

ANALISIS PENGARUH PRODUKSI DAN EKSPOR TERHADAP *WHOLESAL* MOBIL DI INDONESIA

¹Raditya Hauzan, ²Bunga Diva Putri Wijaya, ³Djibrani Yuda Febriansyah, ⁴Fathya Maulidya, ⁵Muhammad Rozin Salman, ⁶Syti Sarah Maesaroh

^{1,2,3,4,5,6}Universitas Pendidikan Indonesia

Alamat Surat

Email: rdthzn@upi.edu*, bunga.diva31@upi.edu, djibyudaf@upi.edu, fathyalidya@upi.edu, salmanrozin@upi.edu, sytisarah@upi.edu

Article History:

Diajukan: 29 Mei 2025; Direvisi: 10 Oktober 2025; Accepted: 12 November 2025

ABSTRAK

Industri otomotif memainkan peran penting dalam perekonomian Indonesia, menyumbang 16,83% terhadap PDB nasional pada kuartal ketiga tahun 2023. Antara tahun 2021 dan 2024, industri kendaraan roda empat mengalami fluktuasi produksi, peningkatan ekspor, dan penurunan penjualan *wholesales*. Studi ini bertujuan untuk menganalisis korelasi antara produksi, ekspor, dan *wholesales* di Indonesia selama periode 2021–2024 menggunakan metode statistik, termasuk korelasi Pearson dan analisis regresi linier berganda. Hasilnya memberikan wawasan tentang hubungan antara variabel-variabel ini, mendukung pengambilan keputusan berbasis data dan pengembangan kebijakan untuk meningkatkan sektor otomotif nasional.

Kata kunci: Industri Otomotif, Produksi, Ekspor, *Wholesales*

ABSTRACT

The automotive industry plays a crucial role in Indonesia's economy, contributing 16.83% to the national GDP in the third quarter of 2023. Between 2021 and 2024, the four-wheeled vehicle industry experienced fluctuating production, increasing exports, and declining wholesales. This study aims to analyze the correlation between production, exports, and wholesales in Indonesia during the 2021–2024 period using statistical methods, including Pearson correlation and multiple linear regression analysis. The results provide insights into the relationship between these variables, supporting data-driven decision-making and policy development to enhance the national automotive sector.

Keywords: Automotive Industry, Production, Export, *Wholesales*

1. PENDAHULUAN

Industri otomotif merupakan salah satu sektor strategis dalam perekonomian Indonesia. Pada triwulan III tahun 2023, kontribusi industri pengolahan nonmigas terhadap Produk Domestik Bruto (PDB) nasional mencapai 16,83%, dengan industri otomotif sebagai salah satu sektor utama yang mendorong pertumbuhan ini. Pada tahun yang sama, sektor otomotif mencatat pertumbuhan sebesar 7,63%, menunjukkan pemulihan signifikan setelah terdampak pandemi COVID-19 (Kemenperin, 2023).

Dalam periode 2021–2024, industri mobil di Indonesia mengalami dinamika yang signifikan. Data dari Gabungan Industri Kendaraan Bermotor Indonesia (GAIKINDO) menunjukkan bahwa produksi mobil mengalami peningkatan dari 1.121.967 unit pada 2021 menjadi 1.470.146 unit pada 2022, sebelum kemudian mengalami penurunan menjadi 1.395.717 unit pada 2023 dan 1.196.664 unit pada 2024 (GAIKINDO, 2025).

Tren penjualan mobil menunjukkan arah yang berbeda berdasarkan kategori data. Dari sisi ekspor, terdapat peningkatan signifikan selama periode 2022 hingga 2024. Pada 2022, ekspor mobil tercatat sebanyak 473.602 unit, meningkat menjadi 505.134 unit pada 2023, dan melonjak tajam menjadi 865.723 unit pada 2024. Tren ini menunjukkan bahwa pasar ekspor kendaraan Indonesia semakin berkembang, yang dapat disebabkan oleh peningkatan daya saing produk otomotif nasional serta meningkatnya permintaan dari negara tujuan ekspor. Dari sisi produksi, mobil mengalami tren penurunan dalam periode yang sama. Pada 2022, jumlah produksi tercatat sebanyak 1.470.146 unit, menurun menjadi 1.395.717 unit pada 2023, dan semakin berkurang menjadi 1.196.664 unit pada 2024. Penurunan produksi ini bisa mencerminkan adanya penyesuaian strategi industri terhadap permintaan domestik yang melemah, efisiensi rantai pasokan, atau pergeseran fokus dari pasar domestik ke ekspor. Hal ini juga menunjukkan bahwa meskipun produksi mengalami penurunan, ekspor tetap menjadi faktor pendorong pertumbuhan industri otomotif Indonesia.

Sementara itu, *wholesales* mobil yang mencerminkan distribusi kendaraan dari pabrikan ke *dealer* mengalami fluktuasi. Pada tahun 2021, *wholesales* tercatat sebesar 887.202 unit, kemudian meningkat signifikan pada 2022 menjadi 1.048.040 unit. Namun, setelah tahun 2022, *wholesales* mengalami penurunan, yakni 1.005.802 unit pada 2023 dan 865.723 unit pada 2024 (GAIKINDO, 2025).

Penurunan *wholesales* setelah tahun 2022 dapat disebabkan oleh berbagai faktor, seperti stagnasi pasar domestik, kenaikan suku bunga kredit kendaraan, serta pergeseran fokus industri otomotif ke pasar ekspor (Bank Indonesia, 2023). Kementerian Perindustrian (2023) mencatat bahwa dalam 10 tahun terakhir, penjualan kendaraan di pasar domestik cenderung bertahan di angka 1 juta unit per tahun, sehingga diperlukan strategi baru untuk mendorong pertumbuhan industri ini.

Penelitian ini bertujuan untuk melakukan analisis statistika guna menguji korelasi antara produksi dan ekspor terhadap *wholesales* mobil di Indonesia selama periode 2021–2024. Hasil analisis ini diharapkan dapat memberikan wawasan mengenai hubungan antara variabel-variabel tersebut, sehingga dapat membantu dalam perumusan strategi produksi dan distribusi yang lebih efektif. Selain itu, penelitian ini juga bermanfaat sebagai acuan dalam memahami dinamika industri otomotif, mendukung pengambilan keputusan berbasis data, serta memberikan kontribusi bagi pengembangan kebijakan yang mendukung pertumbuhan sektor otomotif nasional.

Beberapa penelitian terdahulu yang berkaitan dengan ekspor dan produksi pada penjualan mobil juga diambil sebagai referensi untuk pengembangan penelitian ini. Penelitian mengenai dinamika ekspor dan produktivitas dalam sektor grosir telah memberikan wawasan penting mengenai perilaku perusahaan di pasar internasional. Salah satu studi yang relevan adalah karya Tanaka (2013) yang menganalisis secara komprehensif hubungan antara produktivitas perusahaan dan keputusan ekspor di sektor grosir Jepang. Meskipun berfokus pada konteks Jepang dan sektor grosir secara umum, temuan Tanaka menyoroti bahwa perusahaan grosir bersifat heterogen dan eksportir cenderung secara signifikan lebih produktif dibandingkan non-eksportir. Hal ini sejalan dengan model heterogenitas perusahaan yang menunjukkan bahwa hanya perusahaan dengan tingkat produktivitas yang lebih tinggi yang mampu menanggung biaya tetap yang terkait dengan kegiatan

ekspor dan memilih untuk memasuki pasar global. Pemahaman ini menjadi krusial ketika menganalisis faktor-faktor yang memengaruhi *wholesales* dan ekspor, termasuk dalam industri spesifik seperti otomotif di Indonesia.

Lebih lanjut, Tanaka (2013) juga menggali peran status multinasional, menemukan bahwa eksportir grosir yang memiliki anak perusahaan di luar negeri (MNE) cenderung lebih produktif dibandingkan eksportir tanpa anak perusahaan asing, dan bahkan lebih produktif lagi dibandingkan non-eksportir. Peringkat produktivitas ini ($MNE > Eksportir\ non-MNE > Non-Eksportir$) mengindikasikan bahwa biaya tetap yang lebih tinggi terkait dengan investasi asing langsung (FDI) hanya dapat ditanggung oleh perusahaan yang paling produktif, yang kemudian mendapatkan manfaat dari pengurangan biaya perdagangan variabel melalui kehadiran anak perusahaan mereka. Temuan ini menggarisbawahi kompleksitas strategi internasionalisasi perusahaan grosir dan bagaimana struktur perusahaan serta investasi di luar negeri dapat memengaruhi kinerja ekspor dan produktivitas secara keseluruhan, sebuah aspek yang dapat memberikan perspektif dalam memahami dinamika *wholesales* mobil yang juga melibatkan jaringan distribusi dan potensi ekspor.

Studi Tanaka (2013) menegaskan bahwa keputusan ekspor dan skala operasi internasional perusahaan grosir sangat dipengaruhi oleh tingkat produktivitas internal mereka. Perusahaan yang lebih produktif tidak hanya lebih mungkin untuk mengekspor tetapi juga cenderung memiliki volume ekspor yang lebih besar dan jangkauan pasar yang lebih luas, termasuk jumlah destinasi ekspor dan variasi produk yang diekspor. Implikasi dari temuan ini untuk analisis *wholesales* mobil di Indonesia adalah bahwa karakteristik internal perusahaan, seperti efisiensi dan produktivitas, dapat memainkan peran penting dalam menentukan sejauh mana mereka terlibat dalam pasar ekspor, yang pada gilirannya dapat memengaruhi volume *wholesales* secara keseluruhan, terutama jika sebagian produksi dialokasikan untuk pasar internasional.

Penelitian terdahulu lainnya yang relevan dilakukan oleh Wei Guan (2023) dalam artikelnya yang berjudul "Analysis of the Main Influencing Factors of Automobile Sales Based on Empirical Analysis". Studi ini berfokus pada pasar otomotif di Tiongkok dan bertujuan untuk menganalisis faktor-faktor determinan yang memengaruhi volume penjualan mobil melalui pendekatan analisis empiris. Guan mengidentifikasi beberapa variabel kunci, termasuk produksi mobil, kepemilikan mobil, konsumsi minyak, panjang jalan, Produk Domestik Bruto (PDB), dan Pendapatan Nasional Bruto (PNB). Menggunakan analisis regresi linier berganda dan mengatasi masalah multikolinearitas dengan regresi *ridge*, temuan utama dari penelitian Guan menunjukkan bahwa produksi mobil (X_1) merupakan faktor yang memiliki dampak paling signifikan terhadap penjualan mobil di Tiongkok selama periode penelitian (2006-2016).

Lebih lanjut, penelitian Guan juga menemukan bahwa faktor-faktor lain seperti konsumsi minyak (X_3), jarak tempuh jalan (X_4), dan PDB (X_5) turut memberikan pengaruh signifikan terhadap penjualan mobil di Tiongkok. Temuan ini menggarisbawahi kompleksitas pasar otomotif yang dipengaruhi oleh berbagai aspek, mulai dari sisi penawaran (produksi), infrastruktur pendukung (jalan), hingga kondisi ekonomi makro (PDB). Meskipun studi Guan memberikan wawasan berharga mengenai determinan penjualan mobil dengan penekanan kuat pada peran produksi, penelitian tersebut tidak secara spesifik mengkaji pengaruh variabel ekspor terhadap angka *wholesales* mobil, yang menjadi fokus dalam analisis pasar otomotif Indonesia pada penelitian ini. Oleh karena itu, penelitian Guan menjadi landasan penting yang menyoroti dominasi faktor produksi, namun menyisakan ruang untuk investigasi lebih lanjut mengenai peran ekspor dalam dinamika *wholesales* di konteks negara yang berbeda seperti Indonesia.

2. METODE

Jenis dan Sumber Data

Penelitian ini menggunakan data sekunder yang diperoleh dari laporan resmi Gabungan Industri Kendaraan Bermotor Indonesia (GAIKINDO) dalam kategori “*WHOLESALES - RETAIL SALES - PRODUCTION - EXPORT IMPORT BY CATEGORY*.” Populasi dalam penelitian ini mencakup seluruh data produksi, ekspor, dan *wholesales* mobil di Indonesia dalam periode yang lebih luas. Dari populasi tersebut, penelitian ini mengambil sampel sebanyak 36 data bulanan yang mencakup periode Januari 2022 hingga Desember 2024. Sampel ini dipilih untuk merepresentasikan tren distribusi mobil dalam tiga tahun terakhir.

Metode Pengambilan Data

Pengambilan data dilakukan melalui metode dokumentasi, di mana data diperoleh langsung dari publikasi resmi GAIKINDO. Data yang dikumpulkan mencakup variabel produksi, ekspor, dan *wholesales* mobil berdasarkan kategori yang telah ditetapkan dalam laporan tahunan dan bulanan GAIKINDO.

Metode Analisis Data

Analisis data dilakukan dengan beberapa tahapan. Pertama, dilakukan uji asumsi klasik untuk memastikan model regresi memenuhi syarat statistik, termasuk uji normalitas, uji multikolinearitas, uji heteroskedastisitas, dan uji autokorelasi. Setelah itu, dilakukan uji korelasi Pearson untuk mengukur hubungan antara produksi dan ekspor terhadap *wholesales* mobil. Selanjutnya, model regresi linear berganda digunakan untuk menguji pengaruh simultan variabel independen terhadap *wholesales*, yang dikonfirmasi melalui uji F untuk signifikansi model secara keseluruhan dan uji t untuk mengetahui pengaruh parsial masing-masing variabel. Dengan metode ini, penelitian bertujuan untuk mengidentifikasi seberapa besar hubungan dan pengaruh produksi serta ekspor terhadap *wholesales* mobil di Indonesia.

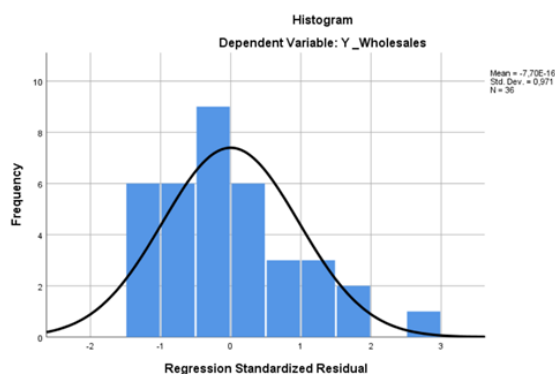
3. HASIL DAN PEMBAHASAN

Uji Asumsi Klasik

1. Uji Normalitas

Uji normalitas dilakukan untuk memastikan bahwa residual dalam model regresi berdistribusi normal.

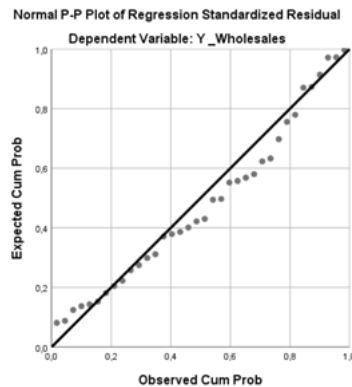
Gambar 1 Histogram Uji Normalitas



Sumber: Hasil Data Sekunder yang Diolah, 2025

Berdasarkan histogram yang ditampilkan, distribusi data menunjukkan bentuk menyerupai kurva normal meskipun terdapat sedikit skewness pada bagian kanan.

Gambar 2 P-P Plot Uji Normalitas



Sumber: Hasil Data Sekunder yang Diolah, 2025

Selain itu, hasil dari Normal P-P Plot menunjukkan bahwa titik-titik residual menyebar secara relatif di sekitar garis diagonal, yang mengindikasikan kecenderungan distribusi normal.

Tabel 1 One-Sample KS Uji Normalitas

One-Sample Kolmogorov-Smirnov Test		
		Unstandardized Residual
N		36
Normal Parameters ^{a,b}	Mean	,0000000
	Std. Deviation	4932,765127
Most Extreme Differences	Absolute	,114
	Positive	,114
	Negative	-,075
Test Statistic		,114
Asymp. Sig. (2-tailed)		,200 ^{c,d}

a. Test distribution is Normal.

b. Calculated from data.

c. Lilliefors Significance Correction.

d. This is a lower bound of the true significance.

Sumber: Hasil Data Sekunder yang Diolah, 2025

Pengujian lebih lanjut menggunakan One-Sample Kolmogorov-Smirnov Test menunjukkan bahwa nilai Asymp. Sig. (2-tailed) sebesar 0,200, yang lebih besar dari 0,05. Dengan demikian, dapat disimpulkan bahwa residual model regresi berdistribusi normal dan memenuhi asumsi normalitas.

2. Uji Multikolinearitas

Uji multikolinearitas dilakukan dengan melihat nilai Variance Inflation Factor (VIF) dan Tolerance.

Tabel 2 Coefficients Uji Multikolinearitas

Coefficients ^a			
		Collinearity Statistics	
Model		Tolerance	VIF
1	X1_Production	,627	1,595
	X2_ExportsCBU	,627	1,595

a. Dependent Variable: Y_Wholesales

Sumber: Hasil Data Sekunder yang Diolah, 2025

Hasil perhitungan menunjukkan bahwa variabel X1_Production memiliki nilai Tolerance sebesar 0,627 dan VIF sebesar 1,595, sementara variabel X2_ExportsCBU juga memiliki nilai Tolerance sebesar 0,627 dan VIF sebesar 1,595. Berdasarkan kriteria multikolinearitas, suatu model regresi dianggap bebas dari masalah multikolinearitas jika nilai VIF lebih kecil dari 10 dan nilai Tolerance lebih besar dari 0,1. Dengan demikian, kedua variabel dalam model ini tidak mengalami masalah multikolinearitas sehingga dapat digunakan dalam analisis regresi.

3. Uji Heteroskedastisitas

Pengujian heteroskedastisitas dilakukan dengan melihat signifikansi regresi antara variabel bebas terhadap residual absolut (ABS_RES).

Tabel 3 Coefficients Uji Heteroskedastisitas

Coefficients ^a					
Model	Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.
	B	Std. Error	Beta		
1	(Constant)	7279,128	3694,002	1,971	,057
	X1_Production	-,053	,035	-,318	,144
	X2_ExportsCBU	,062	,106	,124	,564

a. Dependent Variable: ABS_RES

Sumber: Hasil Data Sekunder yang Diolah, 2025

Hasil pengujian menunjukkan bahwa variabel X1_Production memiliki nilai signifikansi sebesar 0,464, sedangkan variabel X2_ExportsCBU memiliki nilai signifikansi sebesar 0,564. Karena kedua nilai signifikansi tersebut lebih besar dari 0,05, maka dapat disimpulkan bahwa model regresi ini tidak mengalami heteroskedastisitas. Dengan kata lain, varians residual dalam model regresi bersifat konstan dan memenuhi asumsi homoskedastisitas.

4. Uji Autokorelasi

Uji autokorelasi dilakukan dengan melihat nilai Durbin-Watson (DW).

Tabel 4 Model Summary Uji Autokorelasi

Model Summary ^b					
Model	R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate	Durbin-Watson
1	,921 ^a	,849	,839	5080,044	2,119

a. Predictors: (Constant), X2_ExportsCBU, X1_Production

b. Dependent Variable: Y_Wholesales

Sumber: Hasil Data Sekunder yang Diolah, 2025

Hasil pengujian menunjukkan bahwa nilai DW sebesar 2,119. Berdasarkan kriteria uji Durbin-Watson, model regresi yang tidak memiliki autokorelasi umumnya memiliki nilai DW dalam rentang 1,5 hingga 2,5. Karena nilai yang diperoleh berada dalam rentang tersebut, maka dapat disimpulkan bahwa model regresi ini tidak mengalami autokorelasi.

5. Uji Regresi Linear Berganda: Koefisien Determinasi (R Square)

Koefisien determinasi (R Square) digunakan untuk mengetahui seberapa besar variabel independen dalam model dapat menjelaskan variabilitas variabel dependen. Semakin tinggi nilai R Square, semakin baik model dalam menjelaskan variasi data.

Tabel 5 Model Summary Koefisien Determinasi

Model Summary ^b					
Model	R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate	Durbin-Watson
1	,921 ^a	,849	,839	5080,044	2,119

a. Predictors: (Constant), X2_ExportsCBU, X1_Production

b. Dependent Variable: Y_Wholesales

Sumber: Hasil Data Sekunder yang Diolah, 2025

Berdasarkan hasil pada tabel Model Summary, diperoleh nilai R Square sebesar 0,849. Ini menunjukkan bahwa 84,9% variasi dalam variabel *wholesales* dapat dijelaskan oleh variabel produksi dan ekspor, sementara sisanya 15,1% dijelaskan oleh faktor lain di luar model. Nilai ini menunjukkan bahwa model regresi yang digunakan memiliki tingkat keakuratan yang tinggi dalam menjelaskan hubungan antara variabel dependen dan independen.

Selain itu, nilai Adjusted R Square sebesar 0,839 menunjukkan bahwa setelah disesuaikan dengan jumlah variabel dalam model, model ini masih memiliki kemampuan prediksi yang baik. Nilai Durbin-Watson sebesar 2,119 menunjukkan bahwa tidak terdapat masalah autokorelasi dalam model regresi ini, karena nilai tersebut mendekati angka 2, yang menunjukkan bahwa residual dalam model tidak saling berkorelasi.

Uji Hipotesis

1. Uji t

Uji t dalam regresi linear dilakukan untuk mengetahui apakah variabel independen memiliki pengaruh yang signifikan terhadap variabel dependen. Dalam konteks ini, pengujian bertujuan untuk menentukan apakah X1_Production dan X2_ExportsCBU berpengaruh terhadap Y_Wholesales. Pengujian ini dilakukan dengan melihat nilai signifikansi (Sig.) pada tabel Coefficients. Jika nilai Sig. < 0,05, maka variabel independen berpengaruh signifikan terhadap variabel dependen.

Untuk setiap variabel independen, hipotesis nol (H_0) dan hipotesis alternatif (H_1) dirumuskan sebagai berikut.

Untuk variabel X1_Production:

- H_0 : X1_Production tidak berpengaruh signifikan terhadap Y_Wholesales ($\beta_1 = 0$).
- H_1 : X1_Production berpengaruh signifikan terhadap Y_Wholesales ($\beta_1 \neq 0$).

Untuk variabel X2_ExportsCBU:

- H_0 : X2_ExportsCBU tidak berpengaruh signifikan terhadap Y_Wholesales ($\beta_2 = 0$).
- H_1 : X2_ExportsCBU berpengaruh signifikan terhadap Y_Wholesales ($\beta_2 \neq 0$).

Tabel 6 Coefficients Uji t

Model		Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.	Collinearity Statistics	
		B	Std. Error	Beta			Tolerance	VIF
1	(Constant)	6360,380	6107,087		1,041	,305		
	X1_Production	,582	,059	,851	9,942	,000	,627	1,595
	X2_ExportsCBU	,223	,175	,109	1,274	,212	,627	1,595

a. Dependent Variable: Y_Wholesales

Sumber: Hasil Data Sekunder yang Diolah, 2025

Berdasarkan tabel Coefficients, variabel X1_Production memiliki koefisien regresi sebesar 0,582 dengan nilai Sig. = 0,000, yang lebih kecil dari 0,05. Ini berarti bahwa H_0 ditolak, sehingga dapat disimpulkan bahwa produksi memiliki pengaruh yang signifikan terhadap *wholesales* pada tingkat kepercayaan 95% ($\alpha = 0,05$). Secara interpretatif, setiap kenaikan satu unit produksi akan meningkatkan *wholesales* sebesar 0,582 unit, dengan asumsi variabel lain tetap konstan.

Sementara itu, variabel X2_ExportsCBU memiliki koefisien regresi sebesar 0,223 dengan nilai Sig. = 0,212, yang lebih besar dari 0,05. Ini berarti bahwa H_0 gagal ditolak, sehingga ekspor tidak memiliki pengaruh yang signifikan terhadap *wholesales*. Dengan demikian, dalam model ini, hanya produksi yang berpengaruh signifikan terhadap *wholesales*, sedangkan ekspor tidak menunjukkan pengaruh yang cukup kuat dalam menentukan nilai *wholesales*.

Hal ini menunjukkan bahwa dalam industri yang dianalisis, volume produksi lebih menentukan tingkat *wholesales* dibandingkan dengan ekspor kendaraan dalam bentuk *Completely Built Up* (CBU). Hal ini dapat disebabkan oleh faktor-faktor seperti permintaan domestik yang lebih dominan dibanding dengan ekspor.

2. Uji F

Tabel 7 ANOVA Uji F

ANOVA ^a						
Model		Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
1	Regression	4774110478,02	2	2387055239,01	92,497	,000 ^b
		5		3		
	Residual	851626012,947	33	25806848,877		
	Total	5625736490,97	35			
		2				

a. Dependent Variable: Y _Wholesales

b. Predictors: (Constant), X2_ExportsCBU, X1_Production

Sumber: Hasil Data Sekunder yang Diolah, 2025

Berdasarkan hasil tabel ANOVA diperoleh nilai F-hitung sebesar 92,497 dengan *degree of freedom* (df1) sebesar 2 dan (df2) sebesar 33. Dengan menggunakan level signifikansi 0,05, nilai F-tabel yang diperoleh dari distribusi F adalah sekitar 3,28. Karena F-hitung jauh lebih besar daripada F-tabel, dapat disimpulkan bahwa model regresi yang digunakan secara simultan signifikan dalam memprediksi variabel dependen. Dengan demikian, variabel-variabel independen dalam penelitian ini memiliki pengaruh yang signifikan terhadap variabel dependen.

Persamaan Regresi

Berdasarkan hasil uji hipotesis (uji t), nilai konstanta (α) diperoleh sebesar 6.360,380. Sementara itu, nilai koefisien regresi (β) untuk variabel X1_Production adalah 0,582, dan untuk variabel X2_ExportsCBU adalah 0,223. Dengan demikian, persamaan regresi linear berganda yang diperoleh adalah sebagai berikut:

$$Y = 6.360,380 + 0,582X1 + 0,223X2 \quad (1)$$

Dari persamaan regresi diketahui:

- Nilai konstanta sebesar 6.360,380 menunjukkan bahwa jika nilai Produksi (X1) dan Ekspor CBU (X2) adalah 0, maka nilai Wholesales (Y) diperkirakan sebesar 6.360,380.
- Nilai koefisien X1 sebesar 0,582 menunjukkan bahwa setiap kenaikan 1 unit pada variabel Produksi (X1) akan meningkatkan nilai Wholesaler (Y) sebesar 0,582 unit, dengan asumsi variabel lainnya tetap. Karena nilai Signifikansi (Sig.) = 0,000 < 0,05, maka variabel X1 memiliki pengaruh yang signifikan terhadap Y.
- Nilai koefisien X2 sebesar 0,223 menunjukkan bahwa setiap kenaikan 1 unit pada variabel Ekspor CBU (X2) akan meningkatkan nilai Wholesaler (Y) sebesar 0,223 unit, dengan asumsi variabel lainnya tetap. Namun karena nilai Signifikansi (Sig.) = 0,212 > 0,05, maka variabel X2 tidak berpengaruh signifikan terhadap Y.

6. SIMPULAN DAN SARAN

Kesimpulan

Hasil penelitian ini menunjukkan bahwa terdapat hubungan yang signifikan antara produksi dan ekspor mobil terhadap wholesales di Indonesia dalam periode 2021–2024. Berdasarkan analisis korelasi Pearson dan regresi linear berganda, variabel produksi memiliki pengaruh signifikan terhadap wholesales, yang berarti bahwa peningkatan produksi akan meningkatkan distribusi kendaraan ke pasar domestik. Temuan ini sejalan dengan penelitian Guan (2023) yang menemukan bahwa produksi mobil merupakan faktor paling dominan dalam memengaruhi penjualan mobil di

pasar otomotif Tiongkok, menegaskan pentingnya sisi penawaran dalam menentukan volume distribusi kendaraan.

Sebaliknya, ekspor mobil tidak menunjukkan pengaruh yang signifikan terhadap *wholesales*, yang mengindikasikan bahwa ekspansi pasar ekspor lebih berorientasi pada permintaan luar negeri dan tidak secara langsung mempengaruhi distribusi kendaraan di dalam negeri. Hal ini konsisten dengan temuan Tanaka (2013) yang menunjukkan bahwa hanya perusahaan grosir yang sangat produktif yang mampu menanggung biaya tetap untuk ekspor, dan ekspansi ke pasar global lebih didorong oleh karakteristik internal perusahaan daripada dinamika pasar domestik.

Temuan ini mencerminkan dinamika industri otomotif Indonesia yang semakin berkembang dengan strategi produksi yang harus menyeimbangkan antara permintaan domestik dan ekspor. Penurunan *wholesales* setelah 2022 dapat dikaitkan dengan berbagai faktor, termasuk melemahnya daya beli masyarakat, kebijakan moneter seperti kenaikan suku bunga kredit kendaraan, serta perubahan fokus industri terhadap ekspor. Meskipun ekspor kendaraan mengalami peningkatan signifikan dalam periode penelitian, hal ini tidak serta-merta mengkompensasi penurunan *wholesales* di pasar domestik.

Implikasi dari penelitian ini adalah pentingnya strategi produksi yang lebih adaptif terhadap perubahan permintaan domestik dan global. Industri otomotif perlu mengoptimalkan kapasitas produksi dengan mempertimbangkan pola permintaan, baik dari segi domestik maupun ekspor, serta merancang kebijakan distribusi yang lebih responsif terhadap fluktuasi pasar. Selain itu, pemerintah dan pemangku kepentingan industri perlu memperkuat kebijakan yang mendukung daya beli masyarakat dan akses pembiayaan kendaraan guna mendorong pertumbuhan *wholesales*. Dengan pendekatan yang holistik dan berbasis data, industri otomotif Indonesia dapat mempertahankan daya saingnya di tengah perubahan ekonomi global dan domestik.

Saran

Berdasarkan hasil analisis dan pembahasan yang dilakukan, penelitian ini memberikan pemahaman awal mengenai hubungan antara produksi dan ekspor terhadap *wholesales* mobil di Indonesia. Namun, penelitian ini masih memiliki beberapa keterbatasan yang dapat dijadikan sebagai dasar untuk pengembangan studi lanjutan. Oleh karena itu, penulis mengajukan saran-saran berikut:

- a. Perluasan Variabel Eksternal dalam Penelitian
Selanjutnya Penelitian mendatang disarankan untuk memasukkan variabel eksternal lain seperti tingkat suku bunga kredit kendaraan, pendapatan per kapita, serta kebijakan fiskal otomotif untuk mendapatkan pemahaman yang lebih komprehensif mengenai faktor-faktor yang mempengaruhi *wholesales* mobil. Analisis.
- b. Periode Waktu yang Lebih Panjang dan Frekuensi Data Lebih Tinggi
Disarankan untuk menggunakan data bulanan atau kuartalan dalam jangka waktu yang lebih panjang agar dapat menangkap tren jangka pendek dan fluktuasi musiman, sehingga hasil analisis menjadi lebih akurat dan relevan secara temporal.
- c. Studi Perbandingan antar Negara Berkembang di Asia Tenggara
Penelitian lanjutan dapat melakukan studi komparatif antara Indonesia dan negara-negara Asia Tenggara lainnya seperti Thailand dan Vietnam untuk melihat bagaimana produksi dan ekspor memengaruhi *wholesales* di konteks regional dan meningkatkan daya saing industri otomotif nasional.

7. DAFTAR PUSTAKA

- Aprillia, R. U., & Suliadi. (2024). *Hubungan antara pergerakan beberapa indeks harga saham di Indonesia menggunakan metode statistik Gerber*. Bandung Conference Series Statistics.
- Arifin, M. M., Priadana, S., & Sunar, S. (2024). Analytic network process method on factors affecting increasing the competitiveness of the automotive industry sector in promoting sustainable

- economic growth in Indonesia. *International Journal of Economics, Business and Social Science*, 2(3).
- Bank Indonesia. (2023). *Dampak kenaikan suku bunga terhadap industri otomotif*. Diakses dari <https://www.bi.go.id>
- Chen, L., & Wang, H. (2021). Analytical methods in economic and industrial research: A comprehensive review. *Economic Analysis Review*, 33(1), 50–68.
- Fragassa, C. (2024). *Analysis of Production and Failure Data in Automotive: From Raw Data to Predictive Modeling and Spare Parts*. Mathematics.
- Gabungan Industri Kendaraan Bermotor Indonesia (GAIKINDO). (2024). *Laporan kinerja industri otomotif Indonesia 2024*. GAIKINDO.
- Gabungan Industri Kendaraan Bermotor Indonesia (GAIKINDO). (2025). *Data produksi mobil 2021–2024*. Diakses dari <https://www.gaikindo.or.id>
- Garcia, M., Lopez, R., & Nguyen, T. (2023). Application of correlation-regression methods in statistical analysis. *Journal of Statistical Methods*, 29(2), 115–130.
- Golinska-Dawson, P. (Ed.). (2014). *Environmental issues in automotive industry* (1st ed.). Springer Verlag.
- Guan, W. (2023). Analysis of the main influencing factors of automobile sales based on empirical analysis. *Advances in Economics Management and Political Sciences*, 6(1), 515–525. <https://doi.org/10.54254/2754-1169/6/2022197>
- Heizer, J., Render, B., & Munson, C. (2022). *Operations Management: Sustainability and Supply Chain Management* (14th ed.). Pearson.
- Isler, H. (2023). The Future Perspectives in the Automotive Industry. *Journal of Automotive Studies*, 5(1), 45–60.
- Johnson, M. (2022). Wholesale vehicle supply trends and market dynamics. *Automotive Market Analysis Journal*, 14(3), 210–225.
- Kementerian Perindustrian Republik Indonesia. (2023). *Pertumbuhan industri alat angkutan tahun 2023*. Diakses dari <https://www.kemenperin.go.id>
- Kislova, T. A., & Smirnov, K. O. (2022). *About metal research in the production of automatic technical expertise*. NBI Tehnologii.
- Kumar, R., Singh, A., & Sharma, P. (2023). Continuous improvement of the assembly process of an automotive part applying lean manufacturing tools. *International Journal of Production Research*, 61(5), 1234–1248.
- Mohit. (2024). *Managing Operations and Supply Chains in Automotive Industry*. International Journal for Multidisciplinary Research.
- Negara, S. D., & Hidayat, A. S. (2021). Indonesia's Automotive Industry: Recent Trend and Challenges. *Journal of Southeast Asian Economies*, 38(2), 200–220.

- Phatale, A. (2021). *Manufacturing Strategies and Processes for ICE, HEV, and BEV Vehicles*. International Journal For Multidisciplinary Research.
- Smith, J., & Lee, K. (2024). International competitiveness and innovation dynamics in the automotive industry. *Journal of International Business Studies*, 55(2), 345–362.
- Tanaka, A. (2013). *Firm Productivity and Exports in the Wholesale Sector: Evidence from Japan*. Research Institute of Economy, Trade and Industry (RIETI).
- Temiz, D., Kutlu, R., & Gökmen, A. (2024). *The expanded and intensive trade in Turkey's automotive sector*. The Journal of Comparative Asian Development.
- Townsend, J. D., & Calantone, R. J. (2014). Evolution and transformation of innovation in the global automotive industry. *Journal of Product Innovation Management*.
- Verizhenko, V. O., & Udovik, E. E. (2022). *The success of the BMW brand in the car market*. Экономика и предпринимательство.