

# DAMPAK HADIRNYA MOBIL MURAH DI INDONESIA

Eka Budiyan<sup>\*)</sup>



## Abstrak

*Sejak produsen otomotif ramai-ramai meluncurkan mobil murah dan ramah lingkungan (low cost green car-LCGC), muncul pro dan kontra dari banyak kalangan. Salah satu dampak negatif yang ditimbulkan adalah kemacetan. Sedangkan sisi positifnya, mobil murah akan mendorong produktivitas masyarakat dalam beraktivitas yang pada akhirnya akan meningkatkan pertumbuhan ekonomi. Untuk memfasilitasi agar mobil murah tidak berdampak buruk, maka Pemerintah mewacanakan beberapa konsep pencegahan. Konsep ini dinilai sebagai jalan tengah yang tidak akan menghambat pertumbuhan industri, konsumsi masyarakat, dan menambah permasalahan daerah.*

## A. Pendahuluan

Pemerintah telah mengeluarkan aturan mobil murah dan ramah lingkungan (*low cost green car-LCGC*) beberapa waktu lalu. Harga jual mobil tersebut berkisar di angka Rp100 juta per unit. Kehadiran mobil murah ini menimbulkan pro dan kontra dalam masyarakat. Akan bertambahnya kemacetan di kota-kota besar menjadi salah satu dampak negatif dengan hadirnya mobil murah. Di sisi lain, mobil murah juga akan membuat rakyat Indonesia bangga karena setelah berpuluh tahun akhirnya bisa memproduksi mobil dalam negeri dengan harga murah.

Negara-negara di Asia seperti Malaysia sudah mengembangkan mobil nasionalnya

sejak 10–15 tahun lalu ketika pasar mobil di dalam negerinya mencapai 100.000 unit, sementara Korea sejak 20 tahun lalu saat pasar dalam negerinya mencapai 100.000 unit juga.

## B. Sisi Positif Mobil Murah

Menurut Kepala Kantor Perwakilan Bank Indonesia (BI) Yogyakarta, Arief Budi Santosa, dengan adanya mobil murah, akan terjadi peningkatan produksi yang berimbas pada pertumbuhan ekonomi. Dari sisi produksi, mobil murah akan mendorong produktivitas masyarakat dalam beraktivitas yang pada akhirnya akan meningkatkan pertumbuhan ekonomi.

<sup>\*)</sup> Peneliti bidang Ekonomi Kebijakan Publik pada Pusat Pengkajian, Pengolahan Data dan Informasi (P3DI) Setjen DPR RI, e-mail: eqa\_blue@yahoo.com



Kehadiran mobil murah akan mendorong mobilitas masyarakat semakin tinggi, meskipun belum dapat diukur efektivitasnya dibandingkan dengan kendaraan bermotor roda dua. Setidaknya ada alternatif bagi masyarakat untuk menggunakan pilihan pengangkutan karena pada intinya keduanya sama-sama mendorong produktivitas.

Meskipun demikian, sedikitnya industri mobil murah nanti akan menyerap cukup banyak tenaga kerja. Kementerian Perindustrian memprediksi setidaknya ada 7.000 tenaga kerja pada industri perakitan akan diserap. Lebih dari itu 10.000 tenaga kerja lagi untuk jasa layanan purna jual.

Menurut Menteri Koordinator Bidang Perekonomian, Hatta Rajasa, LCGC dapat menjadi produk unggulan ekspor Indonesia dalam menghadapi Komunitas Ekonomi ASEAN pada 2015. Hatta menjelaskan salah satu target Pemerintah dalam menghadapi Komunitas Ekonomi ASEAN adalah menjadi basis produksi untuk produk tertentu seperti otomotif atau tekstil agar produk Indonesia kompetitif dalam menghadapi pasar bebas. Indonesia dapat menjadi basis produksi, salah satunya otomotif di samping tekstil dan sebagainya. Ekspor dilakukan agar produk tersebut tidak sekadar memenuhi pasar dalam negeri tetapi juga pasar luar negeri.

Dengan adanya ekspor LCGC, Indonesia dapat memberikan kontribusi kepada negara lain di kawasan Asia Tenggara yang memerlukan kendaraan yang tidak boros energi. Orientasi ekspor produk LCGC dilakukan karena negara-negara ASEAN dan negara lain di kawasan ini memerlukan produk yang ramah lingkungan. Selain itu, kelahiran mobil murah dapat menjadi perwujudan dari mimpi Pemerintah untuk menciptakan mobil nasional, mendorong kelahiran industri manufaktur pendukung sektor otomotif dan mendukung target pengurangan emisi 26 persen pada tahun 2020. Hatta mengharapkan, LCGC dalam jangka panjang dapat mengurangi konsumsi Bahan Bakar Minyak (BBM) bersubsidi, namun penggunaan bahan bakar dari kendaraan tersebut harus diawasi agar tidak menimbulkan penyelewengan.

Pemerintah telah mengeluarkan regulasi untuk produksi LCGC, yakni Peraturan Menteri Perindustrian No. 33 Tahun 2013 pada 1 Juli 2013. Aturan ini merupakan turunan dari Peraturan Pemerintah No. 41 Tahun 2013. Dua aturan tersebut memungkinkan agen tunggal pemegang merek mobil memproduksi LCGC dengan keringanan pajak apabila telah memenuhi syarat.

Mantan Menteri Koordinator Bidang Perekonomian, Rizal Ramli setuju dengan kebijakan LCGC asal berbasis mobil nasional atau buatan dalam negeri. Dengan kebijakan mobil nasional murah, maka sebagian besar komponennya harus dibuat di Indonesia sehingga konsekuensinya, pemasok komponen mobil dari luar negeri harus direlokasi ke Indonesia. Dengan dibuatnya komponen di Indonesia, biaya yang dibutuhkan semakin murah dan akan membuka banyak lapangan pekerjaan.

Menteri Perindustrian MS Hidayat optimistis, tahun depan LCGC siap diekspor. Sehingga LCGC yang dikhawatirkan akan menambah kemacetan tidak akan terjadi. Sebab penyerapannya akan terbagi untuk pasar domestik dan ekspor. Kemungkinan pasar utama yang dibidik yaitu, ASEAN dan Timur Tengah. Namun sampai saat ini dia belum dapat memperkirakan volume LCGC yang dapat diekspor tahun depan.

Pada tahun 2012 lalu produksi mobil mencapai 1,1 juta unit dan tahun ini diperkirakan mencapai 1,2 juta unit dengan tipe LCGC yang beredar. Pada tahun lalu ekspor mobil Indonesia mencapai 16 persen dari produksi. Tahun depan Gaikindo berjanji akan meningkatkan menjadi 30 persen. Hingga akhir tahun produksi LCGC ditargetkan mencapai 30 ribu unit, tahun depan produksinya dapat mencapai 100 ribu unit atau sekitar delapan persen dari total produksi mobil. Jadi porsi ekspornya LCGC masih sangat kecil nilainya.

Menurut Hidayat kegiatan ekspor itu harus dilakukan. Jika tidak, pasar ekspor akan dikuasai mobil LCGC produksi negara lain. Saat ini negara-negara otomotif dunia telah memproduksi mobil sejenis LCGC, dan

diperkirakan mobil jenis LCGC akan menjadi tren otomotif masa depan. Tahun depan Thailand dan India siap mengeksport mobil LCGC ke Indonesia, dan akan diikuti oleh produsen-produk mobil lainnya. Khusus di Jakarta, kekhawatiran efek kemacetan akan dihadapi dengan peraturan yang membatasi pemakaian LCGC.

### **C. Dampak Negatif Hadirnya Mobil Murah**

Rencana mengembangkan mobil murah dipandang bertolak belakang dengan paket kebijakan ekonomi yang sudah digulirkan untuk menghadapi gejolak ekonomi. Mobil murah merupakan inkonsistensi dari paket kebijakan ekonomi yang sudah dikeluarkan Pemerintah. Karena mobil murah berjalan lambat, maka konsumsi BBM mobil tersebut tinggi. Selain akan menambah impor BBM, pemenuhan impor bahan baku mobil murah tidak dapat dielakkan. Mobil murah tidak ada garansi bila tidak memakai BBM subsidi yang kemudian menyebabkan paket kebijakan ekonomi menjadi berantakan.

Keputusan Pemerintah mengizinkan mobil murah mendapat sambutan negatif di daerah. Kebijakan mobil murah itu dinilai tidak sejalan dengan program pemerintah daerah dalam mengembangkan transportasi umum.

Sikap keberatan sejumlah pemerintah daerah diawali pernyataan keras Gubernur DKI Jakarta Joko Widodo yang menegaskan bahwa Pemerintah Pusat seharusnya mendorong transportasi murah, bukan mobil murah.

Walikota Bandung Ridwan Kamil juga termasuk yang menegaskan penolakan atas program mobil murah. Ridwan menyatakan, kebijakan mobil murah hanya memperparah kemacetan. Padahal saat ini pemerintah daerah sedang berusaha mengurangi kemacetan yang disebabkan banyaknya kendaraan. Kebijakan mobil murah sebaiknya diterapkan di wilayah yang tingkat kemacetannya masih rendah. Tidak seperti Bandung yang tergolong kota besar dan memiliki tingkat kemacetan tinggi.

Wakil Walikota Yogyakarta, Imam Priyono mengungkapkan hal sama. Kebijakan mobil murah akan menyebabkan kemacetan parah di kotanya. Pada sisi lain, Imam mengaku sedang menjalankan program transportasi massal untuk mengurangi kemacetan itu.

Kebijakan Pemerintah untuk memasarkan mobil murah di Indonesia diharapkan tidak menghambat laju perekonomian yang tengah naik, khususnya di tengah masyarakat pedesaan. Hadirnya kebijakan mobil murah, dikhawatirkan hanya akan membuat masyarakat menjadi konsumtif di tingkat perekonomian regional.

Menurut Wakil Ketua DPR-RI Bidang Kesejahteraan Rakyat Taufik Kurniawan, yang dibutuhkan adalah pembangunan infrastruktur di pedesaan untuk meningkatkan perekonomian yang menjadi kebutuhan *real*. Pada tingkat masyarakat regional pedesaan dan kecamatan, jalan-jalan perintis lebih diperlukan dibandingkan dengan mobil murah.

Dalam aspek peningkatan ekonomi, kebijakan mobil murah jangan sampai tumpang tindih dengan kebijakan lain lintas sektoral seperti pengentasan kemacetan dan kepadatan lalu lintas, juga dalam rangka peningkatan perekonomian. Kebijakan dalam kaidah peningkatan sektor jangan ditimpa oleh sifat konsumtif yang dipupuk bangsa sendiri.

Pengamat ekonomi dari Universitas Widya Kartika Dr. Murphin Joshua Sembiring juga menilai kebijakan tersebut merupakan kepanikan ekonomi atas usaha-usaha mengatasi persoalan transportasi, namun belum berhasil. Untuk mengatasi permasalahan transportasi, seharusnya Pemerintah fokus pada ruas jalan, sarana transportasi yang aman dan nyaman. Selain itu semua akses dapat difasilitasi, sehingga masyarakat lebih memilih transportasi umum. Dengan bertambahnya jumlah kendaraan terlebih mobil pribadi, akan meningkatkan kemacetan. Jika sudah demikian, pada akhirnya akan mempengaruhi perekonomian di wilayah tersebut.

## D. Upaya Pemerintah Mengurangi Dampak Negatif

Untuk memfasilitasi agar mobil murah tidak berdampak buruk ke depannya maka Pemerintah mewacanakan beberapa konsep pencegahan. Konsep ini dinilai sebagai jalan tengah di mana tidak akan menghambat pertumbuhan industri, konsumsi masyarakat, dan menambah permasalahan daerah.

Pemerintah akan memberlakukan *electronic road pricing* (ERP) dan membenahi transportasi massal. Selain itu, pihaknya menghimbau kepada produsen untuk mendistribusikan mobil murah secara merata di seluruh penjuru Indonesia, sehingga tidak ada penumpukan penjualan di satu titik tertentu. Saat ini mobil murah yang telah beredar cukup diminati di daerah atau kota-kota kecil, misalkan saja di Solo.

Sementara untuk mengantisipasi penggunaan BBM bersubsidi pada mobil murah, Pemerintah akan bekerja sama dengan produsen untuk mencabut garansinya. Produsen tidak akan menggaransi mesin mobil murah yang rusak lantaran menggunakan BBM subsidi. Mesin mobil murah diharuskan menggunakan bahan bakar beroktan 92 (RON 92) yang notabene tidak disubsidi Pemerintah. Penggunaan BBM subsidi yang mengandung oktan 88 berpotensi merusak mesin mobil murah. Sejalan dengan itu, Pemerintah juga telah mengeluarkan peraturan teknis yang melarang mobil murah menggunakan BBM subsidi.

Produksi nasional mobil murah, dari merek seperti Toyota dan Daihatsu, tidak akan lebih dari 30.000 unit. Total produksi nasional kendaraan roda empat akhir 2013, kemungkinan melampaui 1,2 juta unit. Sehingga, penyumbang kemacetan bukan mobil murah, melainkan mobil lain.

## E. Penutup

Pertumbuhan dalam produksi mobil akan memberikan rangsangan terhadap pertumbuhan ekonomi. Tetapi nantinya akan muncul masalah kemacetan apabila tidak diimbangi dengan peningkatan ruas jalan atau sarananya. Keberadaan LCGC ini akan menjadi pisau bermata dua apabila tidak disinergikan atau dibarengi dengan upaya mengantisipasi dampak negatifnya.

Kehadiran LCGC lebih diharapkan akan mendorong penggunaan komponen otomotif dalam negeri. Efek berganda yang diberikan kepada perekonomian lebih tinggi. Pada akhirnya kehadiran LCGC akan memberikan dampak positif terhadap pertumbuhan dan kestabilan ekonomi di masa yang akan datang.

### Rujukan:

1. "Daerah Tolak Mobil Murah," *Republika*, 13 September 2013.
2. "Mobil Murah Berimbas Positif Bagi Pertumbuhan Ekonomi," <http://krjogja.com/read/187343>, diakses 20 September 2013.
3. "Produksi LCGC Bertentangan Dengan Paket Ekonomi," <http://ekonomi.inilah.com/read/detail/2031414>, diakses 20 September 2013.
4. "Mobil Murah Bisa Jadi Ekspor Unggulan," <http://wartaekonomi.co.id/berita16828>, diakses 23 September 2013.
5. "Rizal Ramli Setuju Mobil Murah Asala Nasional," <http://www.beritasatu.com/ekonomi/139696>, diakses 23 September 2013.
6. "Kehadiran Mobil Murah Diharapkan Jadi Stimulus Ekonomi," <http://www.infobanknews.com/2013/09>, diakses 23 September 2013.
7. "4 Cara Pemerintah Mengurangi Dampak Mobil Murah," <http://www.merdeka.com/uang>, diakses 23 September 2013.