT-Putaran Uruguay oleh 122 negara anggota di Marrakesh, Maroko pada tanggal 15 April 1994 (Marrakesh Meeting). Tujuan utama dibentuknya GATT/WTO adalah : (1) liberalisasi perdagangan untuk meningkatkan volume perdagangan dunia sehingga produksi meningkat; (2) memperjuangkan penurunan dan bahkan penghapusan hambatan-hambatan perdagangan baik dalam bentuk hambatan tarif bea masuk (tariff barrier) maupun hambatan lainnya (non tariff barrier); (3) mengatur perdagangan jasa yang mencakup tentang *Intellectual Property Rights* dan investasi. Dengan meningkatnya produksi akan terjadi peningkatan investasi yang sekaligus akan menciptakan lapangan kerja dan pada gilirannya akan meningkatkan pendapatan masyarakat.



Struktur perekonomian dunia telah berubah memasuki tahun 2000, para ahli perekonomian melihat tanda-tanda ke arah perubahan yang berdasar peta dan struktur perekonomian. Pertama, struktur pasar persaingan bebas akibat globalisasi akan menjadi model perekonomian dunia. Kedua, bahwa peta kekuatan perekonomian dunia akan bergeser ke Asia Timur, dimana Jepang akan memimpin perekonomian kawasan ini. Globalisasi benar-benar sebagai gelombang besar yang membawa seluruh bangsa didunia untuk mampu hidup bersaing tanpa batas.

(Zadjuli, 2002:5) Dalam proses percepatan globalisasi ekonomi dunia terdapat dua pandangan yaitu pendapat yang lebih bersifat makro dan pendapat yang bersifat mikro, namun keduanya sama-sama mengarah pada pergeseran cara berfikir dari pola berfikir sempit kearah pola berfikir yang lebih luas/global dan terdapat peralihan pula dari lingkup analisis ekonomi konvensional kearah analisis ekonomi dari sudut pandang *multi-dimentional*.

Bangsa Indonesia yang dikatakan sebagai bangsa yang membangun menyadari sepenuhnya pengaruh globalisasi. Kekuatan globalisasi telah membawa Indonesia turut aktif dalam forum perundingan pasar bebas ASEAN (AFTA) dan pasar bebas asia pasifik (APEC), dengan akibat harus ikut mentaati kesepakatan berlakunya kawasan bebas pada tahun 2003 (kawasan ASEAN) dan tahun 2020 kawasan Asia Pasifik untuk negara-negara berkembang.

Industri otomotif di Indonesia belakang ini sering menjadi topik pembicaraan, karena industri ini mempunyai dampak sosial, ekonomi dan kemanan yang cukup menonjol bagi masyarakat, lingkungan industri, suplier, perusahaan iklan dan lain sebagainya. Melihat nilai strategis industri otomotif ini pemerintah sejak tahun 1972 secara bersungguh-sungguh berusaha

mengembangkan industri otomotif dengan jalan menggalakkan sektor swasta industri kendaraan bermotor menuju ke arah *full manufacturing* di dalam negeri. Walaupun sampai dengan sekarang produk kendaraan bermotor masih banyak yang dirakit di Indonesia, namun pemerintah masih berharap nantinya Indonesia dapat memproduksi kendaraan bermotor hasil karya putra putri Indonesia.

Perkembangan jumlah kendaraan bermotor di Indonesia dalam tahun 2000 –2002 nampak pada tabel 1.1.

Tabel 1.1
PERKEMBANGAN JUMLAH KENDARAAN BERMOTOR DI INDONESIA MENURUT
JENIS KENDARAAN TAHUN 2000 – 2002

Jenis Kendaraan	2000	2001	2002	Rata-Rata Pertumbuhan Setahun (%)
Mobil Penumpang	3.038.913	3.189.319	3.403.433	5.83
Bus	666.280	685.156	714.222	3.54
Truk	1.707.134	1.777.293	1.865.398	4.53
Sepeda Motor	13.563.017	15.275.073	17.002.140	11.96
Jumlah	18.975.344	20.926.841	22.985.193	10.06

Sumber : Statistik Indonesia 2002, disusun dan diolah kembali

Dari tabel 1.1 tersebut nampak bahwa rata-rata pertumbuhan kendaraan bermotor pertahun di Indonesia adalah sebesar 10% dimana pada tahun 2000 berjumlah 18.975.344 unit untuk tahun 2001 berjumlah 20.926.841 unit dan pada tahun 2002 menjadi 22.985.193 unit.

Perkembangan diatas menunjukkan bahwa otomotif di Indonesia masih dapat tumbuh berkembang sesuai dengan pertumbuhan ekonomi Indonesia.

Peraturan-peraturan Pemerintah dikeluarkan untuk memudahkan pemasukan kendaraan sudah diberikan . Hal ini dapat dilihat banyak beredarnya mobil-mobil

build up yang langsung didatangkan dari luar negeri sehingga makin banyak persaingan industri otomotif.

Dengan besarnya ukuran industri, hal ini memberikan suatu posisi yang strategis pada industri otomotif, karena mempunyai kemampuan mendorong pertumbuhan industri lainnya. Oleh karena itu banyak negara-negara berkembang termasuk Indonesia memberikan prioritas tinggi kepada perkembangan industri otomotif dalam program industrialisasinya.

Ketentuan pemasukan di Batam berbeda dengan daerah lain di Indonesia. Karena Batam merupakan daerah Bonded Zone maka kendaraan impor yang masuk ke Pulau Batam bebas Bea Masuk, PPn dan PPN BM sehingga dari segi harga jauh lebih murah apabila dibandingkan dengan harga kendaraan di wilayah Indonesia lainnya. Peraturan pemasukan kendaraan sebelum Otonomi Daerah diatur oleh Otorita Batam dan setelah Otonomi Daerah maka kewenangan ijin pemasukan kendaraan diatur oleh Pemerintah Kota Batam. Karena kompleksnya permasalahan tentang pemasukan kendaraan ke Batam dari mulai perijinan masih dipegang Otorita Batam sampai dengan dipegang oleh Pemerintah Kota melalui Dinas Perindustrian dan Perdagangan, aturan yang diterapkan sering berubah-ubah karena untuk mengantisipasi maraknya penyelundupan kendaraan. Pengawasan yang intensif sangat diperlukan karena bermuara dengan jumlah kapasitas dan daya dukung jalan yang sekarang kalau kita lihat cukup banyak terjadi kemacetan yang tidak dibarengi dengan penambahan badan jalan. Untuk Kota Batam perkembangan jumlah kendaraan bermotor dapat dilihat pada tabel 1.2.

Tabel 1.2
PERKEMBANGAN JUMLAH KENDARAAN BERMOTOR MENURUT JENIS
KENDARAAN DI KOTA BATAM TAHUN 2000 – 2003

Jenis Kendaraan	Luar Negeri	Dalam Negeri	2000	2001	2002	2003 *)	Rata-Rata Pertumbuhan Setahun (%)
Sedan	√		784	1.915	2.778	2628	49.66
		√	67	60	19	31	(22.66)
Jeep	√		377	215	258	272	(10.31)
		√	73	93	48	51	(11.27)
Minibus	√		86	136	471	1390	152.84
		√	270	562	158	60	(39.43)
Pick Up	√		52	153	305	197	55.89
		√	33	43	16	15	(23.11)
Truk	√		346	561	524	623	21.66
		√	9	0	8	27	(44.22)
Bus	√		27	58	149	30	3.57
		√	12	1	0	0	0
Jumlah	√		1.672	3.038	4.485	5140	45.40
		√	464	759	249	184	(26.53)

*) Data sampai bulan Nopember 2003

Sumber: Indomobil Batam, disusun dan diolah kembali

Di Batam proses industrialisasi mulai dilaksanakan oleh Badan Otorita Batam dengan pembangunan bunker perminyakan/bahan bakar pada awal dasawarsa tujuh puluhan dan telah mengubah total wajah pulau Batam, yang sebelumnya nyaris tak berpenghuni. Industri pendukung ini banyak berhubungan dengan logistik dan kontruksi anjungan minyak lepas pantai, sehingga memilih lokasi di sekitar garis pantai, demi kemudahan akses transportasi. Penimbunan tanah rawa menjadi tak terhindarkan, kawasan hutan bakau berubah wujud

menjadi lapangan datar untuk kegiatan industri. Pembangunan menjadi semakin intensif mulai dasawarsa 1990-an sehingga semakin banyak hutan yang ditebang, kawasan rawa yang hilang, bangunan pabrik yang bermunculan, gedung pemerintah, tempat ibadah, sarana sosial dan perumahan. Disini mulai ada peluang untuk mengolah sarana transportasi yang merupakan pendukung dari sektor perekonomian. Munculnya banyak Importir Kendaraan di Batam membuat semakin geliatnya bisnis otomotif di Batam dalam pemasukan kendaraan impor maupun lokal. Peraturan pemasukan kendaraan yang diatur oleh Otorita Batam semakin memicu persaingan dengan hadirnya banyak showroom di Batam. Dalam era otonomi daerah dimana hampir seluruh kegiatan pemerintahan diserahkan kepada daerah, termasuk tatacara penjualan kendaraan bermotor yang diatur dalam Keputusan Wali Kota Batam Nomor : 6 Tahun 2002, dimana telah diatur tatacara pemasukan kendaraan bermotor dan alat-alat berat dari luar negeri dan dari daerah pabean Indonesia lainnya ke dalam wilayah Kota Batam. Kebijakan-kebijakan yang sering berubah-ubah dan peluang impor kendaraan yang cukup luas dimana Batam sebagai kawasan Bonded Zone, maka pemasaran kendaraan di Batam cukup kompetitif karena bebas bea masuk dan merupakan surga mobil-mobil impor. Didukung oleh persediaan suku cadang yang memadai dari negara tetangga Singapura dan Malaysia sehingga banyak jenis kendaraan yang ada di Batam bila dibandingkan dengan daerah Indonesia lainnya.

Jumlah Importir kendaraan bermotor di Kota Batam dapat dilihat pada tabel 1.3.

Tabel 1.3
PERKEMBANGAN JUMLAH IMPORTIR KENDARAAN DI KOTA BATAM
TAHUN 2000 – 2003

Jenis Kendaraan	2000	2001	2002	2003 *)	Rata-Rata Pertumbuhan Setahun (%)
Roda Empat	55	89	75	118	29.34
Roda Dua	10	21	26	26	37.51
Jumlah	65	110	101	144	30.66

*) Data sampai dengan bulan Nopember 2003

Sumber : Indomobil Batam disusun dan diolah kembali

Perkembangan jumlah importir yang pesat seperti tampak tabel diatas menunjukkan peluang untuk bisnis kendaraan di Batam cukup bergairah dan kompetitif.

Perkembangan penjualan Importir Kendaraan ke tahun mengalami penurunan dan juga mengalami kenaikan, hal ini disebabkan oleh banyaknya kendaraan bekas dari Jepang dan Singapura diperbolehkan masuk ke Batam. Hal ini berakibat menurunnya keuntungan para Importir Mobil disamping krisis moneter yang mengharuskan beberapa Importir Mobil harus merestrukturisasi hutang pada kreditur. Dilain pihak kebijakan pemasukan kendaraan di Batam juga cukup mudah sehingga juga membangkitkan peluang pengusaha untuk membuka dealer kembali terutama dengan dibukanya kran impor mobil bekas minimal dibawah 5 (lima) tahun berjalan.

Dari uraian tersebut disusun tesis dengan judul "**Pengaruh Kebijakan Pemerintah Terhadap Persepsi Kinerja Perusahaan Importir Mobil di Kota Batam**".

1.2. RUMUSAN MASALAH

Berdasarkan uraian terdahulu dalam latar belakang masalah disusun rumusan masalah sebagai berikut :

1. Apakah Kebijakan Fiskal dan Moneter berpengaruh secara signifikan terhadap Kinerja Perusahaan?
2. Apakah Kebijakan Regulatif berpengaruh secara signifikan terhadap Kinerja Perusahaan?
3. Apakah Kebijakan Kelembagaan berpengaruh secara signifikan terhadap Kinerja Perusahaan?
4. Apakah Keadaan Makro Sosial Ekonomi berpengaruh secara signifikan terhadap Kinerja Perusahaan ?
5. Apakah Keadaan Persaingan Usaha berpengaruh secara signifikan terhadap Kinerja Perusahaan ?
6. Apakah Kebijakan Fiskal dan Moneter, Kebijakan Regulatif, Kebijakan Kelembagaan, Keadaan Makro Sosial Ekonomi dan Persaingan Usaha secara bersama-sama (serentak) berpengaruh secara signifikan terhadap Kinerja Perusahaan ?
7. Apakah Kebijakan Fiskal dan Moneter mempunyai pengaruh dominan terhadap Kinerja Perusahaan dibandingkan dengan Kebijakan yang lain?

1.3. TUJUAN PENELITIAN

Berdasarkan uraian terdahulu dan rumusan masalah yang diajukan, maka disusun tujuan studi adalah sebagai berikut :

1. Untuk menganalisis pengaruh Kebijakan Fiskal dan Moneter terhadap Kinerja Perusahaan.
2. Untuk menganalisis pengaruh Kebijakan Regulatif terhadap Kinerja Perusahaan.
3. Untuk menganalisis pengaruh Kebijakan Kelembagaan terhadap Kinerja Perusahaan.
4. Untuk menganalisis pengaruh Kondisi Makro Sosial Ekonomi terhadap Kinerja Perusahaan.
5. Untuk menganalisis pengaruh Kondisi Persaingan Usaha terhadap Kinerja Perusahaan.
6. Untuk menganalisis pengaruh Kebijakan Fiskal dan Moneter, Kebijakan Regulatif, Kebijakan Kelembagaan, Keadaan Makro Sosial Ekonomi dan Persaingan Usaha secara bersama-sama berpengaruh secara signifikan terhadap Kinerja Perusahaan.
7. Untuk menganalisis variabel mana yang paling dominan berpengaruh terhadap Kinerja Perusahaan.

1.4. MANFAAT PENELITIAN

Selain untuk memenuhi persyaratan dalam penyelesaian Program Pendidikan S2 Ilmu Manajemen pada Program Magister Pascasarjana Universitas Airlangga juga bertujuan untuk:

1. Dapat memberikan masukan kepada pada Importir Mobil di Kota Batam tentang strategi yang akan diambil dalam menghadapi kebijaksanaan yang diterapkan oleh Pemerintah.
2. Memberikan masukan bagi para Manajemen Importir Mobil dalam upaya untuk peningkatan Kinerja Perusahaan.
3. Untuk memberikan bahan informasi pada peneliti lain agar meneliti lebih lanjut.





BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

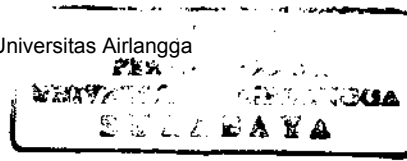
Berdasarkan uraian terdahulu dari judul penelitian disusun tinjauan pustaka sebagai berikut:

2.1. KEBIJAKAN PUBLIK

Kebijakan publik dapat dibagi ke dalam dua wilayah kategori. Pertama, pendapat ahli yang menyamakan kebijakan publik dengan tindakan-tindakan pemerintah. Para ahli dalam kelompok ini cenderung menganggap bahwa semua tindakan pemerintah dapat disebut sebagai kebijakan publik. Pandangan kedua berangkat dari para ahli yang memberikan perhatian khusus pada pelaksanaan kebijakan dimana kebijakan mempunyai maksud dan tujuan tertentu yang memiliki akibat yang bisa diramalkan dimana kebijakan publik secara ringkas dapat dipandang sebagai proses perumusan, implementasi dan evaluasi kebijakan.

William Dunn (1998:24-25) mengemukakan tahap-tahap kebijakan publik:

1. Tahap penyusunan agenda
Para pejabat yang dipilih dan diangkat menempatkan masalah pada agenda public. Sebelumnya masalah-masalah ini berkompetisi terlebih dahulu untuk dapat masuk ke dalam agenda kebijakan. Pada akhirnya beberapa masalah masuk ke agenda kebijakan para perumus kebijakan. Pada tahap ini suatu masalah mungkin tidak disentuh sama sekali dan beberapa yang lain pembahasan untuk masalah tersebut ditunda untuk waktu yang lama.
2. Tahap formulasi kebijakan.
Masalah yang telah masuk ke agenda kebijakan kemudian dibahas oleh para pembuat kebijakan. Masalah-masalah tadi didefinisikan untuk kemudian dicari pemecahan masalah terbaik. Pemecahan masalah tersebut berasal dari berbagai alternatif yang ada. Sama halnya dengan perjuangan suatu masalah untuk masuk ke dalam agenda kebijakan, dalam tahap perumusan kebijakan masing-masing alternatif bersaing untuk dapat dipilih sebagai kebijakan yang diambil untuk memecahkan masalah. Pada tahap ini masing-masing aktor akan bermain untuk mengusulkan pemecahan masalah terbaik.



3. Tahap adopsi kebijakan
Dari sekian banyak alternatif kebijakan yang ditawarkan oleh para perumus kebijakan pada akhirnya salah satu dari alternatif kebijakan tersebut diadopsi dengan dukungan dari mayoritas legislatif, konsensus antara direktur lembaga atau putusan pengadilan.
4. Tahap implementasi kebijakan
Suatu program kebijakan hanya akan menjadi catatan-catatan elit, jika program tersebut tidak diimplementasikan. Oleh karena itu program kebijakan yang telah diambil sebagai alternatif pemecahan masalah harus diimplementasikan, yakni dilaksanakan oleh badan-badan administrasi maupun agen-agen pemerintah ditingkat bawah. Kebijakan yang telah diambil dilaksanakan oleh unit-unit administrasi yang memobilisasikan sumber daya finansial dan manusia. Pada tahap implementasi ini berbagai kepentingan akan saling bersaing. Beberapa implementasi kebijakan mendapat dukungan para pelaksana, namun beberapa yang lain mungkin akan ditentang oleh para pelaksana.
5. Tahap penilaian kebijakan
Pada tahap ini kebijakan yang telah dijalankan akan dinilai atau dievaluasi untuk melihat sejauh mana kebijakan yang dibuat telah mampu memecahkan masalah. Kebijakan publik pada dasarnya dibuat untuk meraih dampak yang diinginkan. Dalam hal ini, memperbaiki masalah yang dihadapi masyarakat. Oleh karena itu ditentukanlah ukuran-ukuran atau kriteria-kriteria yang menjadi dasar untuk menilai apakah kebijakan publik telah meraih dampak yang diinginkan.

Juga Dunn (1998:216-217) mengemukakan bahwa setidaknya ada empat ciri pokok masalah kebijakan publik yakni:

1. Saling ketergantungan. Masalah-masalah kebijakan dalam satu bidang (misalnya:energi) kadang-kadang mempengaruhi masalah-masalah kebijakan dalam bidang lain (misalnya, pelayanan kesehatan dan pengangguran). Pada kenyataannya, seperti dinyatakan oleh Ackoff, masalah-masalah kebijakan bukan merupakan kesatuan yang berdiri sendiri, namun merupakan bagian dari seluruh sistem masalah yang disebut sebagai messes, yaitu suatu sistem kondisi eksternal yang menghasilkan ketidakpuasan diantara segmen-segmen masyarakat yang berbeda.
2. Subyektifitas. Kondisi eksternal yang menimbulkan suatu permasalahan didefinisikan, diklasifikasikan, dijelaskan dan dievaluasi secara selektif. Masalah kebijakan adalah suatu hasil pemikiran yang dibuat pada suatu lingkungan tertentu; masalah tersebut merupakan elemen dari suatu masalah yang diabstraksikan dari situasi tersebut oleh analis. Seperti telah disinggung di muka, suatu masalah tidak dapat mendefinisikan dirinya sendiri, tetapi harus didefinisikan oleh individu maupun kelompok yang berkepentingan pengalaman-pengalaman subyektif individu yang bersangkutan.
3. Sifat buatan. Masalah-masalah kebijakan hanya mungkin ketika manusia membuat penilaian mengenai keinginannya untuk mengubah beberapa situasi masalah. Masalah kebijakan merupakan hasil penilaian subyektif manusia;

- masalah kebijakan itu juga bisa diterima sebagai definisi-definisi yang sah dari kondisi social obyektif; dan karenanya masalah kebijakan dipahami, dipertahankan dan diubah secara social.
4. Dinamika masalah kebijakan. Ada banyak solusi yang bisa ditawarkan untuk memecahkan suatu masalah sebagaimana terdapat banyak definisi terhadap masalah-masalah tersebut. Cara pandang orang terhadap masalah pada akhirnya akan menentukan solusi yang ditawarkan untuk memecahkan masalah tersebut.

Akhirnya seperti diungkapkan oleh William Dunn diatas bahwa pengakuan terhadap ketergantungan, subyektifitas, sifat buatan dan kedinamisan masalah-masalah kebijakan membuat kita harus berhati-hati terhadap kemungkinan terjadinya konsekuensi yang tidak terduga ketika suatu kebijakan dibuat berdasarkan pada pemecahan masalah yang salah.

Menurut Nugroho (2003:50-88) Dalam konteks persaingan global, maka tugas sektor publik adalah membangun lingkungan yang memungkinkan setiap aktor, baik bisnis maupun nirlaba, untuk mampu mengembangkan diri menjadi pelaku-pelaku yang kompetitif, bukan hanya secara domestik, melainkan global. Lingkungan ini hanya dapat diciptakan secara efektif oleh kebijakan publik.

Kebijakan publik yang terbaik adalah kebijakan yang mendorong setiap warga masyarakat untuk mendorong daya saingnya masing-masing dan bukan semakin menjerumuskan kedalam pola ketergantungan. Inilah makna strategis dari administrasi publik, dan kenapa administrasi publik menjadi teramat strategis dalam menghadapi tantangan pada milenium ketiga.

Ada tiga hal yang penting didalam kebijakan publik, yaitu: perumusan kebijakan, implementasi kebijakan, dan evaluasi kebijakan.

Namun bukan berarti kebijakan publik mudah dibuat, mudah dilaksanakan, dan mudah dikendalikan, karena kebijakan publik menyangkut faktor politik.

Peran analisis kebijakan adalah memastikan bahwa kebijakan yang hendak diambil benar-benar dilandaskan atas manfaat optimal yang akan diterima oleh publik dan bukan asal menguntungkan pengambil kebijakan. Oleh karena itu analisis kebijakan perlu memiliki kecakapan-kecakapan sebagai berikut :

1. Mampu cepat mengambil fokus pada kriteria keputusan yang paling sentral.
2. Mempunyai kemampuan analisis multi disiplin, jikapun tidak, mampu mengakses kepada sumber pengetahuan diluar disiplin yang dikuasainya.
3. Mampu memikirkan jenis-jenis tindakan kebijakan yang dapat diambil.
4. Mampu menghindari pendekatan toolbox (atau textbook) untuk menganalisa kebijakan, melainkan mampu menggunakan metode yang paling sederhana namun tepat dan menggunakan logika untuk mendesain metode jika metode yang dikehendaki memang tidak tersedia.
5. Mampu mengatasi ketidakpastian.
6. Mampu mengemukakan dengan angka (tidak hanya asumsi-asumsi kualitatif).
7. Mampu membuat rumusan analisa yang sederhana namun jelas.
8. Mampu memeriksa fakta –fakta yang diperlukan.
9. Mampu meletakkan diri dalam posisi orang lain (empati) khususnya sebagai pengambil kebijakan dan publik yang menjadi konstitutennya.
10. Mampu menahan diri hanya untuk memberikan analisis kebijakan , bukan keputusan.

11. Mampu tidak saja mengatakan “ya” atau “tidak” pada usulan yang masuk, namun juga mampu memberikan definisi dan analisa dari usulan tersebut.
12. Mampu menyadari bahwa tidak ada kebijakan yang sama sekali benar, sama sekali rasional dan samasekali komplet.
13. Mampu memahami bahwa ada batas – batas intervensi kebijakan publik.
14. Mempunyai etika profesi yang tinggi.

Analisa kebijakan *is a must* bagi perumusan kebijakan, namun tidak terlalu ditekankan pada implementasi kebijakan dan lingkungan kebijakan. Pada implementasi kebijakan dan lingkungan biasanya dilakukan evaluasi. Namun demikian, evaluasi kebijakan merupakan bagian dari analisa kebijakan yang lebih bersifat berkenaan dengan prosedur dan manfaat dari kebijakan.

Meski analisa kebijakan lebih fokus kepada perumusan, pada prinsipnya setiap analisa kebijakan pasti mencakup evaluasi kebijakan karena analisa kebijakan menjangkau sejak awal proses kebijakan, yaitu menemukan isu kebijakan, menganalisa faktor pendukung kebijakan, implementasinya, peluang evaluasi, dan kondisi lingkungan kebijakan.

2.2. KONDISI MAKRO SOSIAL EKONOMI

Kondisi makro sosial ekonomi juga merupakan variabel penting dalam proses perumusan kebijakan. Misalnya kebangkrutan ekonomi negara akibat krisis ekonomi juga dapat menciptakan kerawan sosial dan situasi yang tidak menentu lainnya. Dalam masyarakat modern maka sumber konflik yang terbesar adalah sumber-sumber ekonomi atau kegiatan ekonomi. Kelompok yang dirugikan secara ekonomi akan meminta pemerintah untuk melindunginya sehingga

mendorong pemerintah untuk melindungi kelompok yang dirugikan. Misal kebijakan pemerintah mengenai upah minimum regional dan lainnya.

Stabilitas politik merupakan prasyarat bagi adanya stabilitas ekonomi dan sebaliknya stabilitas ekonomi juga merupakan prasyarat bagi adanya stabilitas politik. Dalam kondisi normal, biasanya jatuhnya suatu rezim, dimulai dengan munculnya ketidakstabilan ekonomi dimana inflasi melonjak, dan persediaan barang di sektor riil merosot, sehingga mendorong rakyat untuk menuntut perbaikan ekonomi dan selanjutnya mulai timbul kekacauan politik. Namun setelah itu perbaikan kondisi perekonomian tidak mungkin dicapai bila kondisi politik tidak stabil, karena segala keputusan politik yang tidak menentukan selalu menimbulkan ketidakpercayaan rakyat.

Selanjutnya tanpa ada kestabilan ekonomi, perekonomian akan bekerja secara tidak efisien. Dalam kondisi ada inflasi yang deras, jelas investasi akan tidak terjadi, bahkan kegiatan investasi akan berubah menjadi spekulasi, produksi berkurang dan sangat besar kemungkinannya diikuti oleh gejolak sosial dan politik yang tidak menguntungkan. Jadi antara kestabilan politik dan kestabilan ekonomi akan saling bergantung satu sama lain. Kestabilan politik dan kestabilan ekonomi akan menciptakan kepercayaan masyarakat kepada pemerintah, sehingga pembangunan ekonomi selanjutnya akan menjadi semakin mantap.

Kebijakan makro ekonomi menurut Muana Nanga (2001:179-182) dapat dibedakan kedalam empat macam kebijakan:

1. Kebijakan Fiskal; adalah kebijakan yang dilakukan pemerintah melalui manipulasi instrumen fiskal seperti pengeluaran pemerintah (G) dan/atau pajak (T) yang ditujukan untuk mempengaruhi tingkat permintaan agregat di dalam perekonomian. Kebijakan fiskal dapat dibedakan ke dalam kebijakan fiskal aktif atau diskresioner (*discretionary fiscal policy*) dan kebijakan pasif atau

nondiskresioner (*nondiscretionary fiscal policy*). Kebijakan fiskal diskresioner adalah kebijakan dimana pemerintah melakukan perubahan tingkat pajak atau program-program pengeluarannya, dan hal ini bisa bersifat ekspansioner (*expansionary fiscal policy*) ataupun kontraksioner (*contractionary fiscal policy*). Kebijakan fiskal ekspansioner adalah kebijakan fiskal yang dilakukan melalui peningkatan pengeluaran pemerintah (G dan/atau penurunan penerimaan pajak (T), dengan tujuan untuk meningkatkan permintaan agregat di dalam perekonomian. Sedangkan kebijakan fiskal kontraksioner adalah kebijakan fiskal kontraksioner adalah kebijakan fiskal yang dilakukan melalui pengurangan pengeluaran pemerintah (G) dan/atau peningkatan penerimaan pajak (T) dengan tujuan untuk menurunkan tingkat permintaan agregat di dalam perekonomian.

Dilain pihak kebijakan fiskal nondiskresioner (*nondiscretionary fiscal policy*) atau sering disebut juga penstabil otomatis (*automatic stabilizers*) atau penstabil melekat (*build-in stabilizers*) adalah segala sesuatu yang menurunkan kecenderungan membelanjakan marjinal (*marginal propensity to spend*) dari pendapatan nasional, sehingga mengurangi besarnya pengganda. Dengan perkataan lain, penstabil otomatis atau melekat adalah segala sesuatu yang cenderung meningkatkan defisit pemerintah (atau menurunkan surplus pemerintah) selama periode resesi dan cenderung meningkatkan surplus pemerintah (atau menurunkan defisit pemerintah) selama periode inflasi tanpa harus ada tindakan eksplisit oleh para pembuat kebijakann (Samuelson and Nordhaus, 1992; dan Mc Connel and Brue, 1990).

2. Kebijakan Moneter; adalah kebijakan yang dilakukan pemerintah atau otoritas moneter dengan menggunakan peubah jumlah uang beredar (*money supply*) dan tingkat bunga (*interest rates*) untuk mempengaruhi tingkat permintaan agregat dan mengurangi ketidakstabilan didalam perekonomian. Dengan kebijakan moneter, pemerintah juga dapat melakukan pengendalian terhadap jumlah uang beredar, kredit dan sistem perbankan. Dalam implementasinya kebijakan moneter bisa bersifat ekspansioner (*expansionary monetary policy*) yaitu kebijakan moneter yang dilakukan melalui peningkatan jumlah uang beredar (M_s) dan/atau penurunan tingkat bunga (i) dengan tujuan untuk meningkatkan permintaan agregat di dalam perekonomian; ataupun kontraksioner (*contractionary monetary policy*) yaitu kebijakan moneter yang dilakukan melalui pengurangan jumlah uang beredar (M_s) dan/atau peningkatan tingkat bunga (i) dengan tujuan untuk mengurangi permintaan agregat di dalam perekonomian. Kebijakan moneter memiliki beberapa instrumen yaitu operasi pasar terbuka (*open market operation*), cadangan wajib minimum (*minimum reserve requirement*), tingkat diskonto (*discount rate*), pengendalian langsung (*direct control*) dan lain sebagainya.
3. Kebijakan Pendapatan (*income policy*); adalah kebijakan yang dilakukan pemerintah untuk mempengaruhi atau mengendalikan tingkat kenaikan harga-harga, upah nominal dan bentuk-bentuk pendapatan lainnya. Contohnya : kebijakan upah minimum (*minimum wages policy*) (di Indonesia UMR), kebijakan harga tertinggi (*ceiling price policy*) yang diterapkan untuk beberapa jenis barang

- kebutuhan pokok, kebijakan harga dasar (*floor price policy*) (di Indonesia : kebijakan harga dasar gabah) dan lain-lain.
4. Kebijakan Ekonomi Internasional (*international economic policy*) adalah kebijakan yang ditujukan untuk mempengaruhi posisi keuangan dan moneter dari suatu negara. Didalam kelompok ini termasuk kebijakan perdagangan (*commercial policy*) seperti tarif, kuota dan lain-lain dan kebijakan nilai tukar (*exchange rate policy*) seperti kebijakan devaluasi dan revaluasi.

Berbagai jenis kebijakan makro ekonomi diatas memiliki beberapa tujuan atau sasaran atau sering disebut sebagai tujuan kebijakan makroekonomi yaitu : (1) terciptanya tingkat kesempatan kerja yang tinggi; (2) terciptanya stabilitas harga atau tingkat inflasi yang relatif rendah ; (3) terciptanya tingkat pertumbuhan ekonomi yang tinggi dan berkelanjutan; (4) terciptanya keseimbangan di dalam neraca pembayaran internasional ; dan (5) terciptanya pembagian pendapatan yang lebih merata.

2.3. PERSAINGAN USAHA

Menurut Keegan (1996: 321-322). Salah satu cara bermanfaat untuk memahami pesaing adalah lewat analisis industri. Definisi industri yang dipakai disini adalah suatu kelompok perusahaan pembuat produk yang mirip satu dengan yang lain dan dapat saling dipertukarkan. Dalam industri apapun, persaingan menekan tingkat pengembalian modal yang diinvestasikan kearah tingkat yang akan dinikmati dalam apa yang disebut oleh ahli ekonomi, industri yang bersaing secara sempurna. Tingkat pengembalian modal yang lebih besar dari tingkat yang disebut tingkat persaingan akan merangsang masuknya modal dari pendatang baru maupun dari para pesaing yang telah ada saat ini menambah investasi. Tingkat pengembalian modal yang lebih kecil dari tingkat persaingan akan mengakibatkan mundurnya beberapa perusahaan pemain industri dan menurunnya kegiatan dan persaingan. Rahasia strategi bersaing yang sukses adalah mengenali sifat dari permainan dan merumuskan strategi yang memadai untuk situasi tertentu. Keunggulan kompetitif juga mempunyai peranan dalam strategi bersaing, karena keunggulan ini akan ada kalau terdapat keserasian anatara kompetensi yang membedakan dari sebuah perusahaan dan faktor-faktor kritis untuk meraih sukses dalam industri yang menyebabkan perusahaan mempunyai prestasi yang jauh lebih baik dari pada pesaingnya. Keunggulan bersaing dicapai saat sebuah perusahaan melakukan strategi biaya rendah, yang membuatnya mampu menawarkan produk dengan harga yang lebih rendah dibandingkan dengan para pesaingnya. Keunggulan juga dapat

diraih dengan strategi diferensiasi produk sehingga pelanggan memperoleh manfaat yang unik yang sesuai dengan harga yang cukup.

Menurut Porter (1985) terdapat lima kekuatan yang mempengaruhi persaingan dalam suatu industri yaitu : (1) ancaman dari pendatang baru, (2) ancaman dari produk atau jasa pengganti, (3) kekuatan tawar menawar dari pemasuk, (4) kekuatan tawar menawar dari pembeli, (5) persaingan kompetitif diantara anggota industri.

2.4. TUJUAN DAN MISI MANAJEMEN PERUSAHAAN

Tanggung jawab manajemen perusahaan lazimnya meliputi penentuan dan pelaksanaan tanggung jawab social penciptaan lingkungan yang dapat menghasilkan produktivitas yang tinggi, dan penentuan tujuan dan misi organisasi.

Tujuan manajemen perusahaan yang utama meliputi :

- a. Mendapat laba. Laba bagi manajemen perusahaan menjadi titik rujukan atau titik orientasi. Segenap kegiatan ditujukan dan padu dengan tujuan tersebut. Seluruh kegiatan perlu dikoordinasi hingga terintegrasi untuk memperoleh laba dengan cara menentukan arah yang pasti. Segala perubahan intern dan ekstern harus dihadapi dengan kebijaksanaan yang disiapkan untuk mencapai tujuan itu.
- b. Memelihara pertumbuhan ekonomi. Pertumbuhan ekonomi dapat terjamin stabilitasnya bila perusahaan mampu memberikan kepuasan kepada langganannya dengan cara yang lebih baik, mampu memproduksi barang atau jasa dalam jumlah dan mutu yang lebih tinggi, dan mampu memperoleh laba dalam jumlah yang lebih besar dan bersinambung. Tujuan manajemen perusahaan bukan saja mencapai laba yang terbesar tetapi laba itu diperoleh dalam waktu-waktu yang panjang secara bersinambung. Karena itu orientasi tujuan manajemen perusahaan itu bukan saja jangka pendek, tetapi juga jangka panjang.

c. Memberikan pelayanan kepada langganan dengan memproduksi barang atau jasa secara bersinambung. Oleh karena perusahaan didirikan dengan tujuan agar dapat melakukan kegiatannya selama-lamanya, maka perusahaan dianggap akan hidup tanpa batas. Menejer yang baik perlu beranggapan bahwa produksinya itu ditujukan untuk memberikan pelayanan yang memuaskan dalam jumlahnya, mutunya dan kesinambungannya. Mungkin banyak manajer yang telah lama menyadari akan pentingnya ke dua hal (jumlah dan mutu produksi) di atas, tetapi kesadaran akan pentingnya pelayanan yang bersinambung seringkali lenyap dengan dengan munculnya hasrat mendapat laba yang sebesar-besarnya dalam jangka pendek. Mencari laba yang sebesar-besarnya dalam jangka pendek merupakan cara yang perlu di jauhi oleh manajer profesional karena bertentangan dengan asas kesinambungan usaha. Karena itu maka mutu dan jumlah yang terjaga merupakan cara yang baik untuk mendapatkan kepercayaan dari masyarakat.

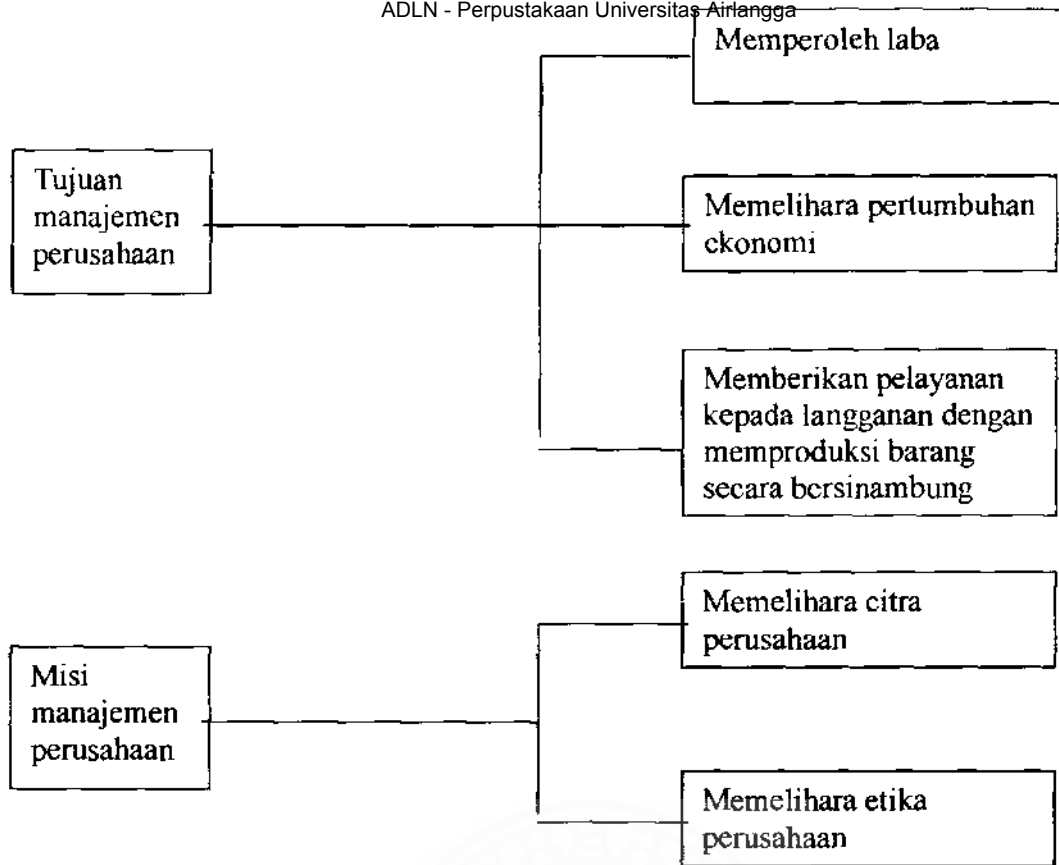
Menentukan misi manajemen perusahaan merupakan pendekatan modern dan sehat.

Adapun misi manajemen perusahaan itu meliputi :

a. Memelihara citra perusahaan. Manajemen perlu memelihara pandangan masyarakat yang baik terhadap perusahaannya. Manajemen tidak hanya menganggap langganan sebagai objek yang dapat "diperas" kantungnya tetapi juga sebagai subjek yang mempunyai hak yang tak dapat dilenyapkan untuk mempunyai pandangan tertentu terhadap perusahaannya. Karena itu maka manajemen perlu memelihara cara perusahaannya di hati para

langganannya melalui hubungan masyarakat yang baik. Perusahaan bukanlah sebuah elemen yang terkucil. Perusahaan merupakan sebuah elemen dalam sebuah sistem yang lebih besar. Dalam sistem itu pulalah fungsi masyarakat itu berada. Masyarakat berhak untuk memberikan penilaian tertentu kepada kualitas produk suatu perusahaan. Dan mereka pun berhak untuk menyampaikan penilaiannya kepada tetangganya, kawan-kawannya dan siapapun yang dianggapnya perlu memperoleh informasi.

- b. Memelihara etika perusahaan. Karena perusahaan itu hanya merupakan sebuah elemen dalam keseluruhan sistem ekonomi dan masyarakat, maka kehidupannya hanya dapat terpelihara bila ia dapat menempatkan diri di dalam hubungan-hubungan ekonomis dan kemasyarakatan lainnya. Oleh sebab itu pilihan yang terbaik yang dapat dilakukannya ialah peliharalah etika perusahaan di dalam masyarakat, peliharalah etika yang baik dalam transaksi niaga. Perusahaan yang terkenal karena kepandaianya dalam sogok-menyoqok akan dibenci masyarakat. Citranya pun akan ikut memburuk di muka langganannya. Terhadap hal itu masyarakat sangat peka. Langgan pun akan sama pekanya terhadap perusahaan yang melakukan penipuan dalam kualitas produknya.



Gambar 2.1. TUJUAN DAN MISI MANAJEMEN PERUSAHAAN

Rangkuman 1

- (1) Tanggung jawab manajemen perusahaan meliputi penentuan dan pelaksanaan tanggung jawab sosial penciptaan lingkungan yang dapat menghasilkan produktivitas yang tinggi, dan penentuan tujuan dan misi organisasi.
- (2) Tujuan manajemen perusahaan mencakup upaya untuk mendapatkan laba, memelihara pertumbuhan ekonomi, dan memberikan pelayanan kepada langganan dengan memproduksi barang atau jasa secara bersinambung.
- (3) Misi manajemen perusahaan yang utama adalah memelihara citra perusahaan di dalam masyarakat dan memelihara etika perusahaan dalam transaksi bisnis
(Komaruddin, 1992 : 107-110)

2.5. Dalam (Komarudin Ahmad 1997:45) Hubungan MOS (Margin Of Safety) PM, (Profit Margin) dan Rasio Marjin Kontribusi (RMK)

MOS diartikan penurunan persentase penjualan yang aman, atau besarnya penurunan penjualan dan perusahaan masih dalam situasi tidak merugi.

MOS adalah selisih :

- penjualan yang dianggarkan – BEP
atau
- Penjualan maksimal – BEP

Umumnya MOS dinyatakan dalam Rasio (persentase), yaitu :

$$\text{MOS} = \frac{\text{Penjualan Anggaran} - \text{Penjualan Impas}}{\text{Penjualan Anggaran}}$$

MOS dengan PM dan RMK saling berkaitan sebagai berikut :

$$\text{PM (Profit margin)} = \text{MOS} \times \text{Rasio Marjin Kontribusi}$$

Atau jika diperhatikan formula variabelnya :

$$\text{PM} = \text{MOS} \times \text{RMK}$$

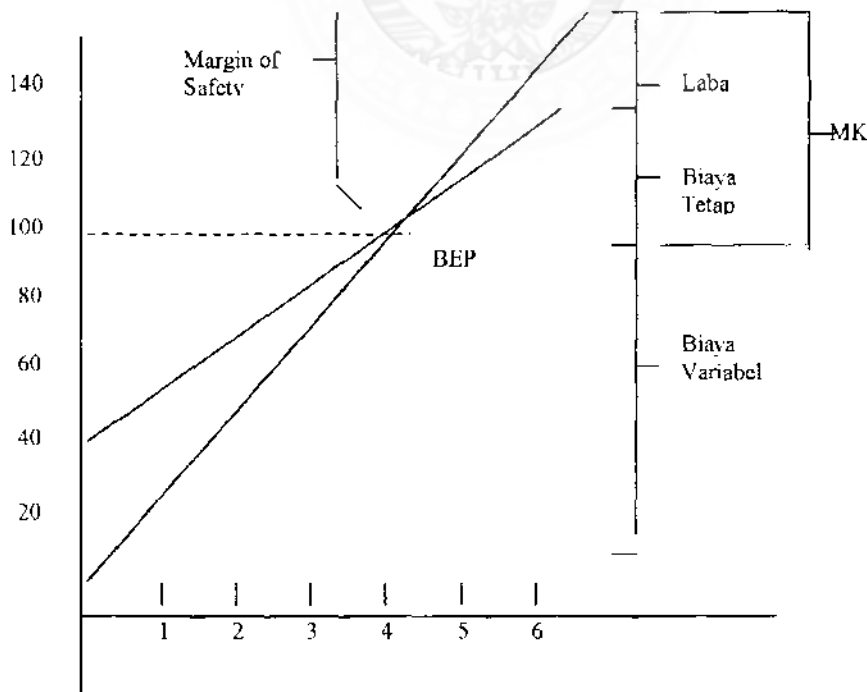
$$\frac{S - BT - BV}{S} = \frac{S - \text{BEP}}{S} \times 1 - \frac{BV}{S}$$

S = Sales (Total penjualan)

BT = Biaya Tetap total

BV = Biaya Variabel total

BEP = Break even point (Titik Impas)



Gambar 2.2. : GRAFIK BEP DAN MOS

2.6. Menurut (Abbas Salim 1998:147-148)

Masalah manajemen merupakan persoalan pokok bagi negara kita sebagai suatu negara yang sedang berkembang. Maju mundurnya suatu perusahaan asuransi, tidak tergantung pada aktivitasnya saja (operation) tetapi juga banyak dipengaruhi oleh soal-soal yang menyangkut ketatalaksanaan (management).

Bilamana kita lihat perusahaan asuransi umum yang ada di Indonesia, maka problema yang dihadapi oleh perusahaan asuransi ialah :

1. Masalah internal

- a. lack of management skill, lack of modern administration
- b. kurang latihan, pengalaman, skill dan technical knowhow
- c. kurangnya tenaga kerja yang berkualitas, acceptable, dan capable
- d. kurang kesenangan bekerja yang disebabkan oleh rendahnya tingkat upah serta biaya-biaya penghidupan yang meningkat setiap hari.
- e. Persoalan tingkat tarif yang konstan (fixed), sedangkan biaya-biaya asuransi meningkat terus (cost of insurance)

2. Masalah eksternal

Faktor ekstern juga berpengaruh pada operasi perusahaan, misalnya faktor faktor yang disebabkan oleh :

1. Keadaan ekoomi yang tidak stabil, terutama membawa pengaruh pada hasrat menabung serta untuk melaksanakan invesment (fixed investment).
2. Karena pengaruh keadaan moneter dan kebijaksanaan keuangan pemerintah (perpajakan).
3. Aspek undang-undang serta bertambah besarnya pengawasan negara untuk campur tangan dalam perusahaan-perusahaan asuransi (perusahaan-perusahaan negara).

Bagaimanapun juga kedua faktor tersebut di atas, baik yang bersifat intern maupun yang bersifat ekstern, memberi pengaruh tertentu kepada pertumbuhan perusahaan asuransi, terutama bagi negara Indonesia yang sedang menuju kepada tinggal landas (take off) dalam pembangunan ekonominya, untuk mencapai masyarakat yang adil dan makmur.

2.7. Besar kecilnya investasi tergantung pada tingkat inflasi.

Untuk mendiagnosa tingkat inflasi dapat digunakan formula Irving Fisher : $M.V = P.T$

Dimana,

M = jumlah uang yang beredar dalam suatu negara

V = kecepatan uang yang beredar setahun

P = rata-rata tingkat harga

T = total transaksi dalam suatu negara/daerah

Menurut (Miernyk, th 971-296) formula Irving Fisher tersebut disederhanakan menjadi $M.V/T = P$ dan dalam (Zadjuli,2000:3) kecepatan uang beredar di Indonesia dihitung dengan formula $V = P.T/M$ dimana P.T diukur berdasarkan penjumlahan nilai tambah seluruh sektor atau biasa disebut dengan Produk Domestik Bruto (PDB) sehingga : $V = PDB/M$.

Hasil diagnosa inflasi menurut (Zadjuli, 2000: 6) selanjutnya nampak pada Tabel 2.1.

(Zadjuli,2000:4) lebih lanjut membandingkan dengan perkembangan inflasi di Indonesia dalam periode yang sama nampak pada tabel 2.2.

Dalam studi ini yang dimaksudkan dengan struktur ekonomi adalah susunan/komposisi ataupun penyebaran/distribusi dari kegiatan ekonomi secara sektoral seperti halnya dalam (Zadjuli,2000), dimana struktur ekonomi secara sektoral dapat dilihat menurut tiga dimensi pendekatan yaitu :

- a. Pendekatan menurut asal/sumber pendapatan (*source of income*)
- b. Pendekatan menurut penggunaan dari pendekatan tersebut (*disposal of income*)
- c. Pendekatan berdasarkan dua sistem perekonomian yang berjalan berdampingan di dalam satu kawasan (*dual economic system*).

Pendekatan yang digunakan dalam analisis struktur ekonomi Jawa Timur adalah pendekatan *source of income* sumber/asal pendapatan.

Tabel : 2.1
TINGKAT INFLASI MENURUT INDEKS HARGA KONSUMEN
DI INDONESIA TAHUN 1984-2000

Tahun	Tingkat Inflasi Setahun (%) Menurut Indeks Harga Konsumen
1984	8,76
1985	4,31
1986	8,83
1987	8,90
1988	5,47
1989	5,97
1990	9,53
1991	9,52
1992	4,94
1993	9,77
1994	9,24
1995	8,64
1996	6,47
1997	11,05
1998	77,63
1999	2,01
2000	5,87
Rata-rata	11,58

Sumber : - BPS, Jakarta, "Pendapatan Nasional Indonesia Tahun 1983-1986",
 - BPS, Jakarta, "Indikator Ekonomi, April 1990",
 - BPS, Jakarta, "Statistik Indonesia Tahun 1993",
 - BPS, Jakarta, "Indikator Ekonomi, Januari 1996",
 - BPS, Jakarta, "Indikator Ekonomi, Januari 1999",
 - BPS, Jakarta, "Indikator Ekonomi, Oktober 2000",
 Disusun dan diolah kembali.

Tabel : 2.2

KECEPATAN PEREDARAN UANG DI INDONESIA TAHUN 1983-2000

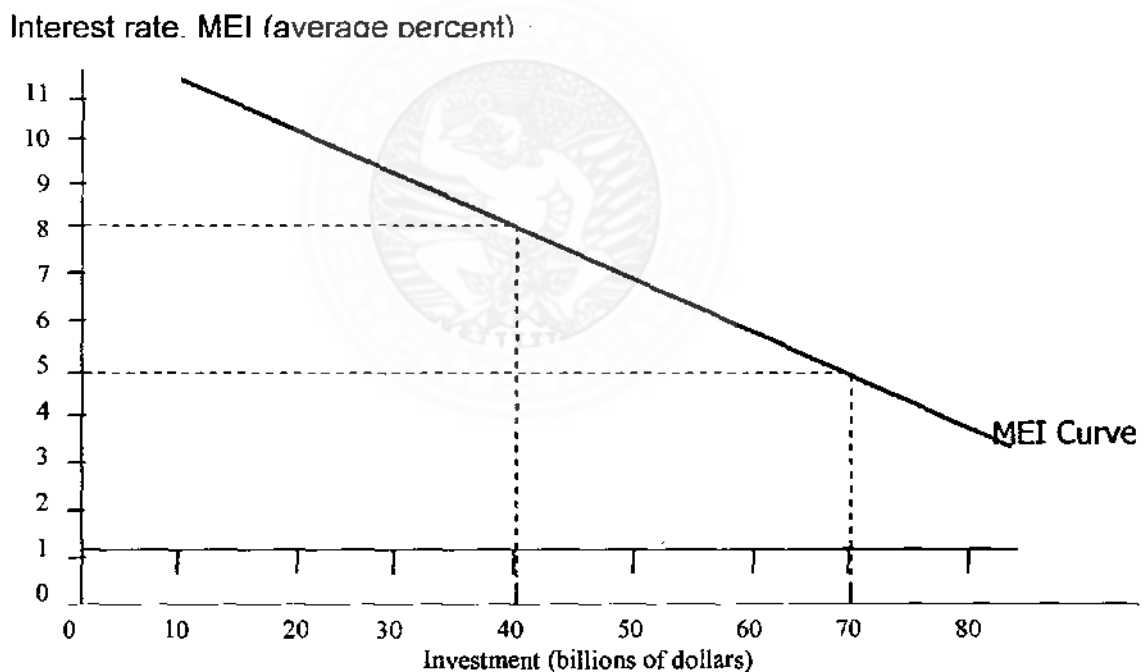
Tahun	Produk Domestik Bruto (Milyar)	Pertumbuhan Setahun (%)	Jumlah Uang Beredar (Milyar Rp)	Pertumbuhan Setahun (%)	Kecepatan Sirkulasi Setahun
1983	77.676,3	-	7.569	-	10,26
1984	89.885,1	15,72	8.581	13,37	10,47
1985	96.996,8	7,91	10.104	17,75	9,60
1986	102.682,6	5,86	11.677	15,57	8,79
1987	124.816,9	21,56	12.685	8,63	9,84
1988	142.020,3	13,78	14.392	13,46	9,87
1989	166.329,5	17,12	20.079	39,52	8,28
1990	195.597,2	17,60	23.818	18,62	8,21
1991	227.502,3	16,31	26.342	10,60	8,64
1992	260.786,3	14,63	28.779	9,25	9,06
1993	329.775,1	26,45	36.805	27,89	8,96
1994	382.219,7	15,90	45.374	23,28	8,42
1995	454.514,1	18,91	52.677	16,10	8,63
1996	532.668,8	17,17	64.089	21,66	8,31
1997	627.695,5	17,86	78.343	22,24	8,01
1998	955.753,5	52,26	101.197	29,17	9,44
1999	1.109.979,5	16,14	124.633	23,16	8,91
2000	1.290.684,2	16,28	141.204	13,30	9,14
Jml/ Rata-2	7.167.483,7	17,98	808.348	18,78	9,05

Sumber : - Biro Pusat Statistik, Jakarta, "Pendapatan Nasional Indonesia Tahun 1983-1988 dan Tahun 1994-1997",
 - Biro Pusat Statistik, Jakarta, "Indikator Ekonomi, April 1990 dan Maret 1998",
 - Biro Pusat Statistik, Jakarta, "Statistik Indonesia Tahun 1993-1996",
 - Bank Indonesia, "Laporan Tahunan 1995/1996",
 - Badan Pusat Statistik, Jakarta, "Indikator Ekonomi Januari 1999 dan Oktober 2000",
 Disusun dan diolah kembali.

Selain faktor inflasi jumlah investasi dalam suatu negara ataupun daerah juga sangat tergantung pada tingkat bunga/biaya modal dalam negara ataupun daerah itu sendiri.

Dalam (John Lindauer, 1971:86) "*Because investment purchasing occurs whenever the MEI of a potential new capital asset exceeds the rate of interest at which the investment purchase can be financed, an economy's MEI curve is also its investment demand curve when the economy's rate of interest is measured on the vertical axis along with the MEI's of the capital assets that would be acquired with each increment of investment purchasing. Needless to say, the use of such a single rate of interest oversimplifies matters considerably since many different rates of interest can exist simultaneously in an economy*".

John Lindauer secara grafis menggambarkan sebagai berikut :



Gambar 2.2 : FUNGSI INVESTASI

Selanjutnya untuk tingkat bunga modal (John Lindauer, 1971-184) "*The basic level of interest-rate money prices in an economy is bay the demand for money in the economy and the supply. Money demand refers to the amounts of money desired for various reasons at each price (rate of interest) of money. Money supply is the amount of money available at each level of interest-rate prices. The supply and demand of money, and how they determine the level of interest rates in an*

economy, are examined in subsequent sections of this chapter and in the next two chapters. They are examined because the level of interest rates in an economy is important; it affects certain types of purchasing and thus the equilibrium level of income”.

Tingkat inflasi sangat berpengaruh terhadap jumlah transaksi dimana (John Linduaer, 1971-330) *“One economic condition that may cause an economy to experience inflation is an increase in the amount of commodities that buyers are willing to purchase at the level of prices existing in the economy. Such an increase could be caused by a multitude of factors. For instance, taxes may be reduced so that individuals in an economy have larger disposable incomes to spend for consumer goods: or the transactions demand for money might be reduced by an increase in the use of credit cards and thus result in an increase in the levels of investment and other purchasing as an economy’s interest rates decline. Furthermore, as we have already discussed, any such initial change in spending may well have a subsequent multiplier effect on the level of total purchasing. For example, increased outo purchases trend to mean higher incomes for auto workers who, in turn, may buy more houses. The effect of increased purchasing on an economy’s production, employment, prices, and wages depends on the initial state of the economy”.*

Jumlah investasi selain ditentukan oleh inflasi dan tingkat bunga juga ditentukan oleh perkembangan kurs mata uang dimana (John Linduaer, 1971-112)

“Producers in an economy inevitably trend to conduct their economic affairs with the local variety of money. Thus a foreign purchaser may have to use the money of the local economy when he purchases its commodities. To do this, a German, for example, might exchange marks for dollars in order to obtain the dollars he needs if her is to make purchases in the United States. Alternately, of course, the exporter may accept foreign money in payment for what he produces. He will do so only if he can exchange such receipts for the type of money required to finance the operation of his productive facilities. For example, an American exporter might accept marks from a German purchaser because he can exchange them at his bank for the dollars he needs to pay his labor and capital”.

Dari berbagai uraian serta suntingan pustaka tersebut untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada Lampiran I Peta Teori.



BAB III

KERANGKA KONSEPTUAL DAN HIPOTESIS

BAB III

KERANGKA KONSEPTUAL DAN HIPOTESIS

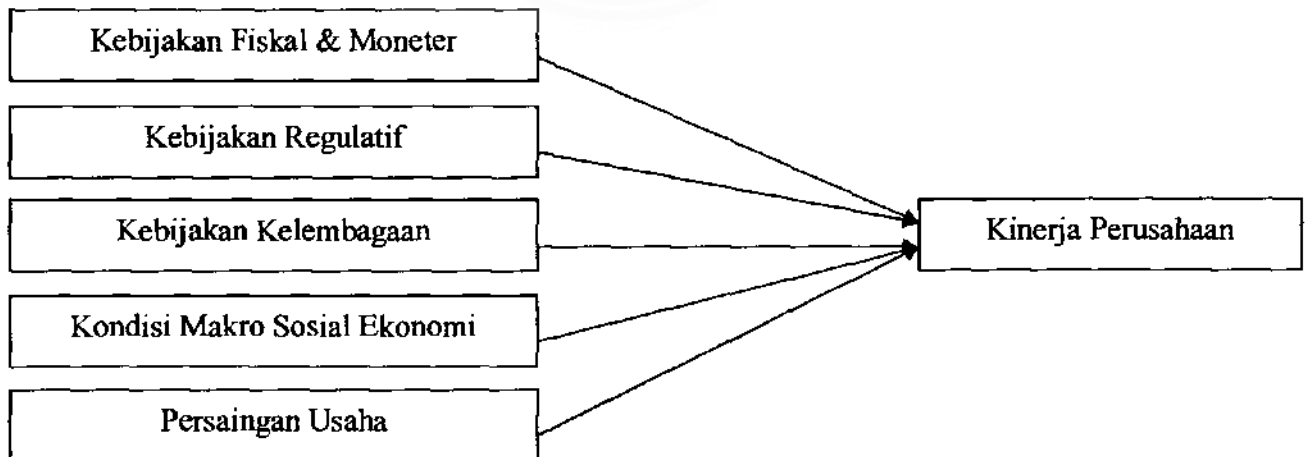
Dalam studi ini disusun kerangka proses berpikir dan kerangka konseptual tentang Pengaruh Kebijakan Pemerintah Terhadap Persepsi Kinerja Perusahaan Importir Mobil Kota Batam sebagai berikut.

3.1. KERANGKA PROSES BERPIKIR

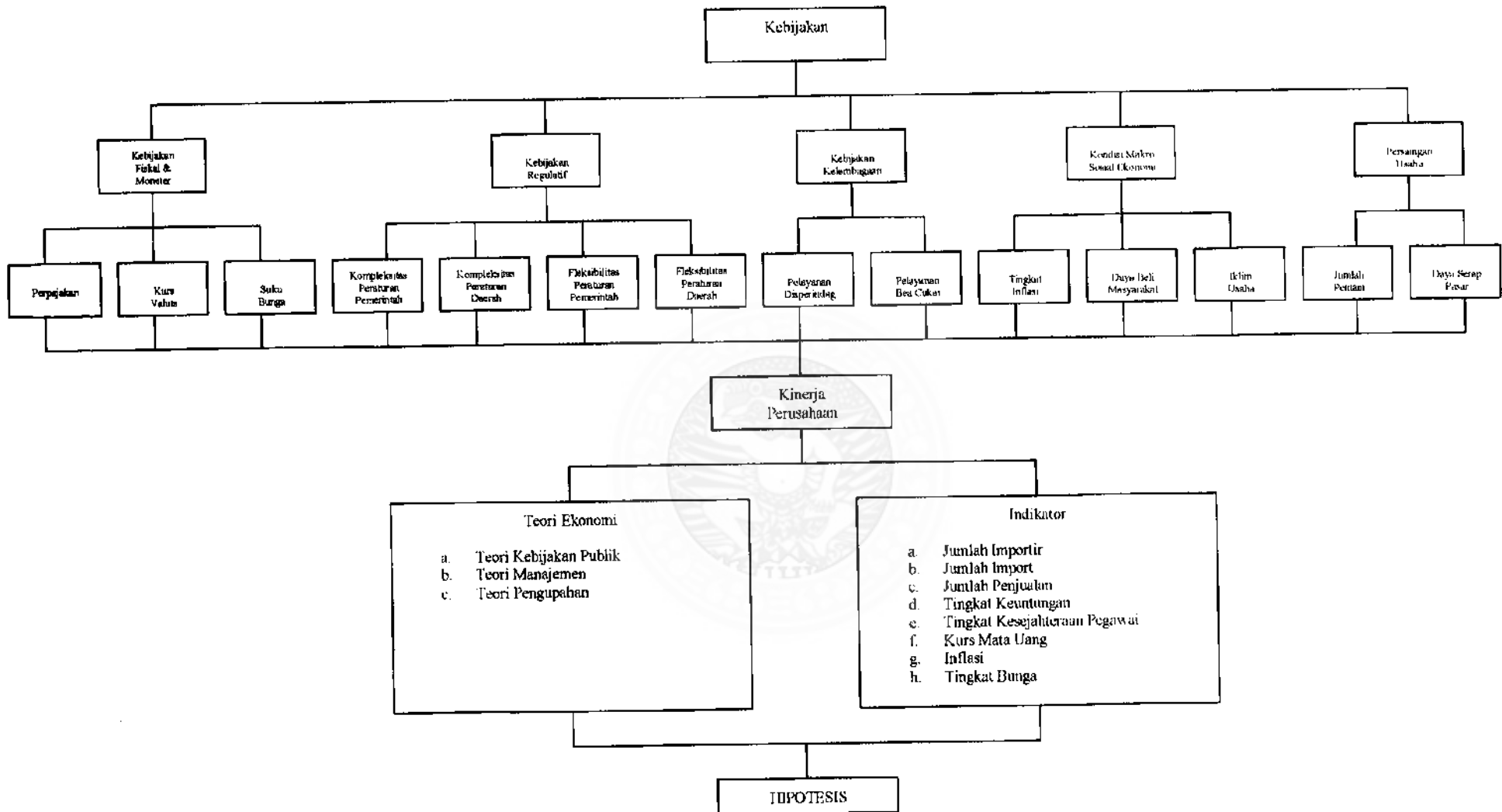
Berdasarkan uraian latar belakang masalah dan rumusan masalah disusun Kerangka Proses Berpikir seperti pada Gambar 3.1 halaman 32.

3.2. KERANGKA KONSEPTUAL

Berdasarkan Kerangka Proses Berpikir tersebut disusun Kerangka Konseptual seperti pada Gambar 3.2.



Gambar 3.2. KERANGKA KONSEPTUAL



Gambar 3.1. KERANGKA PROSES BERPIKIR

Dengan memperhatikan Gambar 3.2 tersebut dapat dijelaskan bahwa Kebijakan Pemerintah dengan variabel Kebijakan Fiskal dan Moneter, Kebijakan Regulator, Kebijakan Kelembagaan, Kondisi Makro Sosial Ekonomi dan Persaingan Usaha akan mempengaruhi Kinerja Perusahaan Importir Mobil.

3.3. HIPOTESIS PENELITIAN

Berdasarkan rumusan masalah dan tujuan penelitian serta kerangka konseptual disusun hipotesis sebagai berikut :

1. Kebijakan Fiskal dan Moneter berpengaruh secara signifikan terhadap Kinerja Perusahaan.
2. Kebijakan Regulator berpengaruh secara signifikan terhadap Kinerja Perusahaan.
3. Kebijakan Kelembagaan berpengaruh secara signifikan terhadap Kinerja Perusahaan.
4. Keadaan Makro Sosial Ekonomi berpengaruh secara signifikan terhadap Kinerja Perusahaan.
5. Keadaan Persaingan Usaha berpengaruh secara signifikan terhadap Kinerja Perusahaan.
6. Kebijakan Fiskal dan Moneter, Kebijakan Regulator, Kebijakan Kelembagaan, Keadaan Makro Sosial Ekonomi dan Persaingan Usaha secara bersama-sama berpengaruh secara signifikan terhadap Kinerja Perusahaan.
7. Diduga Kebijakan Fiskal dan Moneter mempunyai pengaruh dominan terhadap Kinerja Perusahaan.



BAB IV

METODE PENELITIAN

BAB IV

METODE PENELITIAN

4.1. IDENTIFIKASI VARIABEL

Berdasarkan pokok permasalahan yang telah dirumuskan dan ditegaskan dengan hipotesis yang diajukan dalam penelitian ini, maka variabel yang akan dianalisis dikelompokkan sebagai berikut:

1. Variabel Tergantung atau Dependent Variable (Y) yaitu Kinerja Perusahaan Importir Mobil di Kota Batam.
2. Variabel Bebas atau Independent Variable (X) yaitu Kebijakan Pemerintah yang mempengaruhi Kinerja Perusahaan Importir Mobil yaitu :
 - X1 = Kebijakan Fiskal dan Moneter
 - X2 = Kebijakan Regulator
 - X3 = Kebijakan Kelembagaan
 - X4 = Keadaan Makro Sosial Ekonomi
 - X5 = Persaingan Usaha

4.2. DEFINISI OPERASIONAL

Untuk menghindari kesalahan dalam mengartikan variabel-variabel yang dianalisis, maka perlu dijelaskan definisi operasional masing-masing variabel dalam penelitian ini adalah sebagai berikut :

1. Variabel Tergantung (Y) yaitu Kinerja Perusahaan adalah Kinerja Perusahaan Importir Mobil yang dipengaruhi oleh Kebijakan Pemerintah. Indikator-indikator yang digunakan adalah sebagai berikut :
 - a. Keuntungan (Y1) yaitu keuntungan yang diperoleh oleh Importir Mobil yang dinyatakan dalam rupiah.
 - b. Produktifitas Karyawan (Y2) adalah merupakan hasil dari akibat transaksi penjualan dan pembelian mobil yang diukur dengan Skala Likert dengan skor 1 sampai dengan 5.
 - c. Pangsa pasar/Market Share (Y3) adalah merupakan kemampuan hasil penjualan dari importir mobil yang dapat dilihat dari pangsa pasar yang terbesar yang diukur dengan Skala Likert dengan skor 1 sampai dengan 5.
 - d. Kepuasan Pelayanan (Y4) merupakan pelayanan importir mobil terhadap konsumen yang membeli mobil yang diukur dengan Skala Likert dengan skor 1 sampai dengan 5.

Untuk memperoleh nilai total Kinerja Perusahaan, dicari dengan menjumlahkan masing-masing nilai indikator sebagai alat ukur .

$$Y = Y1 + Y2 + Y3 + Y4$$

Keterangan : Y = Skor Kinerja Perusahaan

Yi = Skor masing-masing indikator

2. Variabel Bebas (X) yaitu suatu kondisi yang mempengaruhi usaha Importir Mobil dengan indikator sebagai berikut :

2.1. Kebijakan Fiskal dan Moneter (X1) meliputi :

- Perpajakan (X1.1) merupakan peraturan perpajakan tentang tanggapan besarnya pajak kendaraan bermotor diukur dengan menggunakan Skala Likert berskor 1 sampai dengan 5.
- Kurs Mata Uang Asing (X1.2) merupakan perubahan kurs yang digunakan dalam transaksi perdagangan yang dinyatakan dengan Skala Likert dengan skor 1 sampai dengan 5.
- Suku Bunga (X1.3) merupakan besarnya suku bunga kredit yang mempengaruhi transaksi penjualan yang dinyatakan dengan Skala Likert dengan skor 1 sampai dengan 5.

2.2. Kebijakan Regulatif (X2) meliputi :

- Kompleksitas Peraturan Pemerintah (X2.1) diukur dengan menggunakan Skala Likert dengan skor 1 sampai 5.
- Kompleksitas Peraturan Daerah (X2.2) diukur dengan menggunakan skala Likert dengan skor 1 sampai dengan 5.
- Fleksibilitas Peraturan Pemerintah (X2.3) diukur dengan menggunakan skala Likert dengan skor 1 sampai dengan 5.
- Fleksibilitas Peraturan Daerah (X2.4) diukur dengan menggunakan skala Likert dengan skor 1 sampai dengan 5.

2.3. Kebijakan Kelembagaan (X3) meliputi :

- Pelayanan Disperindag (X3.1) merupakan penilaian kinerja pegawai Dinas Perindustrian dan Perdagangan Pemerintah Kota Batam dalam memberikan

ijin importir kendaraan, diukur dengan menggunakan skala Likert dengan skor 1 sampai dengan 5.

- Bea Cukai (X3.2) merupakan penilaian kinerja pegawai Bea Cukai Batam dalam pelayanan pengawasan dan pengurusan dokumen pemasukan mobil di Kota Batam, dalam hal ini diukur dengan menggunakan skala Likert dengan skor 1 sampai dengan 5.

2.4. Keadaan Makro Sosial Ekonomi (X4) meliputi :

- Tingkat Inflasi (X4.1) merupakan pengaruh inflasi dalam transaksi perdagangan yang dinyatakan dalam persentase.
- Daya Beli Masyarakat (X4.2) merupakan kemampuan masyarakat dalam menyikapi pembelian mobil yang akan diukur dengan menggunakan skala Likert dengan skor 1 sampai dengan 5.
- Iklim Usaha (X4.3) merupakan tolok ukur stabilitas usaha untuk memperlancar usaha yang akan diukur dengan menggunakan skala Likert dengan skor 1 sampai dengan 5.

2.5. Persaingan Usaha (X5) meliputi :

- Jumlah Importir (X5.1) merupakan jumlah pesaing dalam usaha importir mobil yang akan diukur dengan menggunakan skala Likert dengan skor 1 sampai dengan 5.
- Potensi Pasar (X5.2) merupakan kemampuan perusahaan importir mobil dalam menyerap pasar yang akan diukur dengan skala Likert dengan skor 1 sampai dengan 5.

Untuk memperoleh hasil skor diatas semuanya dinyatakan dalam Skala Likert. Menurut Effendi (1995 ; 111) Alasan penggunaan Skala Likert adalah karena skala ini mampu membedakan subyek berdasarkan perbedaan derajat ciri ordinal yang mereka miliki yang secara khas terwujud dalam gejala kesikapan.

4.3. POPULASI DAN SAMPEL

4.3.1. POPULASI

Polulasi dalam penelitian ini adalah Importir Mobil yang berjumlah 100 Importir Mobil di Kota Batam.

4.3.2. PENGAMBILAN SAMPEL

Teknik pengambilan sampel atau penentuan jumlah sampel untuk uji Regresi Linier Berganda menggunakan Metode Sensus. Ini berarti keseluruhan populasi ditetapkan sebagai responden, dimana jumlah seluruh Importir Mobil di Kota Batam yang sebanyak 118 perusahaan yang masih aktif tinggal 100 perusahaan saja.

Arikunto (2002 : 108) mengatakan bahwa, Apabila seseorang ingin meneliti elemen yang ada dalam wilayah penelitian, maka penelitiannya merupakan penelitian populasi. Studi atau penelitiannya juga disebut studi populasi atau studi sensus.

4.4. METODE PENGUMPULAN DATA

Pengumpulan data dilaksanakan dengan menyerahkan kuesioner kepada responden. Kuesioner yang sudah diisi diperiksa mana yang memenuhi syarat dan mana yang tidak memenuhi syarat dalam pengisiannya (Nasir, 1988) mengatakan penelitian *survey* merupakan penyelidikan yang diadakan untuk memperoleh fakta dari gejala-gejala yang ada atau mencari keterangan-keterangan secara aktual. Informasi tersebut dapat diperoleh melalui :

- a. Metode observasi, yaitu suatu cara untuk mendapatkan data dengan melakukan pengamatan langsung pada objek yang diteliti.
- b. Metode kuesioner, suatu cara untuk mendapatkan data dengan menyebarkan kuesioner yang telah disusun oleh peneliti sesuai dengan tujuannya. Sedangkan jenis pertanyaan yang digunakan adalah jenis pertanyaan tertutup dan ada lima alternatif pilihan. Responden yang telah memberikan tanggapan secara pribadi akan dianalisis sesuai dengan hipotesis yang telah ditetapkan dalam penelitian ini.
- c. Metode wawancara, yaitu suatu cara untuk mendapatkan data dengan mengadakan tanya jawab kepada Importir Mobil maupun Konsumen Mobil.

4.5. MODEL DAN TEKNIK ANALISIS

4.5.1. MODEL ANALISIS

Penelitian ini dianalisis dengan menggunakan Analisis Regresi Linier Berganda (Multiple Regression Analysis). Alasan menggunakan model ini adalah untuk melihat pengaruh langsung dan tidak langsung dimana variabel tersebut dijadikan variabel observed dimana mengetahui seberapa besar pengaruh yang bermakna atas Kebijakan Pemerintah terhadap Kinerja Importir Mobil di Kota Batam. Model Analisis Regresi Linier Berganda dalam perhitungan akan diolah dengan menggunakan program SPSS, sehingga akan diketahui berapa besar pengaruh Kebijakan Pemerintah terhadap Kinerja Perusahaan Importir Mobil.

Pengujian hipotesis dilakukan dengan menggunakan uji statistik yang didukung dengan uji ekonometrika.

Menurut (Billingsley et al, 1990:479). Adapun formula dari Model Regresi Linier Berganda adalah sebagai berikut :

$$Y = A + B1X1 + B2X2 + B3X3 + B4X4 + B5X5 + e$$

Dimana :

Y = variabel tergantung yang dimaksudkan adalah Kinerja Perusahaan Importir Mobil.

X1, X2, X3, X4 dan X5 adalah sebagai variabel bebas

X1 = dimaksudkan adalah sebagai Kebijakan Fiskal dan Moneter

X2 = dimaksudkan adalah sebagai Kebijakan Regulasi

X3 = dimaksudkan adalah sebagai Kebijakan Kelembagaan

X4 = dimaksudkan adalah sebagai Keadaan Makro Sosial Ekonomi

X5 = dimaksudkan adalah sebagai Persaingan Usaha

A = konstanta

B1, B2, B3, B4 dan B5 adalah koefisien regresi parsial

e = adalah komponen pengganggu/residual

4.5.2. TEKNIS ANALISIS

Berdasarkan hasil perhitungan dengan menggunakan program SPSS, maka dapat digunakan sebagai dasar dalam menganalisa untuk membuktikan hipotesis yang diajukan. Pembuktian hipotesis yang diajukan dapat menggunakan uji statistik yang didukung oleh uji ekonometrika dengan cara sebagai berikut :

1. Pengujian Hipotesis 1

Pembuktian hipotesis pertama digunakan uji F yaitu untuk menguji keberartian koefisien regresi secara serentak dengan rumus hipotesis sebagai berikut :

$$H_0 : B_1 = B_2 = B_3 = B_4 = B_5 = 0$$

$$H_a : \text{Minimal terdapat satu nilai } B_i \neq 0$$

Pengujian melalui uji F atau variasinya adalah dengan cara membandingkan F hitung (F_n) dengan F table (F_1) pada $\alpha = 0,05$

Jika hasil perhitungan menunjukkan :

a. $F_h \geq F_t$ \longrightarrow maka H_0 ditolak

H_a diterima

Dimaksudkan adalah variasi dari model regresi berhasil menerangkan variasi variabel bebas secara keseluruhan, sejauh mana pengaruhnya terhadap variabel tidak bebasnya.

- a. $F_h < F_t$ \longrightarrow maka H_0 diterima
 H_a ditolak

Dimaksudkan adalah variasi dari model regresi tidak berhasil menerangkan variasi variabel bebas secara keseluruhan, sejauh mana pengaruhnya terhadap variabel tidak bebasnya.

Kemampuan variabel bebas dalam menjelaskan atau menerangkan variabel tidak bebas dapat diketahui dengan melihat besarnya koefisien determinasi berganda (R^2), atau dengan perkataan lain nilai koefisien determinasi berganda dapat digunakan untuk mengukur berapa besar sumbangan dari variabel bebas yang diteliti terhadap variabel tidak bebas. Apabila R^2 dari hasil perhitungan menunjukkan semakin besar (mendekati satu), maka dapat dikatakan bahwa variabel bebas memberikan sumbangan semakin besar terhadap variabel tidak bebas. Hal ini berarti model yang digunakan semakin kuat untuk menerangkan variasi variabel tidak bebasnya. Sebaliknya apabila hasil R^2 perhitungannya semakin kecil atau mendekati nol, maka dapat dikatakan bahwa variabel bebas memberikan sumbangan semakin kecil terhadap variabel tidak bebas. Hal ini berarti model yang digunakan semakin lemah untuk menerangkan variasi variabel tidak bebasnya. Jadi secara umum dapat dikatakan besarnya koefisien determinasi berganda R^2 berada diantara 0 dan 1 atau $0 \leq R^2 \leq 1$.

2. Pengujian Hipotesis 2

Pembuktian hipotesis kedua digunakan uji t , yaitu untuk menguji keberartian koefisien regresi parsial dengan rumus sebagai berikut :

$$H_0 : B_1 = B_2 = B_3 = B_4 = B_5 = 0$$

$$H_a : \text{Minimal terdapat satu nilai } B_i \neq 0$$

Pengujian dilakukan dengan uji t dengan cara membandingkan t hitung (t_h) dengan t table (t_t) pada $\alpha = 0,05$

Jika hasil pengujian menunjukkan :

a. $t_h \geq t_t$ —————→ maka H_0 ditolak

H_a diterima

Dimaksudkan adalah variabel bebas dapat menerangkan variabel tidak bebas dan ada pengaruh diantara kedua variabel yang diuji.

b. $t_h < t_t$ —————→ maka H_0 diterima

Dimaksudkan adalah variabel bebas tidak dapat menerangkan variabel tidak bebasnya, dan tidak ada pengaruh diantara kedua variabel yang diuji.

Kemampuan variabel bebas untuk menerangkan variabel tidak bebas dapat diketahui dengan melihat besarnya koefisien determinasi parsial (r^2) dari masing-masing variabel bebas. Jika besarnya r^2 suatu variabel bebas menunjukkan semakin besar, ini berarti semakin dominan variabel bebas tersebut terhadap variabel tidak bebas. Sebaliknya jika r^2 suatu variabel bebas menunjukkan semakin kecil, ini berarti kurang dominannya variabel bebas tersebut terhadap variabel tidak bebasnya.

3. Evaluasi Ekonometrika

Evaluasi ini dimaksudkan untuk mengetahui apakah penggunaan Model Regresi Linier Berganda dalam menganalisis telah memenuhi asumsi klasik. Model Regresi Linier Berganda akan lebih tepat digunakan dan menghasilkan perhitungan yang lebih akurat apabila beberapa asumsi berikut ini dapat terpenuhi yaitu :

a. Multikolinearitas

Pengujian terhadap multikolinearitas dapat dilakukan untuk mengetahui apakah variabel bebas itu tidak saling berkorelasi atau ada hubungan linear diantara variabel-variabel bebas dalam model regresi yang digunakan.

Akibat-akibat yang ditimbulkan apabila terjadi multikolinearitas adalah sebagai berikut (Sudrajat 1984 : 170):

- (1) Walaupun estimator OLS (ordinary least square) dapat ditentukan, galat baku (tandar error)-nya akan menjadi lebih besar dengan semakin meningkatnya tingkat kolineariti antar variabel,
- (2) Disebabkan oleh galat baku yang besar maka selang kepercayaan (confident interval) bagi parameter yang diduga akan semakin melebar,
- (3) Dengan selang kepercayaan yang semakin melebar, dalam kasus multikolineariti yang tinggi, mungkin data cukup memenuhi (probability) untuk menerima hipotesis yang salah (tipe galat dua = type II error) akan semakin besar.
- (4) Walaupun estimator OLS masih dapat ditentukan, tapi hasil yang diperoleh dan galat bakunya sangat sensitif untuk berubah dengan berubahnya data,
- (5) Jika nilai multikolineariti tinggi, akan kita dapatkan koefisien determinasi R^2 yang tinggi, tapi tak ada satupun koefisien regresi yang signifikan.

Salah satu cara untuk mendeteksi multikolinearitas adalah dengan Uji Korelasi Pearson. Jika koefisien korelasi bermakna, ini berarti pada variabel bebas terjadi multikolinearitas.

b. Heteroskedastisitas

Satu asumsi klasik mengenai model regresi linier adalah komponen pengganggu (e) mempunyai varians yang seragam (sama). Jika asumsi ini tidak bisa dipenuhi maka terjadilah gejala heteroskedastisitas yaitu bahwa variasi residual tidak sama untuk semua pengamatan. Misalnya heteroskedastisitas akan muncul dalam bentuk residual yang semakin besar kalau pengamatan semakin besar.

Kalau asumsi ini dilanggar maka estimasi koefisien tetap akan tidak unbiased tetapi variansi estimasi koefisiennya tidak minimal lagi (Gujarati 1993:197). Jadi secara intuitif estimasi koefisien boleh dikatakan menjadi kurang akurat kalau terjadi heteroskedastisitas.

Salah satu cara untuk mendeteksi kemungkinan terjadinya gejala heteroskedastisitas dengan menggunakan Uji Korelasi Rank Spearman yang ditunjukkan oleh tingginya r_{ex} masing-masing faktor independensi mendekati satu.

Cara mengujinya dilakukan dengan membandingkan koefisien Rank Spearman (r_{ex}) terhadap nilai kritisnya. Jika hasilnya $r_{ex} >$ nilai kritisnya, berarti terdapat gejala heteroskedastisitas. Sebaliknya jika $r_{ex} <$ nilai kritisnya, berarti tidak terjadi heteroskedastisitas.

c. Otokorelasi

Pengujian otokorelasi dimaksudkan untuk mengetahui apakah terjadi korelasi antara anggota serangkaian data observasi yang diurutkan menurut waktu (*time series*) atau ruang (*cross sectional*) (Gujarati 1993: 201). Hal ini mempunyai makna bahwa suatu tahun tertentu dipengaruhi oleh tahun berikutnya. Terjadinya korelasi antara data *time series* dengan *cross sectional* menyebabkan uji F dan uji t

menjadi tidak akurat. Sedangkan salah satu cara untuk mendeteksi ada atau tidak ada otokorelasi dapat diketahui dengan menggunakan Uji Durbin Watson.

Ketiga asumsi diatas merupakan kondisi yang ideal (klasik) dan bila kondisi yang ideal ini dipenuhi maka dalam ekonometri dinamakan "BLUE" (*Best Linear Unbiased Estimator*) (Algifari 1997:73).





BAB V

PENYAJIAN DATA DAN HASIL ANALISIS PENELITIAN

BAB V**PENYAJIAN DATA DAN HASIL ANALISIS PENELITIAN****5.1. DATA PENDUKUNG PENELITIAN****5.1.1. PERKEMBANGAN OTOMOTIF DI KOTA BATAM**

Perkembangan otomotif di Kota Batam menjadi perhatian yang sangat menarik di hampir seluruh wilayah di Indonesia. Karena status Pulau Batam yang Bonded Zone sehingga secara hukum pemasukan kendaraan memiliki kemudahan karena bebas Bea Masuk, bebas Pajak Barang Mewah serta Bebas PPN sehingga dari segi harga jauh lebih murah dan dari segi kualitas lebih baik karena diimpor dalam keadaan utuh (*build up*). Hal ini mengakibatkan kondisi kendaraan berbeda dengan wilayah Indonesia. Berbagai macam tipe dan merek yang tidak dimasukkan di wilayah Indonesia sehingga para Agen Tunggal Pemegang Merek menjadikan Pulau Batam sebagai indikator bagi pemasukan kendaraan di wilayah Indonesia.

Sebelum Otonomi Daerah peraturan pemasukan kendaraan diatur oleh Otorita Batam guna pengawasan pemasukannya sehingga daya dukung jalan bisa seimbang dengan perkembangan Kota Batam. Setelah Otonomi Daerah dimana kewenangan diserahkan kepada Pemerintah Daerah maka ijin pemasukan mobil berada pada pengawasan Pemerintah Kota Batam.

Pertumbuhan penduduk yang cukup dinamis sehingga permintaan akan kendaraan di Kota Batam cukup tinggi sehingga perkembangan jumlah Importir Mobil juga mengalami kenaikan. Penduduk Batam umumnya adalah pendatang dari wilayah Indonesia lainnya dan terdiri dari beberapa ragam budaya dan Batam juga

dijadikan sebagai daerah pencari kerja sehingga laju pertumbuhan penduduk cukup tinggi.

Perkembangan Jumlah Penduduk Kota Batam Tahun 1973 – 2002 adalah seperti terlihat dalam Tabel 5.1. sebagai berikut :

Tabel 5.1.
PERKEMBANGAN JUMLAH PENDUDUK BATAM TAHUN 1973 – 2002

No	Tahun	Jumlah Penduduk
1	1973	31.800
2	1983	43.000
3	1993	146.214
4	1995	196.080
5	1996	247.588
6	1997	254.745
7	1998	266.428
8	1999	358.700
9	2000	462.528
10	2001	527.151
11	2002	570.000

Sumber : Batam Dalam Angka 2002

Dengan melihat perkembangan pertumbuhan penduduk diatas sehingga permintaan akan kendaraan juga meningkat.

Kalau dilihat dari pertumbuhan ekonomi Pulau Batam , maka kalau dilihat dari daya beli masyarakat akan cenderung meningkat, dimana banyak penduduk Kota Batam yang ingin memiliki kendaraan. Hal-hal yang menyebabkan permintaan akan kendaraan yang cukup tinggi karena sarana transportasi publik yang belum digarap secara maksimal sehingga masyarakat merasa aman mengendarai kendaraan sendiri.

Transaksi perdagangan di Kota Batam yang pulaunya berdekatan langsung dengan Singapura menggunakan transaksi mata uang Rupiah maupun Dollar Singapura

sehingga dari segi finansial penduduk Batam merasakan dampak kemakmuran walaupun belum seluruhnya dapat dinikmati masyarakat Batam.

Dalam waktu yang relatif singkat setelah peletakan arah kebijakan (1999) hingga tahun (2000) kawasan ini mampu menyedot investasi 9,2 miliar dolar AS dengan komposisi 23,8 persen investasi pemerintah dan 76,2 persen investasi swasta. Perbandingan antara investasi pemerintah dan swasta mencapai 1 : 3,2, Dari total investasi swasta sebesar 78,2 persen atau senilai 7,04 miliar dolar AS, ratio kontribusi pihak swasta asing lebih tinggi dari domestik seperti yang terlihat pada indikator pertumbuhan ekonomi.

Indikator Pertumbuhan Ekonomi Batam seperti terlihat dalam Tabel 5.2. sebagai berikut :

Tabel 5.2.
INDIKATOR PERTUMBUHAN EKONOMI BATAM TAHUN 1998 – 2002

Uraian	Satuan	1998	1999	2000	2001	2002	Rata-Rata Setahun (%)
Total Investasi	US \$ Miliar	6,75	6,98	8,01	8,8	9,24	8,17
Investasi Pemerintah	US \$ Miliar	1,58	1,63	1,9	2,1	2,2	8,63
Investasi Swasta Asing	US \$ Miliar	2,25	2,33	2,82	3,4	3,7	13,24
Investasi Swasta Domestik	US \$ Miliar	2,92	3,02	3,29	3,3	3,34	3,42
Ratio Investasi Pemerintah & Swasta		1:3,3	1:3,3	1:3,2	1:3,2	1:3,2	1:(0,77)
PDRB	Rp Triliun	5,26	5,9	6,6	8,09	8,96	14,24
UKM dan Koperasi Perusahaan		7.809	8.179	9.577	9.700	9.886	6,07
Perusahaan Asing (PMA)		338	396	470	53	611	15,95
Tingkat Pertumbuhan Ekonomi	%	3,08	6,38	7,67	7,9	8,15	27,54
Kontribusi Pajak ke Pusat	Rp Miliar	769	877	900	946	907	4,21
Ekspor Non Migas	US \$ Miliar	4,7	4,8	6,7	5,7	5,89	5,80
Devisa Dari Wisatawan Asing	US \$ Juta	415	418	413	428	388	(1,67)
Pendapatan Daerah	Rp Miliar	34	47	70	90	105	32,56

Sumber : Otorita Batam dan diolah kembali

Kondisi keamanan yang cukup stabil di tambah dengan penambahan daya beli masyarakat maka banyak muncul dealer-dealer yang menyediakan bermacam-macam kendaraan.

Jumlah Penjualan Importir Mobil di Kota Batam Tahun 2001 – 2003 dapat dilihat pada Tabel 5.3.

Tabel 5.3.
JUMLAH PENJUALAN MOBIL DARI PARA IMPORTIR DI BATAM TAHUN 2001 – 2003

No	NAMA DISTRIBUTOR	2001	2002	2003)	Rata-Rata Pertumbuhan Setahun (%)
1	Agung Automall, PT	175	82	81	(31,97)
2	Andalan Jaya Sejahtera, PT	3	38	9	73,21
3	Aneka Favourite Trading, PT	37	7	1	(83,56)
4	Anugerah Millenis Utama, PT	0	22	1	0
5	Arie Boerni Bintang, PT	0	10	3	0
6	Auto Glymindo Pratama, PT	39	17	81	44,12
7	Auto Bintang , PT	11	0	0	0
8	Auto Mobilindo, PT	33	4	10	(44,95)
9	Antar Bumi, PT	4	10	5	11,80
10	Automobilindo, PT	6	23	1	(59,18)
11	Autonusa Mitratama, PT	0	3	0	0
12	Barelang Ekspres, PT	0	36	4	0
13	Batam Auto Mulia Pratama, PT	39	65	194	123,03
14	Batam Mobilindo, PT	14	37	87	149,28
15	Batam Motor Indonesia, PT	11	31	32	70,56
16	Batamas Reja Abadi, PT	29	9	0	0
17	Bumi Riau Bertuah, PT	0	4	0	0
18	Bumi Melayu, PT	0	0	36	0
19	Bintang Jaya, PT	0	10	0	0
20	Bunga Mas, PT	2	38	4	41,42
21	Batam Cipta, PT	5	0	0	0
22	Batam Credit, PT	47	4	0	0
23	Capri Sakti Internasional, PT	0	121	123	0
24	Carindo Usaha Mandiri, PT	147	68	31	(54,08)
25	Cemara Famili Putra, CV	1	64	45	570,82
26	Ciptamas Terus Maju,PT	0	0	3	0
27	Cipto Mobil Putra Batam, PT	0	34	109	0
28	Carnation, PT	0	0	22	0
29	Crystal, PT	0	0	72	0
30	Citra Niaga, PT	0	5	0	0

No	NAMA DISTRIBUTOR	2001	2002	2003*	Rata-rata Pertumbuhan Setahun (%)
31	Desmo Pratama, PT	9	70	2	(52,86)
32	Doresindo Prakarsa, PT	0	10	23	0
33	Duta Citra Bersama, PT	0	0	70	0
34	Danamas, PT	1	2	0	0
35	Dwikarsa, PT	2	0	0	0
36	Estheka Primajaya, PT	132	120	194	21,23
37	Esti Ragil, PT	149	99	68	(32,44)
38	Era Cipta, PT	3	0	0	0
39	Era Pradipta Mandiri, PT	32	116	159	122,91
40	Farda, PT	0	0	106	0
41	Global Automobil, PT	0	15	117	0
42	Golden Star Agung Indah Perkasa, PT	245	87	397	27,30
43	Graha Motor, PT	12	3	2	(59,18)
44	Gunamas, PT	1	0	4	0
45	Indicar Jaya Utama, PT	0	44	291	0
46	Indomas Batam Automobil, PT	16	35	41	60,08
47	Indrakarsa, PT	0	0	18	0
48	Indotirta, PT	3	0	3	0
49	Istana Mardhika, PT	48	90	62	13,65
50	Jasno Jackindo Virgo, PT	4	48	9	50,00
51	Jaystar Batam, PT	0	11	0	0
52	Karya Amalia Sejahtera, CV	1	0	0	0
53	Kok Yan New, CV	37	26	13	(40,73)
54	Kabil, PT	3	0	0	0
55	Kia Motor, PT	22	1	4	(57,36)
56	Kopti	56	0	0	0
57	Kramayuda Tiga Berlian Motor, PT	16	2	4	(50,00)
58	Koperasi Mega Gotong Royong	42	105	323	177,32
59	Koperasi Pandu Wisata Batam	0	11	0	0
60	Koperasi Surya Timur	38	88	88	52,18
61	Koperasi Veteran	0	24	10	0
62	Kurnia Limas Motor, PT	17	38	1	(75,75)
63	Legenda Melayu, PT	10	27	0	0
64	Lubuk Baja Utama	2	0	0	0
65	Lotus Citra, PT	1	0	5	123,61
66	Majesti Prima Batam, PT	20	183	67	83,03
67	Mega Pratama Motorindo, PT	28	29	26	(3,64)
68	Mitra Kreasi Solusindo, PT	0	4	0	0
69	Multi Cipta Nusa Mandiri, PT	0	19	56	0
70	Multi Sarana Idea, PT	0	61	7	0
71	Multi Usaha Inter Buana, PT	273	300	6	(85,18)
72	Marconi, PT	2	5	0	0

No	NAMA DISTRIBUTOR	2001	2002	2003*	Rata-rata Pertumbuhan Setahun (%)
73	Natarindo Putra Batam, PT	0	46	77	0
74	Niaga Rimbun Mandiri, PT	18	66	53	71,59
75	Nagoya Motor, PT	0	0	7	0
76	Nusa Jaya Sejahtera, PT	99	121	54	(26,15)
77	Paloh Putra Mandiri, PT	0	11	13	0
78	Panca Perdana Persada, PT	42	28	18	(34,53)
79	Pancuradya Sejahtera, PT	0	1	5	0
80	Putra Berkah, PT	0	9	14	0
81	Putra Bumi, PT	0	8	36	0
82	Pinki, CV	39	38	15	(37,98)
83	Pionika Mobilindo Utama, PT	526	278	163	(44,33)
84	Pranata Bumi Pertiwi, PT	21	11	3	(62,20)
85	Prima Jaya Perkasa, PT	2	11	4	41,42
86	Palaguna, PT	54	2	1	(86,39)
87	Paramount, PT	124	5	0	0
88	Perdana, PT	31	0	0	0
89	Putrasindo, PT	0	0	13	0
90	Plastikatama, PT	1	0	0	0
91	Quantum Canari Indonesia, PT	0	9	93	0
92	Rarantika, PT	60	212	1	(87,09)
93	Remicon, PT	12	1	0	0
94	Rantiyara Wirajaya, PT	0	0	51	0
95	Rorondoran Perkasa, PT	0	9	0	0
96	Rizki Rahman, CV	0	36	19	0
97	Rodamas Makmur Motor, PT	534	136	92	(58,9)
98	Sahabat Karya Mandiri, PT	0	3	5	0
99	Sakura Citra Sinarindo, PT	0	313	0	0
100	Sakura Motorindo, PT	69	0	257	92,99
101	Sinar Sentral Batam, PT	0	0	17	0
102	Suma, PT	0	0	46	0
103	Sumber Rejeki Indo Utama, PT	0	8	6	0
104	Surya Agung Indah Perkasa, PT	0	11	8	0
105	Surya Pratama, CV	37	0	59	26,28
106	Sri Rejeki, PT	19	31	11	(23,91)
107	Srimas Automobile, PT	10	3	0	0
108	Toop Cool, CV	0	17	1	0
109	Trikarsa Ekualita, PT	6	3	0	0
110	United Perkasa Motor, PT	28	94	33	8,56
111	Wahana Sinar Mobilindo, PT	71	203	77	4,14
112	Wisesa, PT	1	0	0	0
113	Wahyu Kencana Intidimensi, PT	14	3	64	113,81
114	Win Auto Indonesia, PT	0	288	117	0

No	NAMA DISTRIBUTOR	2001	2002	2003*	Rata-rata Pertumbuhan Setahun (%)
115	Win Motor, PT	0	9	69	0
116	Wirawai Inasa Nara, PT	164	306	155	(2,78)
117	Wirana, PT	0	0	559	0
118	Yuda Agung, PT	4	2	8	41,42
	Jumlah	3.474	4.162	5.070	20,81

*) Data sampai bulan Nopember 2003

Sumber : Samsat Kota Batam dan diolah kembali

5.2. PENYAJIAN DATA PERSEPSIONAL RESPONDEN PENELITIAN

Penelitian ini ingin mengetahui Pengaruh Kebijakan Pemerintah terhadap Persepsi Kinerja Perusahaan Importir Mobil di Kota Batam. Dengan demikian variabel tidak bebas dalam penelitian ini adalah Kinerja Perusahaan Importir Mobil sedang variabel bebas adalah pengaruh kebijakan Pemerintah yang terdiri dari Kebijakan Fiskal dan Moneter, Kebijakan Regulatif, Kebijakan Kelembagaan, Kondisi Makro Sosial Ekonomi dan kondisi Persaingan Usaha. Diskripsi masing-masing variabel adalah sebagai berikut :

5.2.1. KINERJA PERUSAHAAN IMPOTIR MOBIL

Kinerja perusahaan importir mobil yang dimaksudkan dalam penelitian ini sebagaimana diuraikan pada definisi operasional adalah kinerja perusahaan importir akibat dari pengaruh kebijakan pemerintah. Membahas tentang pengukuran kinerja dapat dijelaskan menurut:

Mustopadidjaja (2000:5). Pengukuran kinerja merupakan suatu alat manajemen yang digunakan untuk meningkatkan kualitas pengambilan keputusan dan akuntabilitas. Pengukuran kinerja juga digunakan untuk menilai pencapaian tujuan dan sasaran (goal and objectives).

Indikator-indikatornya sebagai berikut :

5.2.1.1. Keuntungan

Variabel ini ditanyakan dalam beberapa pertanyaan yang diajukan ke importir mobil tentang pengaruh kebijakan pemerintah yang berhubungan perolehan keuntungan perusahaan. Keuntungan perusahaan akan cenderung turun apabila suatu kebijakan sering berubah-ubah sehingga tidak memberikan kepastian hukum. Berdasarkan jawaban responden atas pertanyaan yang diajukan secara persepsional diperoleh hasil penelitian tentang keuntungan yang diperoleh perusahaan importir mobil di Kota Batam seperti yang terlihat dalam Tabel 5.4 berikut :

Tabel 5.4.
TANGGAPAN RESPONDEN TENTANG TINGKAT KEUNTUNGAN IMPORTIR MOBIL DI KOTA BATAM

Tanggapan	Jumlah Responden	(%)
Sangat Tinggi	2	2,00
Tinggi	3	3,00
Sedang	15	15,00
Rendah	50	50,00
Sangat Rendah	30	30,00
Jumlah	100	100,00

Berdasarkan Tabel 5.4. dapat dikemukakan bahwa tingkat keuntungan akan berada pada kategori sangat tinggi dan tinggi (5%). Sisanya yaitu 15% berada pada kategori sedang dan 80 % berada pada kategori rendah dan sangat rendah.

5.2.1.2. Produktifitas Karyawan

Variabel ini ditanyakan dalam beberapa pertanyaan persepsional terhadap importir mobil sebagai akibat dari kebijakan pemerintah dibidang pemasukan mobil . Berdasarkan hasil pertanyaan responden diperoleh jawaban seperti pada Tabel 5.5.

Tabel 5.5.
TANGGAPAN RESPONDEN TERHADAP PRODUKTIFITAS KARYAWAN IMPORTIR MOBIL DI KOTA BATAM

Tanggapan	Jumlah Responden	(%)
Sangat Tinggi	13	13,00
Tinggi	7	7,00
Sedang	48	48,00
Rendah	20	20,00
Sangat Rendah	12	12,00
Jumlah	100	100,00

Berdasarkan Tabel 5.5. dapat dilihat bahwa produktifitas karyawan akan berada pada kategori rendah dan sangat rendah (32%). Sisanya sebesar 48 % berada pada kategori sedang dan hanya 20 % kategori tinggi dan sangat tinggi. Artinya apabila kebijakan pemerintah berpihak pada dunia usaha maka serapan dan produktifitas karyawan meningkat karena berhubungan dengan penambahan karyawan.

5.2.1.3. Peluang Pasar (Market Share)

Variabel ini ditanyakan juga dalam pertanyaan persepsional tentang peluang pasar akibat dari kebijakan pemerintah dalam hal pemasukan mobil.

Berdasarkan hasil pertanyaan responden diperoleh hasil jawaban seperti dalam Tabel 5.6.

Tabel 5. 6.
TANGGAPAN RESPONDEN TERHADAP PELUANG PASAR IMPORTIR MOBIL DI KOTA BATAM

Tanggapan	Jumlah Responden	(%)
Sangat Besar	8	8,00
Besar	21	21,00
Sedang	52	52,00
Kecil	13	13,00
Sangat Kecil	6	6,00
Jumlah	100	100,00

Dari Tabel 5.6. diatas dapat dilihat bahwa peluang pasar untuk penjualan mobil di Kota Batam masih besar dan sangat besar (29 %). Sisanya sebesar 52 % peluang pasar sedang dan hanya 19 % responden menyatakan peluangnya kecil dan sangat kecil.

5.2.1.4. Kepuasan Pelayanan

Pelayanan kepada konsumen merupakan keharusan dalam rangka menggaet konsumen mobil. Pelayanan yang bagus yang dilakukan oleh importir mobil dapat memberikan efek kepada peningkatan omset penjualan.

Karena itu tingkat kepuasan pelanggan merupakan salah satu ukuran bagi kepuasan pelayanan.

Kotler (1997:40), dalam Rangkuti (2002: 23), kepuasan pelanggan adalah: "*.... a person's feeling of pleasure or disappointment resulting from comparing a product's received performance (or outcome) in relations to the person's expectation*" – perasaan senang atau kecewa seseorang sebagai hasil dari perbandingan antara prestasi atau produk yang dirasakan dan yang diharapkan.

Hasil pertanyaan persepsional kepada koresponden importir mobil seperti terlihat pada Tabel 5.7.

Tabel 5.7.
TANGGAPAN RESPONDEN TERHADAP KEPUASAN PELAYANAN IMPORTIR MOBIL DI KOTA BATAM

Tanggapan	Jumlah Responden	(%)
Sangat Memuaskan	13	13,00
Memuaskan	45	45,00
Cukup Memuaskan	33	33,00
Tidak Memuaskan	6	6,00
Sangat Tidak Memuaskan	3	3,00
Jumlah	100	100,00

Dilihat dari Tabel 5.7. dapat dikatakan bahwa kepuasan pelayanan kepada konsumen atas penjualan mobil sangat diperlukan karena menyangkut kepuasan konsumen atas hasil produk yang digunakan dengan nilai 91 % untuk kategori sangat memuaskan, memuaskan dan cukup memuaskan. Sedangkan sisanya sebesar 6 % menyatakan sangat memuaskan dan hanya 3 % untuk kategori yang menyatakan tidak memuaskan.

5.2.2. KEBIJAKAN FISKAL DAN MONETER

Yang dimaksud dengan kebijakan fiskal dan moneter disini seperti yang dikemukakan dalam definisi operasional adalah kebijakan pemerintah yang dipengaruhi oleh kondisi fiskal dan moneter sehingga mempengaruhi konsisi usaha Importir Mobil di Kota Batam yang ditunjukkan dengan indikator sebagai berikut :

5.2.2.1. Perpajakan

Sebagaimana diketahui bahwa untuk pajak kendaraan bermotor di Indonesia tiap-tiap tahun mengalami kenaikan. Kenaikan tersebut dibanding dengan negara tetangga seperti Singapura dan Malaysia cukup kecil. Bagi masyarakat Batam yang pertumbuhan ekonominya cukup pesat tidak terlalu berpengaruh tetapi bagi Importir Mobil cukup berpengaruh. Hal ini dapat dilihat dari pertanyaan persepsional ke responden Importir Mobil dalam Tabel 5.8.

Tabel 5.8
TANGGAPAN RESPONDEN TERHADAP PAJAK KENDARAAN DI KOTA BATAM

Tanggapan	Jumlah Responden	(%)
Sangat Memberatkan	18	18,00
Memberatkan	12	12,00
Cukup Memberatkan	21	21,00
Tidak Memberatkan	36	36,00
Sangat Tidak Memberatkan	13	13,00
Jumlah	100	100,00

Dilihat dari Tabel 5.8. bahwa kenaikan pajak kendaraan atas mobil di Kota Batam sebesar 51 % menyatakan sangat memberatkan, memberatkan dan cukup memberatkan. Sisanya sebesar 36 % tidak memberatkan dan hanya sebesar 13 % kategori sangat tidak memberatkan.

5.2.2.2. Kurs Valuta

Kestabilan kurs valuta asing sangat diperlukan dalam kelangsungan usaha. Di Kota Batam transaksi perdagangan sebagian besar ditentukan oleh mata uang dollar Singapura sehingga fluktuasi perdagangan kurs mata uang asing mempengaruhi bisnis Importir Mobil.

Tabel 5.9. akan memperlihatkan pengaruh pertanyaan persepsional terhadap Importir Mobil di Kota Batam.

Tabel 5.9.
TANGGAPAN RESPONDEN TENTANG PENGARUH KURS VALUTA DI KOTA BATAM

Tanggapan	Jumlah Responden	(%)
Sangat Berpengaruh	60	60,00
Berpengaruh	27	27,00
Cukup Berpengaruh	9	9,00
Tidak Berpengaruh	3	3,00
Sangat Tidak Berpengaruh	1	1,00
Jumlah	100	100,00

Berdasarkan hasil pertanyaan persepsional terhadap koresponden Importir Mobil diperoleh secara mutlak sebesar 87 % mempunyai pengaruh yang sangat besar, sementara 9 % menyatakan cukup berpengaruh dan hanya 4 % menyatakan tidak berpengaruh dan sangati tidak berpengaruh.

5.2.2.3. Suku Bunga

Sesuai dengan definisi operasional bahwa yang dimaksudkan suku bunga disini adalah suku bunga kredit mobil di bank yang dapat mempengaruhi minat

konsumen untuk kredit mobil. Dengan bunga bank yang kompetitif maka minat konsumen untuk kredit jadi besar sehingga mempengaruhi omset penjualan importir mobil. Dilihat dari banyaknya animo masyarakat Batam yang tinggi untuk porsi kredit, untuk perdagangan mobil secara kredit yang dipentingkan adalah angsurannya ringan walaupun cukup panjang dan banyak masyarakat tidak melihat bunganya. Dapat dilihat pada Tabel 5.10. atas pertanyaan persepsional terhadap koresponden importir mobil di Kota Batam.

Tabel 5.10.
TANGGAPAN RESPONDEN TENTANG PENGARUH SUKU BUNGA PERBANKAN DI KOTA BATAM

Tanggapan	Jumlah Responden	(%)
Sangat Berpengaruh	38	38,00
Berpengaruh	42	42,00
Cukup berpengaruh	11	11,00
Tidak berpengaruh	3	3,00
Sangat Tidak Berpengaruh	6	6,00
Jumlah	100	100,00

Dapat dilihat bahwa sebesar 80 % menyatakan sangat berpengaruh atas perubahan suku bunga pinjaman di perbankan. Sisanya 11 % menyatakan cukup berpengaruh, sedangkan 9 % menyatakan tidak mempengaruhi.

5.2.3. KEBIJAKAN REGULATIF

Yang dimaksud disini adalah Kebijakan Regulasi yang dapat mempengaruhi kondisi kelancaran Importir Mobil ditinjau dari peraturan-peraturan yang dibuat Pemerintah sehingga dapat menciptakan iklim usaha yang lebih baik, dapat dilihat dari indikator sebagai berikut :

5.2.3.1. Kompleksitas Peraturan Pemerintah

Kerumitan dalam peraturan Pemerintah Pusat yang dituangkan dalam Peraturan Pemerintah terhadap pemasukan mobil mengakibatkan terhambatnya Importir Mobil dalam memasukkan kendaraan sehingga mempengaruhi kinerja perusahaan. Tabel 5.11 akan mengemukakan hasil pertanyaan persepsional terhadap responden importir mobil.

Tabel 5.11
TANGGAPAN RESPONDEN TERHADAP KOMPLEKSITAS PERATURAN PEMERINTAH DI
KOTA BATAM

Tanggapan	Jumlah Responden	(%)
Sangat Kompleks	30	30,00
Kompleks	41	41,00
Cukup Kompleks	22	22,00
Kurang Kompleks	5	5,00
Tidak Kompleks	2	2,00
Jumlah	100	100,00

Setelah diteliti dengan menyebarkan pertanyaan persepsional kepada responden Importir Mobil umumnya mereka menyatakan 71 % peraturan yang dibuat Pemerintah terlalu rumit dan tidak memudahkan untuk berusaha sehingga dianggap kurang dapat membantu dunia usaha. Sisanya sebesar 22 % responden menyatakan cukup kompleks, untuk kategori kurang kompleks dan tidak kompleks adalah sebesar 7 %.

5.2.3.2. Kompleksitas Peraturan Daerah

Kerumitan Peraturan Daerah yang dituangkan dalam Ijin Pemasukan Kendaraan oleh Walikota Batam dapat mempengaruhi kinerja perusahaan Importir Mobil seperti dapat dilihat dari jumlah responden yang ditanyai dalam Tabel 5.12.

Tabel 5.12
TANGGAPAN RESPONDEN TERHADAP KOMPLEKSITAS PERATURAN DAERAH DI KOTA BATAM

Tanggapan	Jumlah Responden	(%)
Sangat Kompleks	26	26,00
Kompleks	43	43,00
Cukup Kompleks	22	22,00
Kurang Kompleks	6	6,00
Tidak Kompleks	3	3,00
Jumlah	100	100,00

Tampak dalam Tabel 5.12. juga menyatakan 69 % peraturan daerah itu dianggap oleh importir mobil sangat kompleks. Sedangkan 22 % menyatakan cukup kompleks, sisanya 9 % untuk kategori kurang kompleks dan tidak kompleks.

5.2.3.3. Fleksibilitas Peraturan Pemerintah

Fleksibelnya peraturan Pemerintah Pusat yang dituangkan dalam Peraturan Pemerintah terhadap pemasukan mobil dapat mengakibatkan kelancaran Importir Mobil dalam memasukkan kendaraan sehingga mempengaruhi kinerja perusahaan. Tabel 5.13 akan mengemukakan hasil pertanyaan persepsional terhadap responden importir mobil.

Tabel 5.13
TANGGAPAN RESPONDEN TERHADAP FLEKSIBILITAS PERATURAN PEMERINTAH DI KOTA BATAM

Tanggapan	Jumlah Responden	(%)
Sangat Fleksibel	6	6,00
Fleksibel	19	19,00
Cukup Fleksibel	37	37,00
Kurang Fleksibel	27	27,00
Tidak Fleksibel	11	11,00
Jumlah	100	100,00

Setelah diteliti dengan menyebarkan pertanyaan persepsional kepada responden Importir Mobil umumnya mereka menyatakan 25 % peraturan yang dibuat Pemerintah sangat fleksibel dan fleksibel. Sisanya sebesar 37 % responden menyatakan cukup fleksibel, untuk kategori kurang fleksibel dan tidak fleksibel adalah sebesar 38 % berarti kurang dapat mendukung dunia usaha.

5.2.3.4. Fleksibilitas Peraturan Daerah

Fleksibilitas Peraturan Daerah yang dituangkan dalam Ijin Pemasukan Kendaraan oleh Walikota Batam dapat mempengaruhi kinerja perusahaan Importir Mobil seperti dapat dilihat dari jumlah responden yang ditanyai dalam Tabel 5.14.

Tabel 5.14
TANGGAPAN RESPONDEN TERHADAP FLEKSIBILITAS PERATURAN DAERAH DI
KOTA BATAM

Tanggapan	Jumlah Responden	(%)
Sangat Fleksibel	5	5,00
Fleksibel	12	12,00
Cukup Fleksibel	37	37,00
Kurang Fleksibel	29	29,00
Tidak Fleksibel	17	17,00
Jumlah	100	100,00

Tampak dalam Tabel 5.14. ternyata Importir Mobil menilai bahwa 37 % menyatakan sangat fleksibel dan fleksibel. Sedangkan 37 % menyatakan cukup fleksibel, sisanya 46 % menyatakan kurang fleksibel dan tidak fleksibel.

5.2.4. KEBIJAKAN KELEMBAGAAN

Yang dimaksudkan Kebijakan Kelembagaan disini adalah adalah kebijakan Pemerintah yang mempengaruhi kinerja pelayanan kepada Importir Mobil terhadap pemasukan mobil. Mereka akan menilai cara kerja dan etos kerja instansi yang berhubungan dengan pemasukan mobil.

5.2.4.1. Pelayanan Dinas Perindustrian dan Perdagangan

Pelayanan yang dimaksudkan disini adalah pelayanan kerja Dinas Perindustrian dan Perdagangan Pemerintah Kota Batam terhadap pengurusan ijin pemasukan mobil ke Kota Batam yaitu Ijin alokasi. Ijin alokasi diterbitkan sebagai salah satu syarat memasukkan mobil ke Batam.

Tabel 5.15. akan menunjukkan jawaban dari responden diperoleh dari hasil penelitian sebagai berikut :

Tabel 5.15
TANGGAPAN RESPONDEN TERHADAP KINERJA PELAYANAN DISPERINDAG KOTA
BATAM

Tanggapan	Jumlah Responden	(%)
Sangat Baik	8	8,00
Baik	16	16,00
Sedang	42	42,00
Buruk	20	20,00
Sangat Buruk	14	14,00
Jumlah	100	100,00

Berdasarkan Tabel 5.15 terlihat bahwa pelayanan Disperindag menurut penilaian responden Importir Mobil 24 % pelayanan mereka dianggap sangat baik dan baik. 42 % menyatakan sedang sedangkan sisanya 34 % menyatakan pelayanan buruk dan sangat buruk.

5.2.4.2. Pelayanan Bea Dan Cukai

Pelayanan yang dimaksudkan disini adalah pelanan Dinas Bea dan Cukai Batam dalam pengurusan ijin pemasukan mobil. Ijin yang dikeluarkan adalah formulir BB yang dapat dipakai untuk mengetahui asal usul kendaraan bermotor. Hal ini berpengaruh kepada kinerja Importir Mobil. Tabel 5.16 akan menunjukkan

jawaban responden dari Importir Mobil atas pelayanan Bea dan Cukai sebagai berikut :

Tabel 5.16
TANGGAPAN RESPONDEN TERHADAP KINERJA PELAYANAN BEA DAN CUKAI BATAM

Tanggapan	Jumlah Responden	(%)
Sangat Baik	4	4,00
Baik	24	24,00
Sedang	49	49,00
Buruk	13	13,00
Sangat Buruk	10	10,00
Jumlah	100	100,00

Berdasarkan Tabel 5.16 dapat dilihat bahwa pelayanan Bea Cukai terhadap Importir Mobil sebesar 28 % menyatakan sangat baik dan baik. 49 % menyatakan sedang, hanya 23 % mengatakan pelayanan buruk dan sangat buruk.

5.2.5. KEADAAN MAKRO SOSIAL EKONOMI

Yang dimaksud dengan kondisi ini adalah kondisi yang dapat mempengaruhi kinerja Importir Mobil akan suatu keadaan makro ekonomi. Apabila dunia usaha dilanda ketidakpastian maka akan berakibat terhadap iklim investasi dengan dipengaruhi oleh indikator-indikator sebagai berikut :

5.2.5.1. Inflasi

Inflasi adalah suatu kondisi gejala dimana tingkat harga umum mengalami kenaikan secara terus-menerus. Dengan demikian dapat mempengaruhi kondisi Importir Mobil dalam usahanya. Dilihat dari jawaban responden dengan pertanyaan persepsional dengan adanya pengaruh inflasi terhadap perkembangan bisnis otomotif dapat dilihat dari Tabel 5.17 sebagai berikut :

Tabel 5.17
TANGGAPAN RESPONDEN TENTANG PENGARUH INFLASI DI KOTA BATAM

Tanggapan	Jumlah Responden	(%)
Sangat Berpengaruh	32	32,00
Berpengaruh	40	40,00
Cukup Berpengaruh	21	21,00
Tidak Berpengaruh	4	4,00
Sangat Tidak Berpengaruh	3	3,00
Jumlah	100	100,00

Berdasarkan Tabel 5.17 diatas nampak bahwa 72 % responden Importir Mobil menyatakan bahwa inflasi sangat mempengaruhi penjualan mobil. Hanya 21 % menyatakan cukup berpengaruh, sedang sisanya 7 % menyatakan tidak mempengaruhi.

5.2.5.2. Daya Beli Masyarakat

Daya beli masyarakat juga dapat menentukan jenis-jenis kendaraan yang disediakan oleh Importir Mobil. Konsumen akan menyesuaikan dengan kemampuannya sehingga Importir Mobil dapat menentukan jenis barang yang ditawarkan. Tabel 5.18 akan menunjukkan jawaban responden Importir Mobil bahwa produk yang ditawarkan ke konsumen juga mempengaruhi daya beli :

Tabel 5.18
TANGGAPAN RESPONDEN TERHADAP DAYA BELI MASYARAKAT KOTA BATAM

Tanggapan	Jumlah Responden	(%)
Sangat Rendah	14	14,00
Rendah	33	33,00
Cukup Rendah	29	29,00
Tinggi	22	22,00
Sangat Tinggi	2	2,00
Jumlah	100	100,00

Berdasarkan Tabel 5.18 diatas bahwa ternyata 47 % menyatakan sangat rendah. Hal ini disebabkan sudah banyak persaingan antara Importir Mobil dengan komposisi penduduk Batam. Sisanya 29 % menyatakan cukup rendah dan hanya 24 % menyatakan tinggi dan sangat tinggi.

5.2.5.3. Iklim Usaha

Iklim usaha yang mendukung akan mempengaruhi kinerja Perusahaan Importir Mobil. Kebutuhan akan rasa aman dan kondusif sangat diperlukan untuk menjamin kelangsungan investor di Kota Batam. Tabel 5.19 dapat memberikan jawaban dari responden Importir Mobil :

Tabel 5.19
TANGGAPAN RESPONDEN TERHADAP IKLIM USAHA DI KOTA BATAM

Tanggapan	Jumlah Responden	(%)
Sangat Berpengaruh	4	4,00
Berpengaruh	12	12,00
Cukup Berpengaruh	40	40,00
Tidak Berpengaruh	36	36,00
Sangat Tidak Berpengaruh	8	8,00
Jumlah	100	100,00

Berdasarkan Tabel 5.19 diatas dinyatakan bahwa 16 % menyatakan kondisi Iklim Usaha di Batam sangat berpengaruh dan berpengaruh. Sisanya 40 % menyatakan cukup berpengaruh terhadap kondisi kerja Importir Mobil karena dibandingkan daerah lain di Indonesia kondisi investasi di Batam cukup aman dan terkendali sebagai daerah bonded area dan 16 % menyatakan sangat mempengaruhi.

5.2.6. PERSAINGAN USAHA

Yang dimaksudkan disini adalah persaingan antara Importir Mobil terhadap kemampuan daya serap pasar dan daya dukung jalan yang ada di Kota Batam. Semakin banyak Importir Mobil maka persaingan usaha semakin kompetitif sehingga konsumen diuntungkan dengan banyaknya alternatif terhadap pemilihan barangnya. Keadaan persaingan usaha dipengaruhi oleh indikator sebagai berikut :

5.2.6.1. Jumlah Pemain

Jumlah Importir Mobil yang terlalu banyak juga dapat mempengaruhi daya serap pasar dan produk yang ditawarkan. Tabel 5.20 dapat dilihat dari jawaban Importir Mobil atas pertanyaan persepsional sebagai berikut :

Tabel 5.20
TANGGAPAN RESPONDEN TENTANG PENGARUH PERSAINGAN USAHA TERHADAP
JUMLAH PEMAIN MOBIL DI KOTA BATAM

Tanggapan	Jumlah Responden	(%)
Sangat Banyak	32	32,00
Banyak	40	40,00
Sedang	21	21,00
Sedikit	4	4,00
Sangat Sedikit	3	3,00
Jumlah	100	100,00

Berdasarkan Tabel 5.20 jawaban responden menyatakan banyak dan sangat banyak sebesar 72 %. Hal ini dapat dilihat dari banyaknya Importir Mobil di Kota Batam dibandingkan dengan Pulaunya yang kecil. Peraturan yang cukup mudah dalam mendirikan dealer mobil juga berpengaruh. Sisanya 21 % mengatakan sedang dan hanya 7 % menyatakan sedikit.

5.2.6.2. Daya Serap

Kemampuan daya serap pasar juga mempengaruhi kinerja Importir Mobil. Kondisi persaingan usaha akan terjadi karena Batam dilihat dari jumlah pendaftaran STNK selalu meningkat setiap tahun sehingga banyak yang pingin ikut menjadi pemain mobil.

Tabel 5.21 akan terlihat dari jawaban responden Importir Mobil atas daya serap pasar mobil di Kota Batam:

Tabel 5.21
TANGGAPAN RESPONDEN TERHADAP KONDISI DAYA SERAP PASAR MOBIL DI KOTA BATAM

Tanggapan	Jumlah Responden	(%)
Sangat Besar	9	9,00
Besar	17	17,00
Sedang	42	42,00
Kecil	21	21,00
Sangat Kecil	11	11,00
Jumlah	100	100,00

Berdasarkan Tabel 5.21 terlihat bahwa 26 % responden Importir Mobil masih menyatakan sangat besar dan besar. Sisanya 42 % mengatakan sedang sehingga masih ada peluang yang cukup besar daya serap pasarnya dan 32 % menyatakan kecil dan sangat kecil.



BAB VI

PEMBAHASAN

BAB VI

P E M B A H A S A N

Pada bab I, dijelaskan bahwa tujuan penelitian ini adalah untuk mengetahui pengaruh Kebijakan Pemerintah yaitu Kebijakan Fiskal dan Moneter, Kebijakan Regulator, Kebijakan Kelembagaan, Kondisi Makro Sosial Ekonomi dan Persaingan Usaha terhadap Kinerja Perusahaan Importir Mobil di Kota Batam. Selain itu juga untuk mengetahui Pengaruh Kebijakan Pemerintah yang mempunyai pengaruh dominan terhadap Kinerja Perusahaan Importir Mobil.

Untuk mengetahui tujuan penelitian, digunakan metode analisis kuantitatif dengan menggunakan metode regresi linier berganda.

6.1. Hasil Pengujian Model

6.1.1. Signifikansi Pengaruh Variabel dalam Model

Untuk mengetahui signifikansi Pengaruh dan keeratan hubungan antara Kebijakan Pemerintah yaitu Kebijakan Fiskal dan Moneter, Kebijakan Regulator, Kebijakan Kelembagaan, Kondisi Makro Sosial Ekonomi dan Persaingan Usaha secara bersama-sama terhadap Kinerja Perusahaan Importir Mobil di Kota Batam dapat diketahui melalui uji F dan dengan menghitung nilai R^2 adjusted.

Nilai F hitung yang diperoleh melalui perhitungan pada tabel 6.1 menunjukkan nilai sebesar 6,612. Nilai tersebut jauh berada diatas nilai F tabel pada sebesar 2,30 pada taraf nyata 0,05. Sehingga dapat dikatakan bahwa pengaruh Kebijakan Pemerintah secara bersama-sama terhadap Kinerja Perusahaan Importir Mobil adalah sangat bermakna. Demikian juga dilihat dari nilai probabilitasnya

(0,000) lebih kecil dari taraf nyata 0,05, menunjukkan pengaruh Kebijakan Pemerintah tersebut memang signifikan atau bermakna terhadap Kinerja Perusahaan Importir Mobil.

Besar nilai R^2 adjusted adalah 0,221 yang berarti besaran variasi daripada Kinerja Perusahaan Importir Mobil yang dapat dijelaskan oleh variabel-variabel dalam model (Kebijakan Pemerintah) adalah sebesar 22,10%. Sedangkan 77,90% variasi kinerja perusahaan importir dijelaskan oleh faktor-faktor di luar model.

6.1.2. Multikolinearitas

Penyimpangan pertama pada asumsi model klasik adalah adanya multikolinearitas dalam model regresi yang dihasilkan. Artinya, antar variabel bebas yang terdapat dalam model memiliki hubungan yang sempurna atau mendekati sempurna (koefisien korelasinya tinggi atau bahkan 1).

Konsekuensi yang sangat tinggi bagi model regresi yang mengandung multikolinearitas adalah bahwa kesalahan standar estimasi akan cenderung meningkat dengan bertambahnya variabel bebas, tingkat signifikansi yang digunakan untuk menolak hipotesis nol semakin besar dan probabilitas menerima hipotesis yang salah (kesalahan β) juga akan semakin besar. Akibatnya model regresi yang diperoleh tidak sah (*valid*) untuk menaksir nilai variabel tidak bebas. Indikator yang paling jelas akibat adanya multikolinearitas ini adalah dapat terlihat pada model yang menghasilkan R^2 tinggi dan f rasio tinggi, tetapi nilai t hitung sangat rendah yang berarti sebagian besar atau bahkan seluruh koefisien regresi tidak signifikan (bermakna).

Salah satu cara untuk mendeteksi multikolinearitas adalah dengan Uji Korelasi Pearson. Jika koefisien korelasi bermakna, berarti pada variabel bebas terjadi multikolinearitas (Sudrajat, 1984 : 181).

Hasil uji korelasi Pearson sebagaimana dapat dilihat pada matrik korelasi antar variabel bebas (lihat lampiran), menunjukkan secara umum tidak terjadinya multikolinearitas antar variabel bebas dalam model. Nilai korelasi tertinggi dari uji korelasi person adalah sebesar 0,19 yaitu antara variabel X4 dengan variabel X5. Nilai ini jelas jauh dibawah batas toleransi dari nilai korelasi antar variable yang mengindikasikan terjadinya multikonilearitas.

Hasil pengujian di atas model juga diperkuat oleh nilai VIF (*Variance Inflation Factor*) untuk semua variabel yang lebih kecil dari 5 (VIF Variabel <5) jadi tidak ada persoalan multikolinariatas dengan variabel bebas yang lainnya. Sedangkan dilihat dari nilai *condition index*, kecuali variabel X5 (persaingan usaha) maka variabel selainnya tidak mengalami multikolinearitas. Adapun nilai condition index (CI) variable persaingan usaha adalah 26,26. Nilai CI > 15 daripada variabel X5 di atas menunjukkan adanya multikolinearitas variabel tersebut dengan variabel independen lainnya.

6.1.3. Heterokedastisitas

Penyimpangan asumsi model klasik yang kedua adalah adanya heterokedastisitas. Artinya varians variabel dalam model tidak sama/konstan. Konsekuensi adanya heterokedastisitas dalam model regresi adalah penaksir (estimator) yang diperoleh tidak efisien, baik dalam sampel kecil maupun dalam sampel besar, walaupun penaksir yang diperoleh menggambarkan populasinya

(tidak bias) dan bertambahnya sampel yang digunakan akan mendekati nilai sebenarnya (konsisten). Ini disebabkan oleh variansnya yang tidak minimum (tidak efisien).

Hasil pengujian atas model menunjukkan bahwa model telah memenuhi asumsi klasik ekonometrika yakni model harus bersifat homoskedastis atau tidak bersifat heteroskedastis. Bukti atas homoskedastis model ditunjukkan oleh nilai *standard error of estimate* (2,05) yang lebih kecil dari nilai standar deviasi sebesar 2,32.

6.1.4. Otokorelasi

Penyimpangan model regresi yang ketiga adalah adanya otokorelasi dalam model regresi. Artinya adanya korelasi antar variabel anggota sampel yang diurutkan berdasarkan waktu (*time series*) atau ruang (*cross sectional*).

Konsekuensi dari adanya otokorelasi dalam suatu model adalah varians sampel tidak dapat menggambarkan varians populasinya sehingga uji F maupun uji t menjadi tidak akurat.

Dalam (Sudrajat, 1984: 220), Alat uji yang digunakan untuk mendeteksi adanya otokorelasi diantaranya dengan menggunakan Uji Durbin Watson (DW test). Pengujian dilakukan dengan membandingkan nilai DW test dengan DW tabel dengan kriteria sebagai berikut:

1. H_0 : tidak ada korelasi positif

$d < d_L$, tolak H_0 , terjadi korelasi positif

$d > d_U$, terima H_0 , tidak ada korelasi positif

$d_L \leq d \leq d_U$, tidak dapat disimpulkan (kesimpulan meragukan)

2. H_0 ; tidak ada korelasi negatif

$d > 4 - d_L$, tolak H_0 , ada korelasi positif

$d < 4 - d_U$, terima H_0 , tidak ada korelasi negatif.

$4 - d_U \leq d \leq 4 - d_L$, tidak dapat disimpulkan (kesimpulan meragukan)

3. H_0 : tidak ada korelasi positif atau negatif

$d < d_L$ atau $d > 4 - d_L$, tolak H_0 , ada korelasi positif atau negatif

$d_U < d < 4 - d_U$, diterima H_0 tidak ada korelasi positif atau negatif

$d_L \leq d \leq d_U$ atau $4 - d_U \leq d \leq 4 - d_L$, tidak dapat disimpulkan (kesimpulan meragukan)

Perhitungan nilai DW test (d) adalah 1,811 (lihat lampiran). Sedangkan nilai d_U untuk DW tabel pada taraf nyata 0,05 adalah 1,780. Dengan demikian nilai d memenuhi kriteria non otokorelasi yaitu berada diatas d_U ($d > d_U$), atau dengan kata lain tidak terjadi otokorelasi dalam model regresi ini, baik pada sisi pengujian positif maupun negatif.

6.2. Hasil Pengujian Hipotesis

Hipotesis pertama yang diajukan dalam penelitian ini adalah diduga Kebijakan Pemerintah mempunyai pengaruh bermakna terhadap Kinerja Perusahaan Importir Mobil. Untuk menguji hipotesis tersebut digunakan uji F yang hasilnya dapat dilihat pada tabel 6.1.

Dari tabel 6.1 dapat diketahui bahwa nilai F hitung adalah sebesar 6,612 dengan probabilitas 0,000. Apabila dibandingkan dengan F tabel pada taraf nyata 0,05 (yaitu sebesar 2,30), maka nilai F hitung lebih besar dibandingkan dengan F tabel. Berarti

variabel Kebijakan Fiskal dan Moneter, Kebijakan Regulatif, Kebijakan Kelembagaan, Kondisi Makro Sosial Ekonomi dan Persaingan Usaha secara bersama-sama mempunyai pengaruh yang bermakna terhadap Kinerja Perusahaan Importir Mobil di Kota Batam. Demikian juga kalau dilihat nilai probabilitasnya (sebesar 0,000) yang berada jauh dibawah nilai 0,05 menunjukkan pengaruh variabel-variabel tersebut secara bersama-sama terhadap Kinerja Perusahaan memang sangat bermakna.

Besarnya kontribusi seluruh variabel X terhadap Kinerja Perusahaan Importir Mobil ditunjukkan oleh angka R^2 . Berdasarkan tabel 6.1 diketahui R^2 adalah 0,260 (atau 26,01 %). Dengan demikian seluruh variabel bebas (X_1 , X_2 , X_3 , X_4 , dan X_5) yang digunakan dalam persamaan regresi secara bersama-sama telah mampu memberikan kontribusi terhadap Kinerja Perusahaan Importir Mobil sebesar 26,01 %. Dengan kata lain Pengaruh Kebijakan Fiskal dan Moneter, Kebijakan Regulatif, Kebijakan Kelembagaan, Keadaan Makro Sosial Ekonomi dan Persaingan Usaha secara bersama-sama berpengaruh terhadap Kinerja Perusahaan.

Berdasarkan uraian diatas, maka dapat disimpulkan sebagai berikut :

- a. H_0 yang menyatakan bahwa Pengaruh Kebijakan Pemerintah yaitu Kebijakan Fiskal dan Moneter, Kebijakan Regulatif, Kebijakan Kelembagaan, Keadaan Makro Sosial Ekonomi dan Persaingan Usaha tidak mempunyai pengaruh terhadap Kinerja Perusahaan Importir Mobil di Kota Batam.
- b. H_a yang menyatakan bahwa Pengaruh Kebijakan Pemerintah yaitu Kebijakan Fiskal dan Moneter, Kebijakan Regulatif, Kebijakan Kelembagaan, Keadaan Makro Sosial Ekonomi dan Persaingan Usaha mempunyai pengaruh terhadap Kinerja Perusahaan Importir Mobil di Kota Batam.

Dengan demikian hipotesis 2 diterima atau terbukti kebenarannya.

Hipotesis 2 yang menyatakan diduga dari Pengaruh Kebijakan Pemerintah tersebut pengaruh Keadaan Makro Sosial Ekonomi mempunyai pengaruh yang dominan terhadap Kinerja Perusahaan Importir Mobil di Kota Batam dapat dibuktikan dengan melihat nilai t hitung masing-masing variabel dan koefisien determinasi parsial (r^2).

Pada tabel 5.22 terlihat bahwa nilai t hitung masing-masing variabel berbeda-beda. Nilai t hitung variabel X1 adalah 1,74; variabel X2 adalah 2,14; variabel X3 adalah 2,42; variabel X4 adalah 3,15 dan variabel X5 adalah 2,18. Apabila nilai t hitung masing-masing variabel tersebut dibandingkan dengan nilai t tabel pada taraf nyata 0,05 yang sebesar 1,985, maka semua variabel bebas kecuali variabel X1, secara parsial mempunyai pengaruh yang bermakna terhadap Kinerja Perusahaan Importir Mobil karena nilai t hitungnya lebih besar dari pada nilai t tabelnya. Yang diduga sebelumnya variabel Kebijakan Fiskal dan Moneter berpengaruh terhadap Kinerja Perusahaan tidak terbukti. Untuk membuktikan hipotesis 2, nilai t hitung masing-masing variabel bebas dibandingkan. Yang memiliki nilai t hitung paling besar berarti variabel tersebut mempunyai pengaruh dominan terhadap variabel Y. Dari perbandingan tersebut diperoleh perhitungan bahwa variabel X4 mempunyai t hitung tertinggi, sehingga dapat dinyatakan bahwa Pengaruh Keadaan Makro Sosial Ekonomi mempunyai pengaruh dominan terhadap Kinerja Perusahaan Importir Mobil. Dengan demikian hipotesis 2 yang menyatakan diduga dari Pengaruh Kebijakan Pemerintah, pengaruh Kondisi Makro Sosial Ekonomi mempunyai pengaruh dominan terhadap Kinerja Perusahaan Importir Mobil di Kota Batam terbukti kebenarannya.

Selanjutnya untuk mengetahui seberapa besar sumbangan atau pengaruh masing-masing variabel bebas terhadap variabel tidak bebasnya, dapat diketahui dengan melihat angka r^2 . Dari tabel 6.1 terlihat besarnya r^2 untuk variabel X1 adalah 0,0351 berarti sumbangan atau pengaruh Kebijakan Fiskal dan Moneter terhadap Kinerja Perusahaan Importir Mobil adalah 3,51 %. Selanjutnya besarnya r^2 untuk variabel X2 mempunyai pengaruh variabel Kebijakan Regulator terhadap Kinerja Importir Mobil adalah 2,9 %. Nilai r^2 untuk variabel X3 mempunyai pengaruh variabel Kebijakan Kelembagaan terhadap Kinerja Importir Mobil adalah 5,82 %. Nilai r^2 untuk variabel X4 mempunyai pengaruh variabel Keadaan Makro Sosial Ekonomi terhadap Kinerja Importir Mobil adalah 9,7 %. Dan nilai r^2 untuk variabel X5 mempunyai pengaruh variabel keadaan Persaingan Usaha terhadap Kinerja Importir Mobil adalah 4,08 %.

6.3. Hasil Persamaan Regresi

Sesuai dengan tujuan penelitian, model analisis yang digunakan dalam penelitian ini adalah model analisis Regresi Linier Berganda (*Multiple Regression Analysis*). Analisis regresi berganda digunakan untuk mengetahui pengaruh variabel-variabel tertentu (disebut variabel bebas) terhadap variabel lain (disebut variabel tidak bebas). Dalam penelitian ini, variabel bebas tersebut adalah Kebijakan Fiskal dan Moneter, Kebijakan Regulator, Kebijakan Kelembagaan dan Keadaan Makro Sosial Ekonomi serta Persaingan Usaha. Sedangkan variabel tidak bebasnya adalah Kinerja Perusahaan Importir Mobil di Kota Batam.

Untuk menentukan persamaan regresi, digunakan pengolahan data berupa SPSS yang hasilnya dapat dilihat pada Tabel 6.1 berikut:

Tabel 6.1
RANGKUMAN HASIL ANALISIS REGRESI PENGARUH KEBIJAKAN PEMERINTAH
TERHADAP KINERJA PERUSAHAAN IMPORTIR MOBIL DI KOTA BATAM

Variabel Tidak Bebas	Variabel Bebas	Koefisien Regresi	T hitung	Probabilitas	r ²
Y	X1	0,19	1,74	0,08	3,51%
	X2	0,22	2,14	0,03	2,9 %
	X3	0,32	2,42	0,03	5,82%
	X4	0,43	3,15	0,00	9,7 %
	X5	0,34	2,18	0,03	4,08%
				Jumlah	26,01%
	Konstanta	1,515	F Ratio	6,612	
	R Squared	0,260	Probabilitas	0,000	
	Multiple R	0,510			

Keterangan :

X1 = Kebijakan Fiskal dan Moneter

X2 = Kebijakan Regulasi

X3 = Kebijakan Kelembagaan

X4 = Keadaan Makro Sosial Ekonomi

X5 = Persaingan Usaha

$p \leq 0,05$ Signifikan

$p > 0,05$ Non Signifikan

Berdasarkan hasil analisis pada Tabel 6.1, maka persamaan regresi yang dihasilkan adalah :

$$Y = 1,51 + 0,19X_1 + 0,22 X_2 + 0,32X_3 + 0,43X_4 + 0,34X_5$$

Selanjutnya untuk koefisien regresi variabel bebas, semua variabel (X1, X2, X3, X4, dan X5) menunjukkan nilai positif. Ini berarti terdapat hubungan searah dengan variabel tidak bebas (Y). Dengan demikian apabila Pengaruh Kebijakan

Pemerintah yang terdiri dari Kebijakan Fiskal Dan Moneter, Kebijakan Regulatif, Kebijakan Kelembagaan, Keadaan Makro Sosial Ekonomi dan Persaingan Usaha meningkat, maka akan meningkatkan Kinerja Perusahaan Importir Mobil begitu juga sebaliknya.

6.4. Pengaruh Masing-Masing Variabel Kebijakan Pemerintah terhadap Kinerja Perusahaan

Untuk mengetahui pengaruh masing-masing variabel Kebijakan Pemerintah yaitu Kebijakan Fiskal dan Moneter, Kebijakan Regulatif, Kebijakan Kelembagaan, Keadaan Makro Sosial Ekonomi dan Persaingan Usaha terhadap Kinerja Perusahaan Importir Mobil melalui uji t atau uji parsial. Hasil perhitungan uji t tersebut (t hitung) dibandingkan dengan t tabel pada taraf nyata 0,05. Selanjutnya untuk menghitung pengaruh tersebut dilakukan dengan menghitung nilai r^2 masing-masing variabel bebas. Hasil analisis dapat dilihat pada tabel 6.2 berikut :

Tabel 6.2
PERBANDINGAN NILAI T HITUNG DENGAN T TABEL DAN NILAI r^2 MASING-MASING VARIABEL BEBAS PADA TARAF NYATA 0,05

No	Variabel Bebas	Nilai t hitung	Nilai t tabel	Keterangan	Nilai r^2
1	X1	1,74	1,985	t hit < t tab	0,0351
2	X2	2,14	1,985	t hit > t tab	0,0290
3	X3	2,42	1,985	t hit > t tab	0,0582
4	X4	3,15	1,985	t hit > t tab	0,0970
5	X5	2,18	1,985	t hit > t tab	0,0482

Keterangan :

X1 = Kebijakan Fiskal dan Moneter

X2 = Kebijakan Regulatif

X3 = Kebijakan Kelembagaan

X4 = Keadaan Makro Sosial Ekonomi

X5 = Persaingan Usaha

Berdasarkan hasil yang ditunjukkan oleh Tabel 6.1 diketahui bahwa dari kelima variabel bebas dalam model, variabel yang pengaruh paling besar terhadap Kinerja Perusahaan adalah variabel Keadaan Makro Sosial Ekonomi (X4) dengan nilai koefisien parameter 0,43. Setelah variabel kondisi makro sosial ekonomi, variabel yang lebih berpengaruh terhadap Kinerja Perusahaan adalah variabel Kebijakan Kelembagaan (X3) dan Persaingan Usaha (X5). Nilai koefisien parameter kedua variabel tersebut adalah 0,32 dan 0,34.

Sedangkan variabel kebijakan Fiskal dan Moneter dan Kebijakan Regulatif memiliki pengaruh yang tidak signifikan terhadap Kinerja Perusahaan. Demikian pula Kebijakan Regulatif, meskipun signifikan tapi besaran pengaruhnya lebih kecil dibandingkan dengan ketiga variabel dominan yang disebutkan diatas. Lebih besarnya berpengaruh variabel Keadaan Makro Sosial Ekonomi dan variabel Kebijakan Kelembagaan terhadap Kinerja Perusahaan dibandingkan dengan variabel lainnya adalah disebabkan karena kedua variabel ini mempunyai peranan yang sangat penting. Keadaan Makro Sosial Ekonomi dengan indikator tingkat inflasi, daya beli masyarakat dan iklim usaha sangat menentukan terhadap perkembangan usaha perusahaan importir mobil. Tingkat inflasi yang rendah akan mempengaruhi pola kehidupan masyarakat Kota Batam dalam menarik minat daya beli. Begitu juga iklim usaha yang kondusif baik masyarakat maupun pengusaha merasa aman sehingga dapat berakibat naiknya investasi dan pertumbuhan ekonomi di Kota Batam.

Dalam Muana Nanga (2001:253) mengemukakan bahwa dalam kaitan dengan dampak akibat inflasi dikemukakan bahwa inflasi cenderung memperendah tingkat bunga riil, menyebabkan terjadinya ketidakseimbangan di pasar modal, Hal ini akan menyebabkan penawaran dana untuk investasi menurun, dan sebagai akibatnya investasi sektor swasta tertekan sampai ke bawah tingkat keseimbangannya yang

disebabkan oleh terbatasnya penawaran dana yang dapat dipinjamkan (*loanable funds*). Karenanya sejauh inflasi menuntun ke arah tingkat bunga riil yang rendah dan ketidakseimbangan pasar modal, inflasi itu memperkecil investasi dan pertumbuhan.

6.4.1. Pengaruh Variabel Kebijakan Fiskal dan Moneter terhadap Kinerja Perusahaan

Koefisien regresi variabel Kebijakan Fiskal dan Moneter (X1) yang terdiri dari indikator perpajakan, kurs valuta dan suku bunga adalah 0,19 yang berarti menunjukkan hubungan positif atau searah dengan variabel Kinerja Perusahaan Importir Mobil. Artinya apabila pengaruh Kebijakan Fiskal dan Moneter besar, Kinerja Perusahaan akan meningkat. Sebaliknya apabila pengaruh Kebijakan Fiskal dan Moneter kecil, maka Kinerja Perusahaan akan menurun.

Hasil t hitung dari variabel Kebijakan Fiskal dan Moneter adalah sebesar 1,74. Hasil ini lebih kecil dibandingkan t tabel pada taraf nyata 0,05 yang sebesar 1,985. Dengan demikian variabel Kebijakan Fiskal dan Moneter (X1) tidak mempunyai pengaruh secara bermakna terhadap Kinerja Perusahaan di Kota Batam. Tetapi kalau $\alpha > 0,1$, maka hasilnya signifikan karena nilai t hitung lebih besar dari t tabel yang nilainya 1,661.

Tidak berpengaruhnya kebijakan fiskal dan moneter terhadap kinerja perusahaan adalah mengingat bahwa kebijakan fiskal dan moneter bahwa status Kota Batam yang bersifat daerah bonded zone, dimana pemasukan mobil dari luar negeri ke Batam tidak dikenai beban fiskal seperti jika masuk ke wilayah pabean Indonesia lainnya. Dengan kondisi sifat kewilayahan yang khas demikian, maka perubahan kebijakan fiskal dan moneter yang ditetapkan oleh Pemerintah Pusat kurang memberikan pengaruh ke Kota Batam. Disamping itu, belum jelasnya status

Kota Batam apakah akan bersifat Free Trade Zone atau tidak, juga menjadi sebab kurang berpengaruhnya variabel tersebut terhadap kinerja perusahaan di Kota Batam.

Besarnya sumbangan variabel Kebijakan Fiskal dan Moneter terhadap Kinerja Perusahaan adalah 3,51 % dengan asumsi bahwa variabel bebas yang lain dianggap konstan. Memang kalau dilihat dari kondisi masyarakat Batam yang rata-rata pekerja dan pengusaha, tidak terlalu memikirkan perubahan kebijakan fiskal dan moneter. Dimana pada saat pembelian mobil tidak terlalu memikirkan besarnya pajak kendaraan dan suku bunga kredit kendaraan. Karena untuk mata uang yang beredar di Batam disamping Rupiah juga dollar Singapura yang juga mempengaruhi pola hidup masyarakat Batam.

6.4.2. Pengaruh Variabel Kebijakan Regulatif terhadap Kinerja Perusahaan

Dilihat dari prosedur pemasukan mobil di Kota Batam Importir Mobil berhadapan dengan dua jenis peraturan, yaitu peraturan yang dikeluarkan oleh pusat dan dijalankan oleh institusi pusat di daerah yaitu bea dan cukai dan kepolisian. Jenis kedua adalah peraturan yang dikeluarkan oleh Pemerintah Kota Batam dan dilaksanakan oleh dinas Perindag. Secara bersama-sama peraturan tersebut dijalankan sebagai syarat memasukkan mobil di Batam. Dalam kenyataan dilapangan prosedur pemasukan mobil cukup kompleks dan cukup fleksibel. Hanya saja peraturan pemasukan mobil di Kota Batam sering berubah-ubah sehingga memberikan celah bagi Importir untuk memasukkan mobil secara tidak prosedur.

Koefisien regresi untuk variabel X_2 adalah 0,22. Berarti variabel Kebijakan Regulatif yang terdiri dari indikator Kompleksitas Peraturan Pemerintah,

Kompleksitas Peraturan Daerah, Fleksibilitas Peraturan Pemerintah dan Fleksibilitas Peraturan Daerah mempunyai hubungan positif atau searah dengan Kinerja Perusahaan Importir Mobil di Kota Batam. Artinya apabila pengaruh Kebijakan Regulatif tinggi maka Kinerja Perusahaan Importir Mobil diharapkan meningkat. Sebaliknya apabila kondisi diatas diabaikan, dikhawatirkan Kinerja Perusahaan Importir Mobil menurun.

Besarnya t hitung untuk variabel Kebijakan Regulatif adalah 2,14 dengan probabilitas 0,03. Nilai tersebut lebih besar dibanding nilai t tabel yaitu 1,985 dengan taraf nyata 0,05. Dengan demikian variabel pengaruh Kebijakan Regulatif (X_2) mempunyai pengaruh bermakna terhadap Kinerja Perusahaan Importir Mobil di Kota Batam. Besarnya pengaruh tersebut adalah 2,9 % dengan anggapan variabel lain adalah konstan.

6.4.3. Pengaruh Variabel Kebijakan Kelembagaan terhadap Kinerja Perusahaan

Pelayanan Dinas Perindustrian dan perdagangan Kota Batam dan Bea Cukai dalam pemasukan mobil cukup baik dan dapat dibuktikan dalam pertanyaan persepsional di bab 5. Hubungan variabel Kebijakan Kelembagaan atau X_3 yang terdiri dari indikator Pelayanan Disperindag Kota Batam dan Pelayanan Bea Cukai dengan Kinerja Perusahaan Importir Mobil adalah positif atau searah. Ini dapat dilihat dari koefisien regresinya yaitu 0,32. Dengan demikian apabila pengaruh Kebijakan Kelembagaan tinggi maka Kinerja Perusahaan Importir Mobil meningkat. Sebaliknya apabila hubungan pengaruh Kebijakan Kelembagaan tersebut tidak tinggi maka Kinerja Perusahaan Importir Mobil menurun.

Nilai t hitung untuk variabel Kebijakan Kelembagaan adalah 2,42. Dibandingkan nilai t tabel pada taraf nyata 0,05 nilai t hitung lebih besar dari t tabel yang sebesar 1,985. Berarti variabel pengaruh Kebijakan Kelembagaan mempunyai pengaruh yang signifikan terhadap Kinerja Perusahaan Importir Mobil di Kota Batam.

Berpengaruhnya variabel ini terhadap kinerja perusahaan disebabkan karena pelayanan Dinas Perindag Pemerintah Kota Batam dan Bea Cukai yang memadai dapat mempercepat kinerja Importir Mobil. Kondisi ini dapat dilihat dari pengurusan dokumen kendaraan untuk di Disperindag adalah Alokasi Mobil dan di Bea Cukai adalah Formulir BB. Kecepatan dalam pelayanan dapat memberikan kepuasan terhadap pelanggannya .

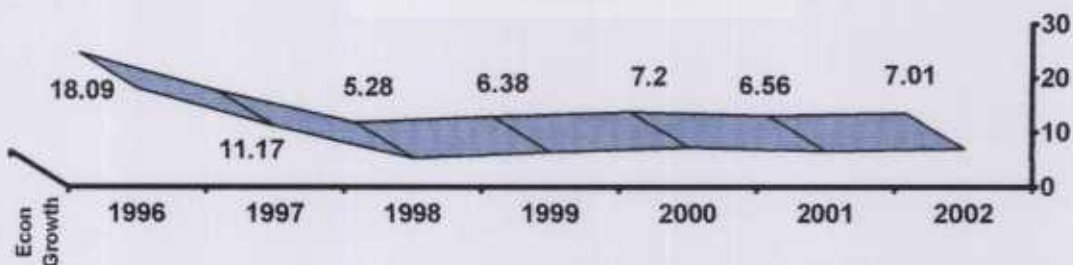
6.4.4. Pengaruh Variabel Keadaan Makro Sosial Ekonomi terhadap Kinerja Perusahaan

Koefisien regresi variabel Keadaan Makro Sosial Ekonomi (X_4) yang terdiri dari indikator tingkat inflasi, daya beli masyarakat dan Iklim Usaha adalah 0,43 yang berarti menunjukkan hubungan positif atau searah dengan variabel Kinerja Perusahaan Importir Mobil. Artinya apabila Keadaan Makro Sosial Ekonomi berpengaruh sekali, Kinerja Perusahaan Importir Mobil juga meningkat. Sebaliknya apabila Keadaan Makro Sosial Ekonomi tidak berpengaruh maka Kinerja Perusahaan Importir Mobil akan menurun.

Jika dilihat dari perbandingan kontribusi nilai tambah kegiatan perekonomian Batam terhadap Propinsi Riau menurut lapangan usaha yang terdiri dari 9 sektor usaha yaitu sektor pertanian, pertambangan dan galian, industri, listrik, gas dan air bersih, bangunan, perdagangan, hotel dan restoran, pengangkutan

dan komunikasi, keuangan dan jasa-jasa yang masing-masing Location Quotient (LQ) dalam periode 1993 – 1999 untuk sektor perdagangan telah menjadi salah satu sektor andalan/sektor dasar (dengan LQ telah lebih besar dari 1,00) di Batam yaitu LQ 1,11 s/d 2,42 (lihat lampiran). Ini berarti dilihat dari Kondisi Makro Sosial Ekonomi bahwa perkembangan industri yang menjadi sektor andalan Batam memberikan pengaruh dan manfaat bagi masyarakat Batam dalam perkembangan permintaan akan mobil.

Selama periode sebelum krisis moneter tahun 1998, ekonomi Kota Batam selalu tumbuh dua digit. Pertumbuhan tertinggi tercatat terjadi pada tahun 1991 sebesar 31,28%, dan terendah pada tahun 1997 yaitu 11,17%. Pada saat krisis moneter, jika di kota-kota lain begitu juga di tingkat nasional, pertumbuhan ekonomi adalah negatif, Kota Batam tetap tumbuh sebesar 5,28%. Untuk tahun 2002 ini pertumbuhan ekonomi Batam adalah 7,02%. Selengkapnya perkembangan ekonomi Batam dapat dilihat pada Gambar 6.1.



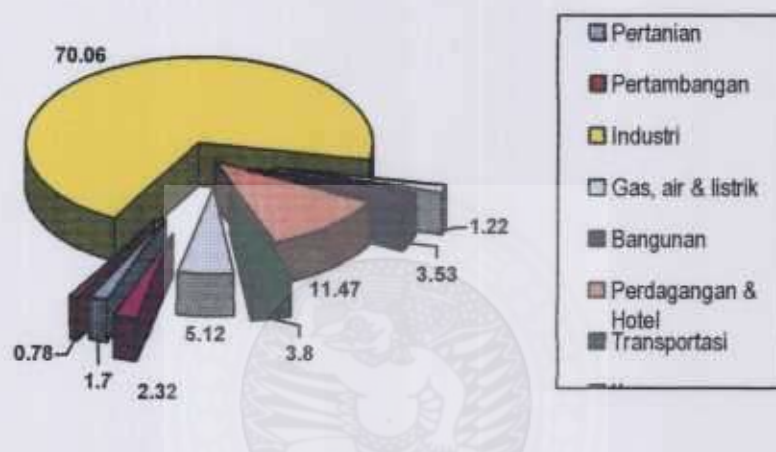
Sum

Sumber : Badan Pusat Statistik Kota Batam 2002

Gambar 6.1. PERKEMBANGAN EKONOMI KOTA BATAM TAHUN 1996 – 2002 (DALAM PERSENTASE)

PDRB Kota Batam menurut harga konstan pada tahun 2002 adalah Rp. 3.006 Milyar, dengan kontribusi terbesar berasal dari sektor industri, kemudian

sektor perdagangan dan hotel, serta sektor gas, air dan listrik, dengan proporsi masing-masing 70,06%, 11,47% dan 5,12%. Sedangkan sektor yang paling kecil kontribusinya adalah pertambangan (0,78%), pertanian (1,7%), listrik, gas dan air (1,22%). Detil distribusi persentase PDRB Kota Batam menurut sektor (lapangan usaha) dapat dilihat pada Gambar 6.2. berikut :



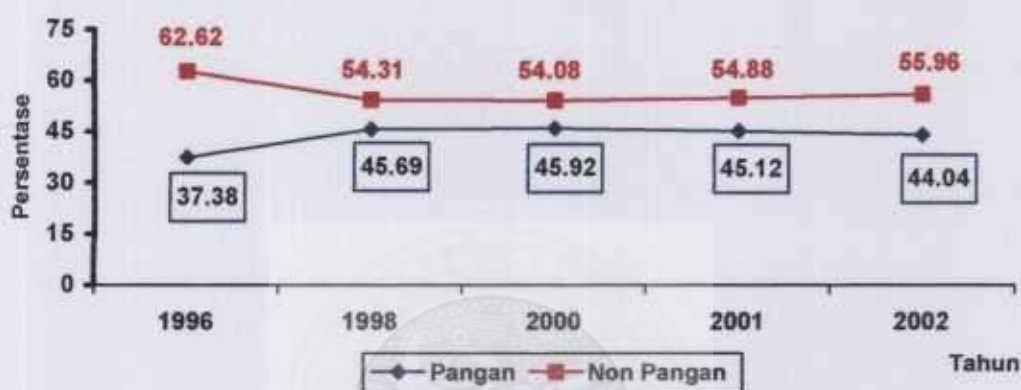
Sumber : Laporan Perekonomian Kota Batam 2001

Gambar 6.2. DISTRIBUSI PDRB KOTA BATAM MENURUT HARGA KONSTAN 1993 PADA TAHUN 2002 (DALAM PERSENTASE)

Pendapatan perkapita Kota Batam menurut harga konstans pada tahun 2001 adalah Rp. 5,68 juta, sedikit meningkat dibandingkan tahun sebelumnya Rp. 5,66 juta. Sedangkan dibandingkan dengan tahun 2000, pendapatan perkapita Kota Batam mengalami penurunan sebesar 24,47%. Turunnya pendapatan ini ditenggarai akibat dampak krisis yang masih berlangsung serta ketidakpastian hukum yang meliputi Kota Batam belakangan ini.

Menurunnya pendapatan perkapita Kota Batam sebagai akibat krisis ekonomi, telah mempengaruhi konsumsi masyarakat. Realitas ini ditunjukkan oleh

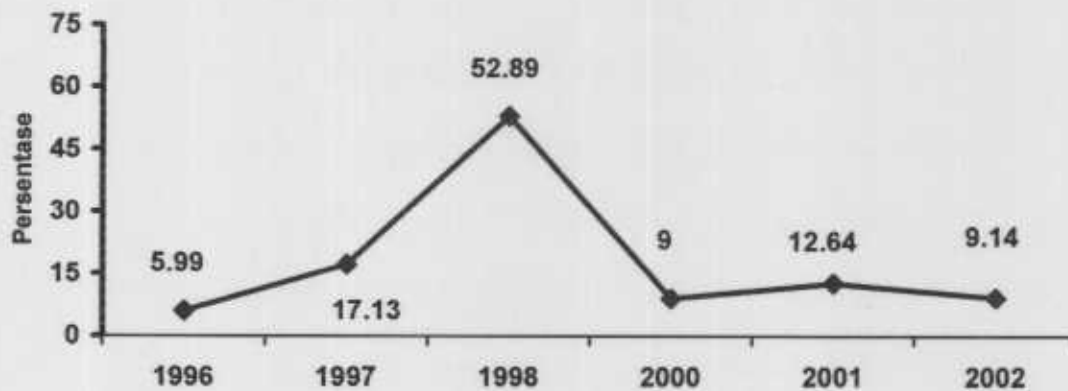
peningkatan relatif proporsi pendapatan yang dibelanjakan untuk pangan pada masa setelah krisis dibandingkan dengan sebelum krisis, seperti pada Gambar 6.3. Dari gambar dimaksud, terlihat meskipun untuk tahun 2002 tingkat kesejahteraan sedikit mengalami peningkatan dibandingkan dengan tahun-tahun sebelumnya, namun tetap masih lebih rendah dibandingkan dengan periode sebelum krisis (tahun 1996) periode awal krisis ekonomi.



Sumber : Diolah sendiri dari Laporan Perekonomian Kota Batam 2001

Gambar 6.3. PROPORSI PENDAPATAN YANG DIBELANJAKAN UNTUK PANGAN DAN NON PANGAN DI KOTA BATAM TAHUN 1996 - 2001 (DALAM PERSENTASE).

Meskipun dampak krisis moneter terhadap Indonesia belum reda, namun beberapa indikator ekonomi menunjukkan peningkatan cukup berarti dan permintaan akan kendaraan meningkat seperti terlihat pada tabel 5.3 diatas karena didukung oleh kebijakan pemerintah yang cukup mendukung usaha. Dari segi inflasi, perkembangan ekonomi Kota Batam juga menunjukkan trend yang membaik meskipun belum sebagaimana pada keadaan sebelum krisis. Tingkat inflasi Batam tahun 2002 adalah 9,14, turut dibandingkan dengan tahun 2001 sebesar 12,64. Selengkapnya perkembangan indikator inflasi Kota Batam dapat dilihat pada Gambar 6.4.



Sumber : Badan Pusat Statistik Kota Batam 2002

Gambar 5.7. PERKEMBANGAN INFLASI KOTA BATAM 1996 – 2002 (DALAM PERSENTASE)

Hasil t hitung dari variabel Keadaan Makro Sosial Ekonomi adalah sebesar 3,15. Hasil ini lebih besar dibandingkan t tabel pada taraf nyata 0,05 yang sebesar 1,985. Dengan demikian variabel X4 ini mempunyai pengaruh bermakna terhadap Kinerja Importir Mobil di Kota Batam.

Besarnya sumbangan variabel Keadaan Makro Sosial Ekonomi terhadap Kinerja Perusahaan adalah 9,7 % dengan asumsi bahwa variabel bebas yang lain dianggap konstan. Dibanding variabel lain, variabel X4 ini mempunyai r^2 yang paling besar. Ini berarti variabel Keadaan Makro Sosial Ekonomi atau variabel X4 mempunyai pengaruh dominan terhadap Kinerja Perusahaan Importir Mobil di Kota Batam. Besarnya pengaruh Keadaan Makro Sosial Ekonomi terhadap Kinerja Perusahaan Importir Mobil secara dominan dapat dipahami karena variabel ini berhubungan erat dengan kondisi usaha.

6.4.5. Pengaruh Variabel Persaingan Usaha terhadap Kinerja Perusahaan

Penjualan Importir Mobil untuk semua merek tahun 2001 sebesar 3.474 unit, tahun 2002 sebesar 4.162 dan tahun 2003 sampai dengan bulan Nopember 2003 adalah 5.070. Ini menunjukkan persaingan antara Importir Mobil

cukup ketat dalam memperebutkan segmen pasar. Kalau dilihat dari minat masyarakat dalam memiliki mobil cukup tinggi karena mobil yang dimasukkan ke Batam adalah mobil rekondisi yang dijual dengan harga terjangkau.

Koefisien regresi variabel Persaingan Usaha (X5) yang terdiri dari indikator jumlah pemain dan daya serap pasar terhadap Kinerja Perusahaan adalah 0,34. Berarti hubungan antara variabel X5 tersebut dengan Kinerja Perusahaan Importir Mobil adalah positif atau searah. Apabila variabel Persaingan Usaha meningkat maka diharapkan Kinerja Perusahaan Importir Mobil meningkat dan sebaliknya.

Nilai t hitung variabel Persaingan Usaha adalah 2,18 dengan probabilitas 1,985. Angka ini menunjukkan pengaruh variabel Persaingan Usaha terhadap Kinerja Perusahaan adalah signifikan atau bermakna. Sebab t hitungnya lebih besar dari t tabel dan probabilitasnya lebih kecil dari 0,05.

Sumbangan variabel Persaingan Usaha terhadap Kinerja Perusahaan Importir Mobil di Kota Batam adalah 4,08 %.

Kondisi jumlah importir yang setiap tahun bertambah dapat mengakibatkan suatu persaingan antara penjual mobil. Yang paling penting disini masyarakat akan dapat memilih lebih banyak sesuai dengan selera karena banyaknya dealer yang ada di Kota Batam. Daya serap masyarakat Kota Batam terhadap penjualan mobil cukup besar mengingat harga kendaraan di Batam lebih murah dibandingkan dengan daerah lain di wilayah Indonesia, sehingga dapat ikut menentukan kinerja Importir Mobil.



BAB VII

PENUTUP

BAB VII

P E N U T U P

7.1. KESIMPULAN

Dari hasil analisis baik secara kualitatif maupun pengujian kuantitatif dalam studi ini dapat disusun kesimpulan sebagai berikut :

1. Meskipun besarnya suku bunga kredit dari hasil penelitian berpengaruh terhadap penjualan mobil, namun tidak mengurangi minat masyarakat Batam akan memiliki mobil. Hasil pengujian hipotesis 1 yang menyatakan bahwa Kebijakan Fiskal dan Moneter berpengaruh secara signifikan terhadap Kinerja Perusahaan Importir Mobil ternyata setelah diteliti tidak mempunyai pengaruh secara signifikan terhadap Kinerja Perusahaan. Hal ini setelah dilihat dari uji t sebesar 1,74.
2. Kebijakan Regulatif yang kompleks ternyata masih dapat meningkatkan kinerja perusahaan Importir Mobil. Hasil penelitian hipotesis 2 yang menyatakan bahwa Kebijakan Regulatif berpengaruh secara signifikan terhadap Kinerja Perusahaan dapat diterima.
3. Kebijakan Kelembagaan berpengaruh signifikan terhadap Kinerja Perusahaan adalah dapat diterima. Hasil penelitian lapangan menunjukkan bahwa kinerja Disperindag sebesar 66 % baik, sedang pelayanan Bea dan Cukai Batam 76 % menyatakan baik.
4. Walaupun Indonesia dilanda krisis, namun tingkat pertumbuhan ekonomi di Batam cukup baik. Hal ini dapat dilihat dari Hipotesis 4 yang menyatakan

bahwa Kondisi Makro Ekonomi berpengaruh secara signifikan terhadap Kinerja Perusahaan Importir juga dapat diterima dan menjadi pengaruh yang paling dominan dibanding dengan variabel yang lain. Hal ini dapat dilihat dari koefisien regresinya sebesar 0,43.

5. Kondisi Persaingan Usaha berpengaruh secara signifikan terhadap Kinerja Perusahaan dapat diterima.
6. Kebijakan Fiskal dan Moneter, Kebijakan Regulatif, Kebijakan Kelembagaan, Kondisi Makro Sosial Ekonomi dan Persaingan Usaha secara serentak berpengaruh signifikan terhadap Kinerja Perusahaan Importir Mobil dapat diterima karena dilihat dari uji F nilai sebesar 6,612 yang berada jauh diatas nilai F tabel 2,30. R^2 adjusted 0,221 yang berarti besaran variasi daripada Kinerja Perusahaan Importir Mobil yang dapat dijelaskan oleh variabel-variabel dalam model sebesar 22,10 %. Sedangkan 77,90 % variasi kinerja perusahaan dijelaskan oleh faktor-faktor diluar model.
7. Diduga Kebijakan Fiskal dan Moneter mempunyai pengaruh dominan terhadap Kinerja Perusahaan ternyata tidak terbukti.
8. Dari pembuktian dan analisis ketujuh hipotesis tersebut dapat ditarik kesimpulan bahwa Kebijakan Pemerintah yang meliputi Kebijakan Fiskal dan Moneter dengan indikator perpajakan, kurs valuta dan suku bunga, Kebijakan Regulatif dengan indikator kompleksitas peraturan pemerintah, kompleksitas peraturan daerah dan fleksibilitas peraturan pemerintah serta fleksibilitas peraturan daerah, Kebijakan Kelembagaan dengan indikator pelayanan Disperindag dan pelayanan Bea dan Cukai dan Kondisi Makro Sosial Ekonomi

dengan indikator tingkat inflasi, daya beli masyarakat serta iklim usaha serta Persaingan Usaha dengan indikator jumlah pemain dan daya serap pasar secara bersama-sama berpengaruh positif/signifikan terhadap Kinerja Perusahaan Importir Mobil di Kota Batam. Selanjutnya dari hasil penelitian antar variabel dapat dikatakan bahwa variabel Kondisi Makro Sosial Ekonomi berpengaruh lebih dominan terhadap Kinerja Perusahaan Importir Mobil.

7.2. SARAN

Berdasarkan hasil temuan diatas, dalam rangka melihat pengaruh Kebijakan Pemerintah terhadap Kinerja Perusahaan Importir Mobil disarankan beberapa hal sebagai berikut :

1. Kepada Pemerintah agar dapat menjamin iklim usaha yang kondusif dan tidak terlalu mencampuri atau merubah kebijakan yang sudah berjalan dengan baik sehingga ada kepastian hukum bagi dunia usaha.
2. Pemerintah harus lebih meningkatkan kesejahteraan dan meningkatkan kinerja aparaturnya sehingga pelayanan kepada masyarakat lebih optimal.
3. Mengingat banyaknya Importir Mobil di Kota Batam, hendaknya Pemerintah Kota Batam menyeleksi dan memberikan kriteria yang cukup berpihak kepada masyarakat sehingga bisa diperoleh Importir Mobil yang bertanggung jawab.
4. Untuk mendukung peningkatan Kinerja Perusahaan Importir mobil di Kota Batam yang secara langsung juga akan mempengaruhi dinamika perekonomian Batam, maka disarankan kepada Pemerintah Pusat agar secepatnya menetapkan kepastian hukum Kota Batam ditinjau dari segi ekonomi, yakni apakah Kota Batam merupakan Free Trade Zone atau tidak.

Kepastian hukum penting untuk mengurangi tindakan spekulasi dan ilegal serta untuk kemantapan usaha atau bisnis yang dilakukan oleh pelaku ekonomi Batam, khususnya para importir mobil.

5. Agar pasar mobil tidak rusak akibat perdagangan mobil ilegal/bodong, maka disarankan agar importir mobil mau bekerjasama dengan pihak pemerintah dan masyarakat untuk mengupayakan tindakan pengawasan yang lebih ketat dengan cara mendesak penetapan hukum yang lebih berat dan konsisten terhadap pelaku tindakan ilegal dalam memasukkan mobil ke Kota Batam. Bentuk kerjasama ini antara lain dapat diwujudkan dengan menciptakan sebuah Tim Monitoring yang berwenang melakukan inspeksi atas simpul-simpul yang menjadi entry point masuknya mobil secara ilegal ke Kota Batam.
6. Untuk masyarakat disarankan agar berpartisipasi aktif dalam membantu pemerintah dalam mengendalikan sisi negatif dari perdagangan mobil di Kota Batam dengan membantu mencegah terjadinya pemasukan mobil ilegal ke Kota Batam.



DAFTAR PUSTAKA

DAFTAR PUSTAKA

- Ahmad, Kamaruddin, 1997. *Akuntansi Manajemen*, RajaGrafindo Persada, Jakarta.
- Arsyad Lincolin, 1992. *Ekonomi Pembangunan*, Bagian Penerbitan STIE – YKPN, Yogyakarta.
- Algifary, 1997. *Analisis Regresi: Teori, Kasus, dan Solusi*, Edisi I, BPFE, Yogyakarta.
- Arikunto, Suharsimi. 2002. *Prosedur Penelitian – Suatu Pendekatan Praktek*. Edisi Revisi V, PT. Rineka Sipta Jakarta.
- Boediono, 1982. *Seri Sinopsis Pengantar Ilmu Ekonomi No. 4*, BPFE, Yogyakarta.
- Badan Pusat Statistik Indonesia, 2002
- Badan Perencanaan Pembangunan Kota Batam, 2001. *Studi Evaluasi Dampak Pembangunan Industri di Kota Batam*, Laporan Akhir.
- , 2001. *Kajian Karakteristik Kegiatan Sosial, Ekonomi, Kependudukan dan Lingkungan Kota Batam*, Laporan Akhir.
- Branshon,WN, 1989, *Macroeconomic Theory and Policy*, Third edition, Harper dan Row, Publishers, New York.
- Billingsley, Patrick, et al, 1990. *Statistical Inference For Management And Economics*, Third Edition, Allyn an Bacon Inc, Massachusetts.
- Caven, David W, 2000. *Strategic Marketing*, Irwin-McGaw-Hill.
- David Romer, 1996, *Advanced Macroeconomic*, University of California, Berkely.
- Dunn, William N, 1995. *Analisa Kebijakan Publik*, Yogyakarta, Hanindita Graha Widya.
- Dunn, William N, 1998. *Pengantar Analisis Kebijakan Publik*, Edisi Kedua, Yogyakarta, Gadjah Mada University Press.
- Effendi, Sofian, 1995. *Prinsip-Prinsip Pengukuran dan Penyusunan Skala*, Dalam Masri Singarimbun dan Sofian Effendi, Metode Penelitian Survei, LP3ES, Jakarta.

- Gujarati, Damodar, 1993. *Ekonometrika Dasar*, Cetakan Ketiga, Terjemahan, Erlangga, Jakarta.
- Jhingan, M.L., 1999. *Ekonomi Pembangunan dan Perencanaan*, Rajawali Press.
- Komaruddin, 1992. *Menejemen Pengawasan Kualitas Terpadu*, Rajawali, Jakarta.
- Kotler, Philip, AB Susanto, 2000. *Manajemen Pemasaran di Indonesia*, Salemba Empat.
- Keegan, Warren, J, Sindoro, Alexander, 1996. *Manajemen Pemasaran Global*, Prenhallindo, Jakarta.
- Lindauer, John, 1971. *Macroeconomics*, New York : John Wiley & Sons, Inc.
- Miernyk, William H., 1971. *Economics*, New York : Random House Inc.
- Muller, Ralph O, 1996. *Basic Principles of Structural Equation Modelling*, Springer, New York
- Muhadi, Akmad, 1997, "Relevansi Adopsi Manajemen Jepang dalam Kerangka Pengembangan Sumber Daya Manusia dan Industrialisasi di Indonesia, Pendekatan Proses dan Keterkaitan Ekonomi", *Jurnal Ekonomi Pembangunan*, Volume 2 Nomor 2.
- Mustopadidjaja dkk, 2000. *Akuntabilitas Kinerja Instansi Pemerintah-Modul Pembelajaran (Training of Trainers/training experts)*, Lembaga Administrasi Negara, Jakarta.
- Nanga, Muana, 2001. *Makroekonomi Teori, Masalah dan Kebijakan*, Edisi Perdana, Divisi Buku Perguruan Tinggi, PT RajaGrafindo Persada, Jakarta.
- Nasir, 1998. *Metode Penelitian*, Grasindo
- Nugroho, D, Riant, 2003. *Kebijakan Publik-Formulasi, Implementasi dan Evaluasi*, PT. Elex Media Komputindo, Kelompok Gramedia, Anggota IKAPI, Jakarta.
- Porter, Michael, 1980. *Competitive Strategy: Techniques for Analyzing Industries and Competitor*.
- Sekretaris Kota, Pemerintah Kota Batam, 2002. Keputusan Walikota Batam Nomor 6 Tahun 2002.
- Rangkuti, Freddy, 2002. *Measuring Customer Satisfaction*. PT. Gramedia Pustaka Utama, Jakarta
- Salim, Abbas, 1998. *Asuransi dan Manajemen Resiko*, Edisi Revisi ke-2, RajaGrafindo Persada.

- Santoso, Amir , 1993. *Analisis Kebijakan Publik: Suatu Pengantar*, Jurnal Ilmu Politik 3, Jakarta, Gramedia.
- Sudrajat, M, 1984. *Mengenal Ekonometrika Pemula*, Armica, Bandung.
- Suparmoko, M, 2002. *Ekonomi Publik-Untuk Keuangan dan Pembangunan Daerah*. Edisi Pertama, Andi Offset, Yogyakarta.
- Santoso, Singgih, 2001. *SPSS Mengolah Data Statistik Secara Profesional Versi 7.5*, PT. Elex Media Komputindo, Gramedia, Jakarta
- Zadjuli, Suroso Imam, 2000. *Peranan Lembaga Perguruan Tinggi Dalam Sosialisasi dan Pengembangan Ekonomi Islam di Indonesia*, Makalah.
- , 2002. *Pengaruh Globalisasi Terhadap Kemandirian Perekonomian Indonesia ditinjau dari segi otonomi Daerah*. Badan Eksekutif Mahasiswa Fakultas Ekonomi Universitas Airlangga Surabaya.





LAMPIRAN

PETA TEORI**LAMPIRAN : I**

No.	Nama/Tahun	Judul/Tujuan	Paradigma/Konsep/Hipotesis/ Landasan Teori	Hasil Temuan
1	King, Leslie J Tahun 1984	Central Place Theory	Untuk mengkaji tentang penerapan Teory Tempat Pusat	Adanya hubungan fungsional yang bersifat interdependensi antara kota dan wilayah sekitarnya. Prinsip penataan Tempat Pusat adalah : Prinsip pemasaran atau penawaran memberikan pilihan maksimum atas tempat pusat untuk individu dikawasan sub center, prinsip transportasi mengarah pada suatu hirarki yang meminimalkan jarak antara sub center dengan kawasan pusat utama. Prinsip administratif menghendaki bahwa masing-masing pusat memiliki kontrol penuh terhadap enam sub center di sekitarnya.
2	Winoto, Joyo Tahun 2000	Ekonomi Pembangunan	Untuk mengkaji konsep-konsep kota yang berkelanjutan.	Generasi saat ini mempunyai tanggung jawab terhadap generasi yang akan datang tanpa harus mengorbankan peluang bagi generasi sekarang untuk tumbuh dan berkembang

dilanjutkan.....

... ..lanjutan 1

No.	Nama/Tahun	Judul/Tujuan	Paradigma/Konsep/Hipotesis/ Landasan Teori	Hasil Temuan
3.	Zadjuli, Suroso I (1986: 24, 60)	Judul : Pola Pembangunan Berimbang Dalam Struktur Ekonomi Daerah Jawa Timur Tujuan : Memberikan gambaran tentang pendekatan wilayah	Ada 5 (lima) pendekatan tentang wilayah, yaitu <ul style="list-style-type: none"> • Pendekatan Kesamaan (Homogeneity Theme) • Pendekatan Pusat dan Daerah (Centrality and location Theme) • Pendekatan berdasarkan Kebijakan (Policy Theme). • Pendekatan Lingkungan Hidup (The Ecological Theme) • Pendekatan Perencanaan (Planning Theme) 	Saat ini terdapat beberapa daerah yang tidak mempunyai sumber daya alam, di kembangkan melalui tahapan tertiary industries untuk keperluan ekspor. Jenis industri yang masuk ke Batam sebagian terbesar bergerak dalam bidang elektronika, pariwisata serta alih kapal. Untuk daerah seperti ini pada umumnya dipakai pendekatan berdasarkan kebijakan (Policy Theme) dan sebagai akibatnya pendekatan lingkungan hidup terabaikan
4.	Wilkinson, Thomas O. (1965: 215-216)	Judul : The Urbanization of Japanese Labor, 1868- 1955. Tujuan : Melihat perbandingan urbanisasi ditingkat internasional serta perbedaan pola yang ada.	Wilkinson mengkategorikan kota di Jepang menjadi beberapa macam, berdasarkan fungsi yang ada, misalnya : <ul style="list-style-type: none"> • Pertanian, Perikanan dan Kehutanan • Pertambangan • Industri • Perdagangan dan Lembaga Keuangan • Transpor dan Komunikasi • Layanan Pemerintah • Lain-lain 	Dengan menggunakan teori Wilkinson, dicoba untuk melihat dari dekat karakteristik Pulau Batam yang dalam 15 tahun terakhir telah berkembang dengan pesat, khususnya dibidang Perindustrian, Perdagangan, Galangan Kapal, Tourisme serta alih kapal.

dilanjutkan.....

.....lanjutan 2

No.	Nama/Tahun	Judul/Tujuan	Paradigma/Konsep/Hipotesis/ Landasan Teori	Hasil Temuan
5.	Nazarra,Suahasil Tahun 1997	Analysis Input-Output	Untuk mengkaji penerapan analisis yang dipergunakan dalam perencanaan	Pendekatan utama dalam analisis input-output adalah sisi produksi, keseimbangan dalam analisis input-output didasarkan pada arus transaksi antar pelaku perekonomian.
6.	John Lindauer (1968)	Macroeconomic	Pajak	Untuk melakukan pembelian dan pembayaran, Pemerintah memerlukan dana. Pemerintah biasanya mengambil nilai-nilai dari pajak, pembayaran yang dibutuhkan pemerintah dari dana sektor ekonomi masyarakat. Pajak mempunyai kegunaan lain selain untuk membiayai pembelian Pemerintah dan pembayaran. Sebagai contoh Pemerintah memungut pajak yang tinggi dari beberapa pajak impor .

LAMPIRAN : II

LOCATION QUOTIENT MENURUT LAPANGAN USAHA ATAS DASAR HARGA KONSTAN 1993, TAHUN 1993-2000 DI BATAM

No.	Lapangan Usaha	1993					1997					2000					Pertumb. Setahun (%)	
		PDRB Riau *)	(%)	PDRB Batam *)	(%)	LQ	PDRB Riau *)	(%)	PDRB Batam *)	(%)	LQ	PDRB Riau *)	(%)	PDRB Batam *)	(%)	LQ	PDRB Riau	PDRB Batam
1	Pertanian	636.24	6.02	10.37	0.80	0.13	1,374.53	6.73	17.92	0.75	0.11	1,816.83	8.40	31.14	1.10	0.13	16.17	17.01
A	PRIMER	636.24	6.02	10.37	0.80	0.13	1,374.53	6.73	17.92	0.75	0.11	1,816.83	8.40	31.14	1.10	0.13	16.17	17.01
2	Pertambangan & Galian	8,136.68	76.94	20.36	1.56	0.02	11,129.92	54.47	23.76	0.99	0.02	11,096.02	51.29	15.89	0.56	0.01	4.53	(3.48)
3	Industri	507.23	4.80	771.64	59.30	12.36	3,550.54	17.38	1,577.90	66.06	3.80	4,207.58	19.45	2,061.15	73.06	3.76	35.29	15.07
4	Listrik, Gas & Air Bersih	36.35	0.34	14.16	1.09	3.17	76.71	0.38	27.03	1.13	3.01	99.43	0.46	40.26	1.43	3.10	15.46	16.10
5	Bangunan	32.69	0.31	64.39	4.95	16.01	645.00	3.16	108.51	4.54	1.44	520.65	2.41	85.14	3.02	1.25	48.50	4.07
B	SEKUNDER	8,712.95	82.39	870.55	66.90	0.81	15,402.17	75.38	1,737.20	72.73	0.96	15,923.68	73.61	2,202.43	78.06	1.06	9.00	14.18
6	Perdagangan, Hotel & Restoran	715.78	6.77	212.98	16.37	2.42	1,549.78	7.58	313.24	13.11	1.73	1,717.74	7.94	248.95	8.82	1.11	13.32	2.25
7	Pengangkutan & Komunikasi	201.23	1.90	61.68	4.74	2.49	582.73	2.85	101.34	4.24	1.49	681.88	3.15	108.52	3.85	1.22	19.05	8.41
8	Bank & Lembaga Keuangan	92.39	0.87	113.70	8.74	10.00	917.51	4.49	172.75	7.23	1.61	832.26	3.85	175.17	6.21	1.61	36.89	6.37
9	Jasa-jasa	216.836	2.05	31.94	2.45	1.20	607.24	2.97	46.00	1.93	0.65	661.57	3.06	55.10	1.95	0.64	17.28	8.10
C	TERSIER	1,226.23	11.60	420.30	32.30	2.78	3,657.27	17.90	633.33	26.52	1.48	3,893.45	18.00	587.74	20.83	1.16	17.95	4.91
	JUMLAH	10,575.42	100.00	1,301.22	100.00	1.00	20,433.96	100.00	2,388.45	100.00	1.00	21,633.95	100.00	2,821.31	100.00	1.00	10.77	11.69

Catatan : *) Milyar rupiah.

Sumber : - Badan Pusat Statistik Kota Batam, "Batam Dalam Angka Tahun 2000",

- BPS, Jakarta, "PDRB Propinsi-Propinsi di Indonesia Menurut Lapangan Usaha Tahun 1988-1993 dan 1997-2000",
disusun dan diolah kembali.

LAMPIRAN : III**DAFTAR IMPORTIR MOBIL YANG MASIH AKTIF**

1	Agung Automall, PT
2	Andalan Jaya Sejahtera, PT
3	Aneka Favourite Trading, PT
4	Anugerah Millenis Utama, PT
5	Arie Boerni Bintang, PT
6	Auto Glymindo Pratama, PT
7	Auto Bintang, PT
8	Auto Mobilindo, PT
9	Antar Bumi, PT
10	Automobilindo, PT
11	Autonusa Mitratama, PT
12	Barelang Ekspres, PT
13	Batam Auto Mulia Pratama, PT
14	Batam Mobilindo, PT
15	Batam Motor Indonesia, PT
16	Batamas Reja Abadi, PT
17	Bumi Melayu, PT
18	Bintang Jaya, PT
19	Bunga Mas, PT
20	Capri Sakti Internasional, PT
21	Carindo Usaha Mandiri, PT
22	Cemara Famili Putra, CV
23	Cipto Mobil Putra Batam, PT
24	Carnation, PT
25	Crystal, PT
26	Citra Niaga, PT
27	Desmo Pratama, PT
28	Doresindo Prakarsa, PT
29	Duta Citra Bersama, PT
30	Estheka Primajaya, PT
31	Esti Ragil, PT
32	Era Pradipta Mandiri, PT
33	Farda, PT
34	Global Automobil, PT
35	Golden Star Agung Indah Perkasa, PT
36	Graha Motor, PT
37	Gunamas, PT
38	Indicar Jaya Utama, PT
39	Indomas Batam Automobil, PT
40	Indrakarsa, PT
41	Istana Mardhika, PT
42	Jasno Jackindo Virgo, PT
43	Jaystar Batam, PT
44	Kok Yan New, CV
45	Kabil, PT
46	Kia Motor, PT
47	Kopti
48	Kramayuda Tiga Berlian Motor, PT

DAFTAR IMPORTIR MOBIL YANG MASIH AKTIF

49	Koperasi Mega Gotong Royong
50	Koperasi Pandu Wisata Batam
51	Koperasi Surya Timur
52	Koperasi Veteran
53	Kurnia Limas Motor, PT
54	Legenda Melayu, PT
55	Majesti Prima Batam, PT
56	Mega Pratama Motorindo, PT
57	Mitra Kreasi Solusindo, PT
58	Multi Cipta Nusa Mandiri, PT
59	Multi Sarana Idea, PT
60	Multi Usaha Inter Buana, PT
61	Marconi, PT
62	Natarindo Putra Batam, PT
63	Niaga Rimbun Mandiri, PT
64	Nagoya Motor, PT
65	Nusa Jaya Sejahtera, PT
66	Paloh Putra Mandiri, PT
67	Panca Perdana Persada, PT
68	Putra Berkah, PT
69	Putra Bumi, PT
70	Pinki, CV
71	Pionika Mobilindo Utama, PT
72	Pranata Bumi Pertiwi, PT
73	Prima Jaya Perkasa, PT
74	Palaguna, PT
75	Paramount, PT
76	Perdana, PT
77	Quantum Canari Indonesia, PT
78	Rarantika, PT
79	Remicon, PT
80	Rantiyara Wirajaya, PT
81	Rizki Rahman, CV
82	Rodamas Makmur Motor, PT
83	Sakura Citra Sinarindo, PT
84	Sakura Motorindo, PT
85	Sinar Sentral Batam, PT
86	Suma, PT
87	Sumber Rejeki Indo Utama, PT
88	Surya Agung Indah Perkasa, PT
89	Surya Pratama, CV
90	Sri Rejeki, PT
91	Srimas Automobile, PT
92	Toop Cool, CV
93	United Perkasa Motor, PT
94	Wahana Sinar Mobilindo, PT
95	Wahyu Kencana Intidimensi, PT
96	Win Auto Indonesia, PT
97	Win Motor, PT
98	Wirawai Inasa Nara, PT
99	Wirana, PT
100	Yuda Agung, PT

Batam, September 2003

Nomor : -
Lampiran : 2 (dua) lembar
Perihal : Partisipasi Responden Penelitian

Kepada Yth.
Bapak/Ibu/Saudara _____
di
Kota Batam

Dengan hormat,

Guna penulisan penelitian untuk Tesis peserta Program Studi Ilmu Ekonomi Program Magister Program Pasca Sarjana Universitas Airlangga Surabaya:

N a m a : Hari Basuki
NIM : 090010156 L
Judul : “Pengaruh Kebijakan Pemerintah Terhadap Persepsi Kinerja Importir Mobil di Kota Batam”

Pembimbing : Prof. Dr. H. Suroso Imam Zadjuli, SE

Bahwa dengan ini kami mohon berkenan Bapak/Ibu/Saudara untuk menjadi responden penelitian ini.

Pertanyaan-pertanyaan dalam kuesioner terlampir adalah bukan untuk keperluan pendataan pajak dan sejenisnya dan apa saja informasi yang dikemukakan, kami akan menjamin kerahasiaannya.

Demikian dan atas bantuannya kami ucapkan terima kasih.

Hormat kami,
Peneliti

Hari Basuki
NIM 090010156 L

IDENTITAS RESPONDEN

- 1. NAMA IMPORTIR MOBIL :
- 2. LAMA BERDIRI :
- 3. NAMA PEMILIK :
- 4. JENIS KELAMIN : Laki-laki
 Wanita
- 5. USIA :
- 6. PENDIDIKAN TERAKHIR : SD
PEMILIK : SLTP
: SLTA
: DIPLOMA
: SARJANA
: PASCA SARJANA

Catatan : Pertanyaan-pertanyaan dalam kuesioner ini adalah dalam rangka keperluan untuk Penelitian Tesis pada Program Pascasarjana (S2) Universitas Airlangga Surabaya, bukan untuk keperluan pendataan pajak dan sejenisnya. Apa saja informasi yang dikemukakan, akan terjamin kerahasiaannya.

A. Pertanyaan Tentang Perusahaan

- 1. Sebutkanlah jumlah karyawan yang saat ini dipekerjakan pada perusahaan Bapak/Ibu/Sdr? Orang.
- 2. Sebutkanlah berapa jumlah mobil yang diimpor oleh perusahaan ini dalam tiga tahun terakhir?
Tahun 2003 adalah mobil
Tahun 2002 adalah mobil
Tahun 2001 adalah mobil
- 3. Sebutkanlah berapa rata-rata jumlah mobil yang dapat dijual dalam sebulan selama tiga tahun terakhir?
Tahun 2003 adalah unit mobil per bulan
Tahun 2002 adalah unit mobil per bulan
Tahun 2001 adalah unit mobil per bulan
- 4. Mohon disebutkan, berapa jumlah rata-rata Omzet perusahaan per bulan pada tahun ini?
Rp per bulan

5. Mohon disebutkan, berapa jumlah keuntungan (net profit) perusahaan pada tiga tahun terakhir?
Tahun 2003 adalah Rp
Tahun 2002 adalah Rp
Tahun 2001 adalah Rp

B. Pertanyaan Persepsional

1. Bagaimana menurut persepsi Bapak/Ibu/Saudara tentang Kebijakan Pemerintah baik pusat maupun daerah di bidang perpajakan, seperti pajak pendapatan, pajak kendaraan bermotor atau lainnya?
 - a. Sangat memberatkan
 - b. Memberatkan
 - c. Cukup memberatkan
 - d. Tidak memberatkan
 - e. Sangat tidak memberatkan

2. Bagaimana menurut persepsi Bapak/Ibu/Sdr tentang kestabilan kurs rupiah terhadap mata uang asing dalam dua tahun terakhir?
 - a. Sangat stabil
 - b. Stabil
 - c. Cukup stabil
 - d. Tidak stabil
 - e. Sangat tidak stabil

3. Bagaimana menurut persepsi Bapak/Ibu/Sdr tentang **pengaruh kurs rupiah** dalam rentang tiga tahun terakhir terhadap bisnis yang dilakukan oleh perusahaan ini?
 - a. Sangat berpengaruh
 - b. Berpengaruh
 - c. Cukup berpengaruh
 - d. Tidak berpengaruh
 - e. Sangat tidak berpengaruh

4. Bagaimana menurut persepsi Bapak/Ibu/Sdr tentang kestabilan rata-rata suku bunga pinjaman perbankan selama dua tahun terakhir?
 - a. Sangat tinggi
 - b. Tinggi
 - c. Sedang
 - d. Rendah
 - e. Sangat rendah

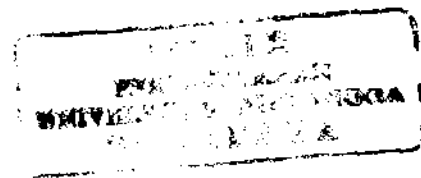
5. Bagaimana menurut persepsi Bapak/Ibu/Sdr **pengaruh suku bunga pinjaman perbankan** dalam rentang tiga tahun terakhir terhadap bisnis yang dilakukan oleh perusahaan ini?
 - a. Sangat berpengaruh
 - b. Berpengaruh
 - c. Cukup berpengaruh
 - d. Tidak berpengaruh
 - e. Sangat tidak berpengaruh

6. Bagaimana persepsi saudara tentang Kompleksitas (kerumitan) Peraturan Pemerintah Pusat terhadap Kebijakan Pemerintah dalam hal pemasukan/impor mobil di Kota Batam?
 - a. Sangat kompleks
 - b. Kompleks
 - c. Cukup kompleks
 - d. Kurang kompleks
 - e. Tidak kompleks

7. Bagaimana persepsi Bapak/Ibu/Sdr tentang Kompleksitas (kerumitan) Peraturan Daerah terhadap Kebijakan Pemerintah dalam hal pemasukan/impor mobil di Kota Batam ?
 - a. Sangat kompleks
 - b. Kompleks
 - c. Cukup kompleks
 - d. Kurang kompleks
 - e. Tidak kompleks

8. Bagaimana persepsi saudara tentang Fleksibilitas Peraturan Pemerintah Pusat terhadap Kebijakan Pemerintah dalam hal pemasukan/impor mobil di Kota Kota Batam?
 - a. Sangat fleksibel
 - b. Fleksibel
 - c. Cukup fleksibel
 - d. Kurang fleksibel
 - e. Tidak fleksibel

9. Bagaimana persepsi saudara tentang Fleksibilitas Peraturan Pemerintah Daerah terhadap Kebijakan Pemerintah dalam hal pemasukan/impor mobil di Kota Batam?
 - a. Sangat fleksibel
 - b. Fleksibel
 - c. Cukup fleksibel
 - d. Kurang fleksibel
 - e. Tidak fleksibel



10. Menurut persepsi saudara, bagaimana tanggapan saudara atas pelayanan Pemerintah Kota Batam dalam hal ini Dinas Perindustrian dan Perdagangan dalam hal pengurusan ijin tentang pemasukan/impor mobil di Kota Batam ?
 - a. Sangat baik
 - b. Baik
 - c. Sedang
 - d. Buruk
 - e. Sangat buruk

11. Bagaimana menurut persepsi saudara tentang pelayanan Kantor Pelayanan Bea Cukai Batam dalam hal pengurusan ijin pemasukan/impor mobil (form BB) di Kota Batam?
 - a. Sangat baik
 - b. Baik
 - c. Sedang
 - d. Buruk
 - e. Sangat Buruk

12. Bagaimana menurut persepsi Bapak/Ibu/Sdr kestabilan rata-rata tingkat inflasi selama dua tahun terakhir?
 - a. Sangat tinggi
 - b. Tinggi
 - c. Sedang
 - d. Rendah
 - e. Sangat rendah

13. Bagaimana menurut persepsi Bapak/Ibu/Sdr **pengaruh inflasi** dalam rentang tiga tahun terakhir terhadap bisnis yang dilakukan oleh perusahaan ini?
 - a. Sangat berpengaruh
 - b. Berpengaruh
 - c. Cukup berpengaruh
 - d. Tidak berpengaruh
 - e. Sangat tidak berpengaruh

14. Bagaimana menurut persepsi Bapak/Ibu/Sdr tentang daya beli masyarakat, khususnya untuk membeli produk mobil yang ditawarkan?
 - a. Sangat rendah
 - b. Rendah
 - c. Cukup Rendah
 - d. Tinggi
 - e. Sangat tinggi

15. Bagaimana menurut persepsi Bapak/Ibu/Sdr tentang kondisi iklim usaha, khususnya kondisi stabilitas sosial politik di Kota Batam dalam dua tahun terakhir ini?
 - a. Sangat stabil dan kondusif
 - b. Stabil dan kondusif
 - c. Cukup Stabil dan kondusif
 - d. Tidak stabil dan kondusif
 - e. Sangat tidak stabil dan kondusif

16. Bagaimana menurut persepsi Bapak/Ibu/Sdr tentang **pengaruh iklim usaha, khususnya stabilitas sosial politik** di Kota Batam dalam rentang dua tahun terakhir terhadap bisnis yang dilakukan oleh perusahaan ini?
 - a. Sangat berpengaruh
 - b. Berpengaruh
 - c. Cukup berpengaruh
 - d. Tidak berpengaruh
 - e. Sangat tidak berpengaruh

17. Bagaimana menurut persepsi Bapak/Ibu/Sdr tentang jumlah importir mobil yang ada sekarang ini di Kota Batam dibandingkan dengan peluang daya serap pasar Batam terhadap mobil yang ditawarkan?
 - a. Sangat Banyak
 - b. Banyak
 - c. Sedang
 - d. Sedikit
 - e. Sangat Sedikit

18. Bagaimana menurut persepsi Bapak/Ibu/Sdr tentang kapasitas atau kemampuan daya serap pasar Batam terhadap produk mobil yang ditawarkan pada tahun ini?
 - a. Sangat besar
 - b. Besar
 - c. Sedang
 - d. Kecil
 - e. Sangat kecil

19. Bagaimana persepsi Bapak/Ibu/Sdr terhadap keuntungan yang diperoleh oleh perusahaan dalam dua tahun terakhir ini?
 - a. Sangat tinggi
 - b. Tinggi
 - c. Sedang
 - d. Rendah
 - e. Sangat rendah

20. Bagaimana persepsi Bapak/Ibu/Sdr terhadap produktifitas karyawan perusahaan ini?
 - a. Sangat tinggi
 - b. Tinggi
 - c. Sedang
 - d. Rendah
 - e. Sangat rendah

21. Bagaimana persepsi Bapak/Ibu/Sdr terhadap share perusahaan ini terhadap total pangsa pasar mobil di Kota Batam?
 - a. Sangat besar
 - b. Besar
 - c. Sedang
 - d. Kecil
 - e. Sangat kecil

22. Bagaimana persepsi Bapak/Ibu/Sdr terhadap kualitas pelayanan (customer service) yang diberikan oleh karyawan perusahaan ini terhadap konsumen?
 - a. Sangat memuaskan
 - b. Memuaskan
 - c. Cukup memuaskan
 - d. Tidak memuaskan
 - e. Sangat tidak memuaskan

23. Bagaimana menurut persepsi saudara tentang pengaruh Kebijakan Pemerintah dalam hal pemasukan/penjualan mobil terhadap Kebijakan Moneter di Kota Batam ?
 - a. Sangat berpengaruh
 - b. Berpengaruh
 - c. Cukup berpengaruh
 - d. Tidak berpengaruh
 - e. Sangat tidak berpengaruh

24. Dengan adanya peraturan pemasukan mobil di Kota Batam oleh Pemerintah, Kinerja Perusahaan Importir Mobil terhadap penyerapan tenaga kerja ?
 - a. Sangat tinggi
 - b. Tinggi
 - c. Sedang
 - d. Rendah
 - e. Sangat Rendah

25. Berapa prosentase kenaikan/penurunan keuntungan Importir Mobil dengan adanya Kebijakan Pemerintah dalam hal pemasukan mobil di Kota Batam ?persen

26. Berapa prosentase kenaikan/penurunan penyerapan tenaga kerja terhadap Kinerja Perusahaan sehubungan dengan adanya aturan pemasukan mobil di Kota Batam ? Persen

Oooooooooo **Sekian & Terima Kasih Atas Bantuannya** ooooooooooO



DATA TABULASI

IMPORTIR	X1	X2	X3	X4	X5	Y
1	7	12	5	6	4	10
2	6	10	5	8	6	12
3	6	13	5	7	6	12
4	7	12	4	9	6	9
5	3	8	5	8	6	10
6	6	8	5	9	4	12
7	7	7	6	8	5	10
8	6	16	5	11	6	16
9	12	11	7	10	2	16
10	8	11	7	6	7	13
11	8	12	9	7	6	16
12	6	13	9	7	6	12
13	7	10	8	9	5	10
14	5	9	6	6	5	9
15	10	10	6	7	4	13
16	6	12	9	6	4	12
17	8	10	7	9	5	14
18	6	9	6	10	6	12
19	6	12	6	7	2	11
20	7	10	6	8	7	12
21	6	9	6	10	9	15
22	4	12	3	11	9	16
23	7	12	6	9	4	11
24	7	10	6	8	5	13
25	7	13	8	6	4	11
26	7	13	7	7	5	8
27	5	11	8	7	6	11
28	7	9	5	7	7	10
29	6	11	6	7	3	12
30	7	14	4	6	4	13
31	4	10	5	8	7	13
32	3	9	5	11	6	17
33	7	14	5	8	6	14
34	7	10	4	10	6	9
35	7	13	3	8	4	15
36	9	9	7	8	6	11
37	14	10	9	11	5	16
38	8	11	8	8	5	14
39	7	11	7	7	5	14
40	7	8	9	7	5	13
41	7	8	8	7	5	13
42	4	13	8	8	5	13

DATA TABULASI

IMPORTIR	X1	X2	X3	X4	X5	Y
43	6	10	6	8	6	11
44	8	12	8	9	5	14
45	7	14	8	8	6	14
46	7	11	7	9	7	11
47	6	13	6	8	4	10
48	8	14	6	6	4	11
49	4	11	6	8	5	11
50	4	13	5	7	4	13
51	5	11	5	10	5	13
52	6	12	8	7	6	16
53	8	8	5	7	8	14
54	10	9	5	7	7	12
55	10	9	5	6	6	13
56	6	8	5	9	5	15
57	4	10	6	10	5	11
58	3	11	4	7	5	10
59	5	11	4	5	4	11
60	6	10	5	5	5	11
61	7	14	7	7	6	13
62	8	10	5	6	7	13
63	10	10	4	7	5	16
64	8	9	7	12	7	17
65	7	12	8	10	6	12
66	7	9	8	9	8	14
67	4	8	8	10	7	15
68	5	8	10	9	4	14
69	7	11	4	10	3	12
70	7	6	3	9	4	6
71	5	7	5	7	6	10
72	5	8	6	9	5	12
73	7	6	3	9	6	6
74	8	11	6	9	4	18
75	8	12	6	8	4	16
76	7	12	6	8	3	11
77	11	15	8	7	4	10
78	10	12	6	12	8	14
79	9	9	7	9	5	12
80	8	6	5	7	6	12
81	7	15	4	9	6	13
82	6	12	4	8	8	13
83	7	10	6	8	7	13
84	7	11	8	7	5	13
85	5	8	8	7	5	12
86	5	11	7	7	5	9
87	7	11	5	8	3	10
88	7	10	8	9	5	11

DATA TABULASI

IMPORTIR	X1	X2	X3	X4	X5	Y
89	7	12	7	8	7	13
90	5	10	9	9	6	17
91	8	11	9	11	6	14
92	8	11	6	12	6	14
93	8	10	8	11	5	13
94	8	12	7	9	5	15
95	5	14	6	7	5	10
96	4	11	5	7	6	9
97	5	13	6	6	8	14
98	4	9	5	7	5	10
99	3	12	5	8	5	11
100	8	12	5	8	4	12
Jml	669	1072	617	813	540	1243

X1= Kebijakan Fiskal Dan Moneter

X2= Kebijakan Regulator

X3= Kebijakan Kelembagaan

X4= Kondisi Makro Sosial Ekonomi

X5= Persaingan Usaha

Y= Kinerja Perusahaan



Regression

Descriptive Statistics

	Mean	Std. Deviation	N
Y	12.43	2.32	100
X1	6.69	1.91	100
X2	10.72	2.06	100
X3	6.17	1.60	100
X4	8.13	1.56	100
X5	5.40	1.36	100

Correlations

	Y	X1	X2	X3	X4	X5	
Pearson Correlation	Y	1.000	.220	.150	.266	.336	.204
	X1	.220	1.000	.037	.186	.116	-.103
	X2	.150	.037	1.000	.051	-.111	-.140
	X3	.266	.186	.051	1.000	.052	-.041
	X4	.336	.116	-.111	.052	1.000	.194
	X5	.204	-.103	-.140	-.041	.194	1.000
Sig. (1-tailed)	Y		.014	.068	.004	.000	.021
	X1	.014		.358	.032	.126	.153
	X2	.068	.358		.306	.136	.083
	X3	.004	.032	.306		.305	.344
	X4	.000	.126	.136	.305		.027
	X5	.021	.153	.083	.344	.027	
N	Y	100	100	100	100	100	100
	X1	100	100	100	100	100	100
	X2	100	100	100	100	100	100
	X3	100	100	100	100	100	100
	X4	100	100	100	100	100	100
	X5	100	100	100	100	100	100

Model Summary

Model	R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate	Change Statistics					Durbin-Watson
					R Square Change	F Change	df1	df2	Sig. F Change	
1	.510	.260	.221	2.05	.260	6.612	5	94	.000	1.811

a Predictors: (Constant), X5, X3, X2, X1, X4

b Dependent Variable: Y

ANOVA

Model		Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
1	Regression	138.548	5	27.710	6.612	.000
	Residual	393.962	94	4.191		
	Total	532.510	99			

a Predictors: (Constant), X5, X3, X2, X1, X4

b Dependent Variable: Y

Coefficients

Model		Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.	95% Confidence Interval for B		Correlations		Collinearity Statistics		
		B	Std. Error				Lower Bound	Upper Bound	Zero-order	Partial	Part Tolerance	VIF	
1	(Constant)	1.515	1.998		.758	.450	-2.453	5.482					
	X1	.194	.111	.160	1.744	.084	-.027	.416	.220	.177	.155	.939	1.065
	X2	.217	.101	.193	2.143	.035	.016	.419	.150	.216	.190	.970	1.031
	X3	.317	.131	.219	2.423	.017	.057	.577	.266	.242	.215	.962	1.040
	X4	.429	.136	.289	3.147	.002	.158	.700	.336	.309	.279	.935	1.070
	X5	.341	.156	.200	2.181	.032	.031	.651	.204	.219	.193	.933	1.071

a Dependent Variable: Y

Collinearity Diagnostics

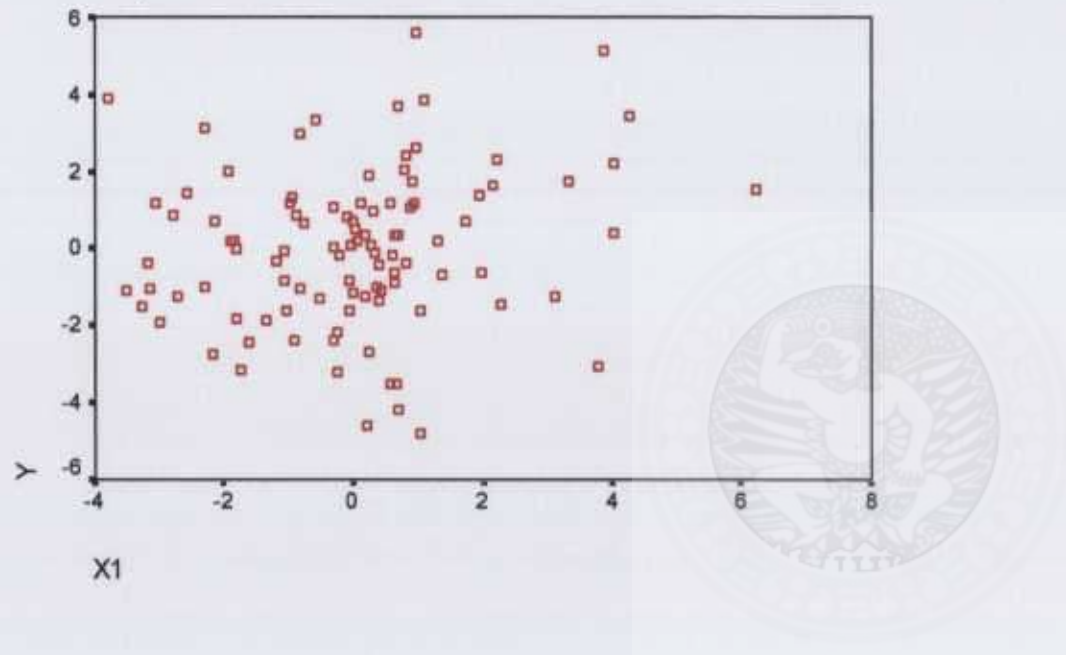
		Eigenvalue	Condition Index	Variance Proportions						
Model	Dimension			(Constant)	X1	X2	X3	X4	X5	
1	1	5.782	1.000	.00	.00	.00	.00	.00	.00	.00
	2	7.716E-02	8.656	.00	.37	.00	.06	.01	.34	
	3	5.493E-02	10.259	.00	.45	.03	.59	.01	.05	
	4	4.552E-02	11.270	.01	.04	.48	.28	.00	.11	
	5	3.201E-02	13.439	.00	.09	.05	.01	.74	.34	
	6	8.380E-03	26.267	.99	.05	.45	.07	.23	.16	

a. Dependent Variable: Y



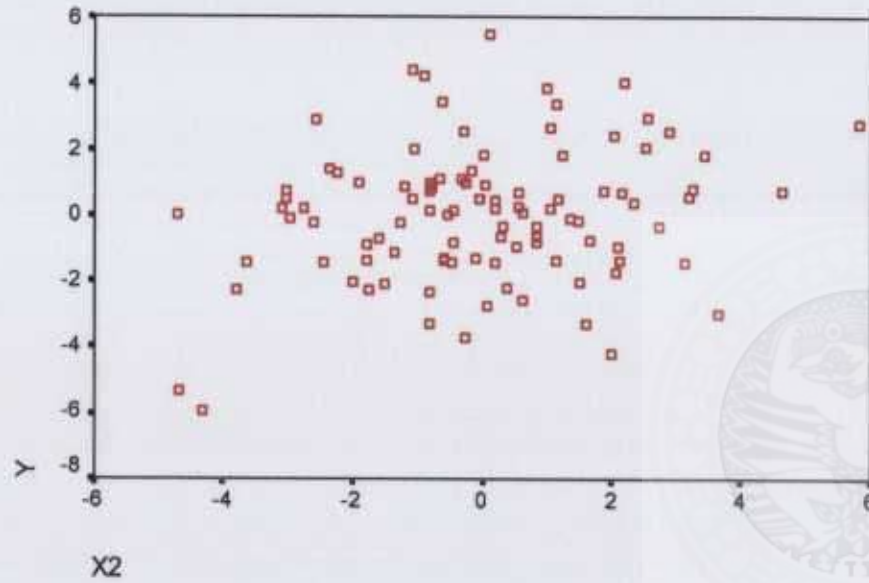
Partial Regression Plot

Dependent Variable: Y



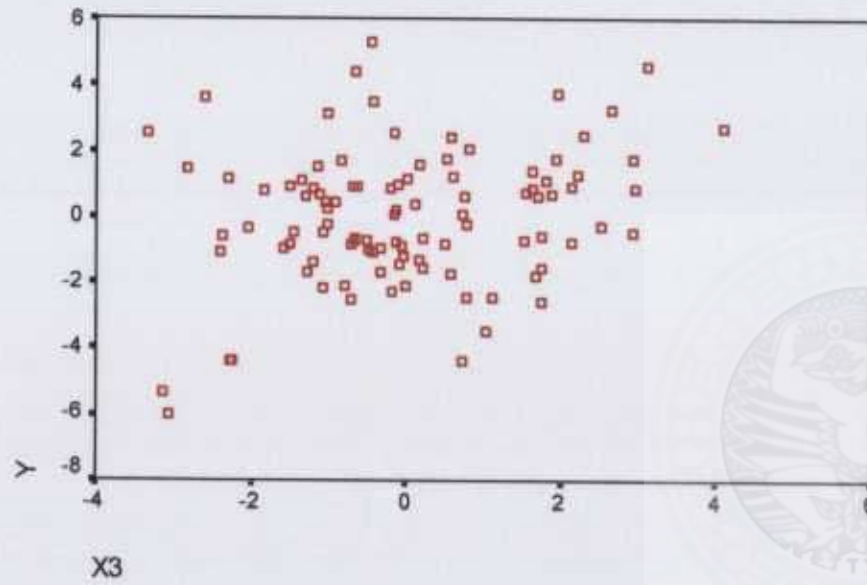
Partial Regression Plot

Dependent Variable: Y



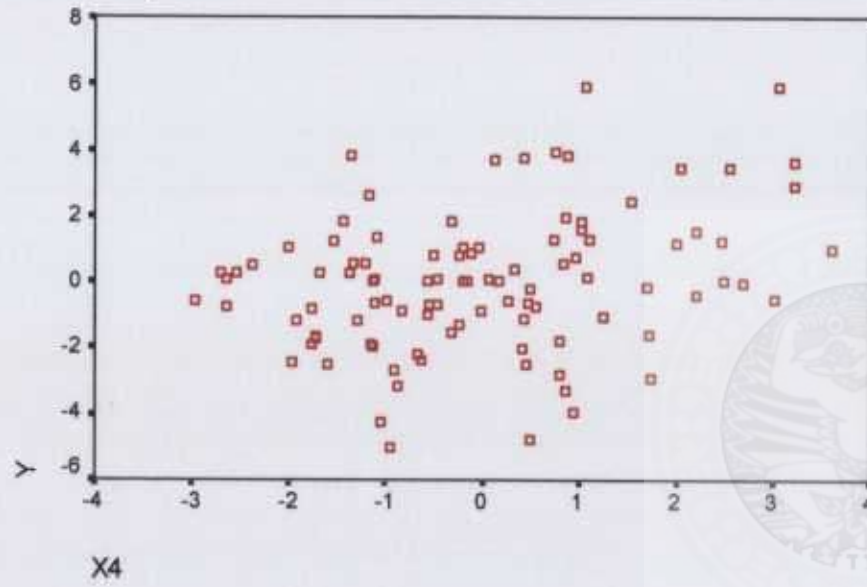
Partial Regression Plot

Dependent Variable: Y



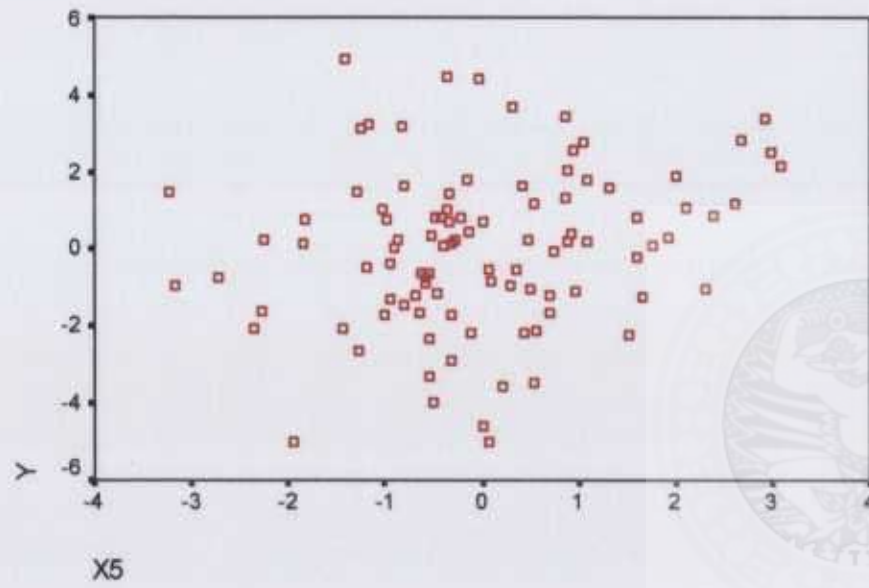
Partial Regression Plot

Dependent Variable: Y



Partial Regression Plot

Dependent Variable: Y



Correlations

		X1	X2	X3	X4	X5
X1	Pearson Correlation	1.000	.037	.186	.116	-.103
	Sig. (2-tailed)		.716	.064	.252	.306
	N	100	100	100	100	100
X2	Pearson Correlation	.037	1.000	.051	-.111	-.140
	Sig. (2-tailed)	.716		.612	.271	.166
	N	100	100	100	100	100
X3	Pearson Correlation	.186	.051	1.000	.052	-.041
	Sig. (2-tailed)	.064	.612		.610	.688
	N	100	100	100	100	100
X4	Pearson Correlation	.116	-.111	.052	1.000	.194
	Sig. (2-tailed)	.252	.271	.610		.054
	N	100	100	100	100	100
X5	Pearson Correlation	-.103	-.140	-.041	.194	1.000
	Sig. (2-tailed)	.306	.166	.688	.054	
	N	100	100	100	100	100

Correlations

		X1	X2	X3	X4	X5
Spearman's rho	X1 Correlation Coefficient	1.000	.025	.179	.073	-.044
	Sig. (2-tailed)		.804	.075	.473	.665
	N	100	100	100	100	100
	X2 Correlation Coefficient	.025	1.000	.042	-.162	-.175
	Sig. (2-tailed)	.804		.678	.107	.082
	N	100	100	100	100	100
	X3 Correlation Coefficient	.179	.042	1.000	.053	-.021
	Sig. (2-tailed)	.075	.678		.604	.838
	N	100	100	100	100	100
	X4 Correlation Coefficient	.073	-.162	.053	1.000	.154
	Sig. (2-tailed)	.473	.107	.604		.126
	N	100	100	100	100	100
	X5 Correlation Coefficient	-.044	-.175	-.021	.154	1.000
	Sig. (2-tailed)	.665	.082	.838	.126	
	N	100	100	100	100	100

HASIL SPSS

SYNTAX

```
SET OVars Labels ONumbers Labels TVars Labels TNumbers Labels.
SET TLook None TFit Labels.
SET Format=F8.2 Epoch=1900.
SET Journal 'C:\WINDOWS\TEMP\spss.jnl' Journal On Workspace=bl2.
SET OVars Labels ONumbers Labels TVars Labels TNumbers Labels.
SET TLook None TFit Labels.
SET Format=F8.2 Epoch=1900.
```

OUTPUT

Regression

Descriptive Statistics

	Mean	Std. Deviation	N
Y	12.43	2.32	100
X1	6.69	1.91	100
X2	10.72	2.06	100
X3	6.17	1.60	100
X4	8.13	1.56	100
X5	5.40	1.36	100

Correlations

	Y	X1	X2	X3	X4	X5	
Pearson Correlation	Y	1.000	.220	.150	.266	.336	.204
	X1	.220	1.000	.037	.186	.116	-.103
	X2	.150	.037	1.000	.051	-.111	-.140
	X3	.266	.186	.051	1.000	.052	-.041
	X4	.336	.116	-.111	.052	1.000	.194
	X5	.204	-.103	-.140	-.041	.194	1.000
Sig. (1-tailed)	Y		.014	.068	.004	.000	.021
	X1	.014		.358	.032	.126	.153
	X2	.068	.358		.306	.136	.083
	X3	.004	.032	.306		.305	.344
	X4	.000	.126	.136	.305		.027
	X5	.021	.153	.083	.344	.027	
N	Y	100	100	100	100	100	100
	X1	100	100	100	100	100	100
	X2	100	100	100	100	100	100
	X3	100	100	100	100	100	100
	X4	100	100	100	100	100	100
	X5	100	100	100	100	100	100

Variables Entered/Removed

Model	Variables Entered	Variables Removed	Method
1	X5, X3, X2, X1, X4	.	Enter

a. All requested variables entered.

b. Dependent Variable: Y

Model Summary

Model	R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate	Change Statistics R Square Change	F Change	df1	df2	Sig. F Change	Durbin-Watson
1	.510	.260	.221	2.05	.260	6.612	5	94	.000	1.811

a Predictors: (Constant), X5, X3, X2, X1, X4
b Dependent Variable: Y

ANOVA

Model	Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
1 Regression	138.548	5	27.710	6.612	.000
Residual	393.962	94	4.191		
Total	532.510	99			

a Predictors: (Constant), X5, X3, X2, X1, X4
b Dependent Variable: Y

Coefficients

Model	Unstandardized Coefficients B	Std. Error	Standardized Coefficients Beta	t	Sig.	Correlations		Collinearity Statistics	
						Zero-order	Partial	Part	Tolerance
(Constant)	1.515	1.998	.758	.450					
X1	.194	.111	.160	1.744	.084	.220	.177	.155	.939
X2	.217	.101	.193	2.143	.035	.150	.216	.190	.970
X3	.317	.131	.219	2.423	.017	.266	.242	.215	.962
X4	.429	.136	.289	3.147	.002	.336	.309	.279	.935
X5	.341	.156	.200	2.181	.032	.204	.219	.193	.933

a Dependent Variable: Y

Collinearity Diagnostics

Model	Dimension	Eigenvalue	Condition Index	Variance Proportion	(Constant)				
					X1	X2	X3	X4	X5
1	1	5.782	1.000	.00	.00	.00	.00	.00	.00
	2	7.716E-02	8.656	.00	.37	.00	.06	.01	.34
	3	5.493E-02	10.259	.00	.45	.03	.59	.01	.05
	4	4.552E-02	11.270	.01	.04	.48	.28	.00	.11
	5	3.201E-02	13.439	.00	.09	.05	.01	.74	.34
	6	8.380E-03	26.267	.99	.05	.45	.07	.23	.16

a Dependent Variable: Y

Residuals Statistics					
	Minimum	Maximum	Mean	Std. Deviation	N
Predicted Value	9.65	15.84	12.43	1.18	100
Residual Std.	-5.04	5.41	7.64E-16	1.99	100
Predicted Value Std.	-2.346	2.885	.000	1.000	100
Residual Std.	-2.460	2.644	.000	.974	100

a. Dependent Variable: Y

