

SIKAP MASYARAKAT DI KOTA JAKARTA TERHADAP KEBERADAAN *LOW COST AND GREEN CAR* (LCGC)

ABSTRAK

Isu mobil murah akhirnya menjadi kenyataan dengan terbitnya Peraturan Menteri Perindustrian Nomor 33/M-IND/PER/7/2013 yang mengatur tata produksi *Low Cost and Green Car* (LCGC). LCGC lebih sering disebut sebagai mobil murah baik oleh media maupun masyarakat. Munculnya LCGC langsung menimbulkan kontroversi karena beberapa Kepala Daerah menyatakan penolakannya dengan alasan jalan-jalan di kotanya akan bertambah macet. Kontroversi lain banyak mobil murah yang menggunakan BBM Premium bersubsidi padahal seharusnya menggunakan BBM jenis Pertamina. Meskipun muncul kontroversi namun nyatanya mobil murah sudah laris terjual padahal mobil murah baru diluncurkan pertama kali pada bulan September 2013. Anggota masyarakat secara individu menyikapi hal tersebut secara berbeda, ada yang pro dan juga kontra. Dari hasil pembahasan dapat disimpulkan secara umum bahwa keberadaan LCGC dapat diterima oleh masyarakat. Menurut jawaban responden, mereka tidak setuju jika LCGC akan menambah kemacetan di kota Jakarta dan mereka juga setuju LCGC menggunakan BBM jenis Premium karena LCGC tidak termasuk kategori mobil mewah bahkan lebih sering disebut sebagai mobil murah.

BAB I PENDAHULUAN

1.1. Latar Belakang Penelitian

Pemerintah melalui Kementerian Perindustrian (Kemenperin) telah menerbitkan kebijakan mengenai mobil murah dan ramah lingkungan atau *low cost green car* (LCGC) yang tertuang dalam Peraturan Menteri Perindustrian Nomor 33/M-IND/PER/7/2013 tentang Pengembangan Produksi Kendaraan Bermotor Roda Empat yang Hemat Energi dan Harga Terjangkau. Kebijakan tersebut dilakukan untuk mengembangkan industri alat transportasi (otomotif) yang merupakan salah satu sub sektor yang diprioritaskan untuk dikembangkan, sehingga diperlukan adanya kebijakan yang kondusif.

Peraturan Nomor 33 Tahun 2013 tersebut kemudian direspon dengan segera oleh beberapa Agen Tunggal Pemegang Merek. Produsen mobil merek Toyota dan Daihatsu

dari kelompok Astra segera meluncurkan mobil merek Agya dan Ayla. Kedua merek mobil tersebut memang telah menyiapkan prototipe mobil murah sebelum Permenperin diterbitkan karena isu mengenai rencana pemerintah akan mengeluarkan kebijakan mobil murah sudah bergulir sebelum akhir tahun 2012. Keyakinan akan munculnya mobil murah semakin nyata dengan dimasukkannya LCGC dalam Peraturan Pemerintah Nomor 41 Tahun 2013 mengenai Barang Kena Pajak Yang Tergolong Mewah Berupa Kendaraan Bermotor Yang Dikenai Pajak Penjualan Atas Barang Mewah.tanggal 23 Mei 2013. Namun produsen mobil yang ingin terjun harus menunggu dulu bagaimana petunjuk pelaksanaan kebijakan mobil murah sebagai payung hukumnya. Untuk menjawab itu diterbitkanlah Permenperin Nomor 33 Tahun 2013.

Hadirnya mobil murah atau LCGC¹ ternyata direspon beragam oleh berbagai pihak. Ada yang mendukung dan ada yang menolak. Pihak yang menolak antara lain Gubernur DKI Jakarta Joko Widodo (Jokowi) dengan alasan mobil murah akan menambah kemacetan kota Jakarta yang sudah sangat parah. Gubernur Jawa Tengah Ganjar Pranowo juga menyatakan keberatan atas kebijakan Pemerintah tentang mobil murah. Walikota Bandung Ridwan Kamil juga menyatakan “menolak” mobil murah dengan alasan yang hampir sama dengan Jokowi. Walikota Surabaya Tri Rismaharini juga menolak kehadiran mobil murah di Surabaya meskipun dia sendiri tidak bisa berbuat apa-apa karena kebijakan LCGC dilakukan oleh Pemerintah pusat “Anda lihat sendiri,

¹ Istilah yang resmi berdasarkan Keputusan Pemerintah adalah Low Cost and Green Car atau disingkat LCGC. Media lebih sering menyebutnya sebagai ”mobil murah” dan istilah ini akhirnya dipakai oleh sebagian masyarakat. Dalam penelitian ini penggunaan istilah LCGC, mobil LCGC dan mobil murah dianggap memiliki arti yang sama.

sekarang saja Surabaya sudah mulai macet. Kalau mobil makin banyak, kan malah amburadul,” cetus Tri Risma.

Kemungkinan jalan-jalan di kota Jakarta, Bandung, Semarang dan Surabaya akan bertambah macet ada benarnya juga. Mobil murah bukanlah berarti murahan karena mobil-mobil tersebut dapat ditekan biayanya karena mendapat insentif pajak dari Pemerintah. Masyarakat pun tahu dan percaya bahwa merek mobil Toyota, Daihatsu, Honda, Suzuki merupakan merek mobil yang dapat diandalkan kualitasnya. Jadi tidak heran mobil murah dari berbagai merek sudah banyak dibeli atau dipesan oleh masyarakat.

Berikut ini adalah data penjualan mobil murah dari empat merek yang sudah beredar. Pertama, Toyota Agya, setidaknya dalam kurun waktu tiga bulan setelah resmi diluncurkan pada bulan September 2013, Agya berhasil terjual sebanyak 16.058 unit. Kedua, Daihatsu Ayla yang waktu peluncurannya bersamaan dengan Toyota Agya telah terjual 14.404 unit. Ketiga, Honda Brio Satya yang peluncurannya belum lama sekitar akhir Oktober, telah terjual di bulan November sebanyak 2.110 unit. Keempat, Karimun Wagon R yang baru beredar dua bulan sampai Desember 2013 telah mencapai pesanan 1.800 unit per bulan.

Bertambahnya jumlah mobil karena mobil murah sangat laku dalam jumlah yang cukup banyak akan menimbulkan dampak negatif terutama jalanan di kota besar yang akan bertambah macet. Selain itu, meskipun mobil murah yang seharusnya menggunakan BBM setara Pertamina sesuai regulasi namun sebagian (besar) pengguna mobil murah masih menggunakan BBM bersubsidi Premium sehingga menimbulkan pro kontra di tengah masyarakat. Pada akhirnya masyarakat juga yang akan merasakan bertambahnya

kemacetan di jalan-jalan di kota besar yang memang sudah macet. Selain itu apabila subsidi BBM jebol maka masyarakat juga yang kena getahnya karena ada kemungkinan harga BBM di Indonesia akan dinaikkan lagi oleh Pemerintah.

1.2 Identifikasi Masalah

Berdasarkan latar belakang yang sudah dijelaskan dapat diidentifikasi masalah dalam penelitian ini sebagai berikut: Bagaimana sikap masyarakat di kota Jakarta terhadap keberadaan LCGC?

1.3 Tujuan Penelitian

Tujuan dilakukannya penelitian ini adalah untuk mengetahui sejauh mana sikap masyarakat di kota Jakarta terhadap keberadaan LCGC.

BAB II TINJAUAN PUSTAKA

2.1 Peraturan Menteri Perindustrian Nomor 33/M-IND/PER/7/2013 tentang Pengembangan Produksi Kendaraan Bermotor Roda Empat yang Hemat Energi dan Harga Terjangkau.

Penerbitan Permenperin Nomor 33/2013 dimaksudkan untuk terus mendorong dan mengembangkan kemandirian industri otomotif nasional, khususnya industri komponen kendaraan bermotor roda empat agar mampu menciptakan motor penggerak, transmisi dan axle yang berdaya saing seiring dengan peningkatan permintaan kendaraan bermotor yang hemat energi dan harga terjangkau. Pengembangan produksi mobil LCGC merupakan Program Pengembangan Produksi Kendaraan Bermotor dengan pemberian fasilitas berupa keringanan Pajak Pertambahan Nilai atas Barang Mewah (PPnBM).

Dalam Permenperin ini disebutkan, industri otomotif yang ingin memproduksi mobil LCGC harus memenuhi berbagai ketentuan, diantaranya mengenai ketentuan konsumsi bahan bakar kendaraan. Ketentuannya ditetapkan untuk motor bakar cetus api kapasitas isi silinder 980-1200 cc dengan konsumsi bahan bakar minyak (BBM) paling sedikit 20 km/liter atau bahan bakar lain yang setara, dan untuk motor bakar nyala kompresi (diesel) kapasitas isi silinder sampai dengan 1500 cc dengan konsumsi BBM paling sedikit 20 km/liter atau bahan bakar lain yang setara.

Ketentuan jenis BBM, juga harus memenuhi spesifikasi minimal *Research Octane Number* (RON) 92 untuk motor bakar cetus api dan Cetane Number (CN) 51 untuk diesel. Ketentuan teknis lainnya berupa radius putar (*turning radius*) dan jarak terendah

dari permukaan tanah (*ground clearance*) diatur dalam Petunjuk Teknis Pelaksanaan Permenperin tersebut.

Selain itu, juga diatur ketentuan penggunaan tambahan merek, model, dan logo yang mencerminkan Indonesia, serta mengatur besaran harga jual mobil LCGC paling tinggi Rp 95 juta berdasarkan lokasi kantor pusat Agen Pemegang Merek. Mengenai besaran harga, dalam regulasi ini disebutkan, dapat disesuaikan apabila terjadi perubahan-perubahan pada kondisi atau indikator ekonomi yang meliputi besaran inflasi, kurs nilai tukar Rupiah dan/atau harga bahan baku. Termasuk juga dalam penggunaan transmisi otomatis dan/atau teknologi pengaman penumpang. Untuk penyesuaian harga berdasarkan penggunaan teknologi transmisi otomatis maksimum sebesar 15%, sedangkan untuk penggunaan teknologi pengaman penumpang maksimum sebesar 10%.

Sementara itu, disebutkan pula empat syarat dalam surat permohonan bagi Agen Tunggal Pemegang Merek (ATPM) yang ingin memperoleh fasilitas perpajakan atau insentif program LCGC. Pertama, setiap ATPM wajib memberikan hasil uji konsumsi bahan bakar, uji ketentuan teknis, bukti visual penggunaan tambahan merek Indonesia, termasuk model dan logo yang mencerminkan Indonesia. Emisi gas buang harus memenuhi standar emisi gas buang Euro 3. Kedua, setiap perusahaan wajib memberikan data dan bukti realisasi investasi, manufaktur motor penggerak (mesin), transmisi, dan axle, termasuk rencana menggunakan komponen lain dari pasokan lokal. Kandungan lokal harus mencapai tingkat 85% secara bertahap. Ketiga, pemberian surat pernyataan bermaterai berisi harga jual produk LCGC ke konsumen sesuai ketentuan yang berlaku. Keempat, seluruh ketentuan dan persyaratan yang ditetapkan sebelumnya wajib lolos verifikasi oleh lembaga independen surveyor. Tanpa memenuhi keempat persyaratan

tersebut, setiap ATPM tidak bisa mendapatkan potongan PPnBM. Menperin akan menerbitkan surat penetapan penerima insentif program LCGC paling lambat 12 hari kerja sejak diterimanya surat permohonan secara lengkap dan benar

2.2 Teori Sikap

Seorang manusia dalam hidupnya sebagai individu dalam masyarakat harus mempunyai sikap terhadap berbagai hal yang dihadapinya. Misalnya, seseorang harus bersikap seperti apa terhadap kebijakan kenaikan harga BBM, program keluarga berencana, Bantuan Langsung Tunai dan sebagainya. Sebagian dari sikap yang diambil seseorang diikuti oleh pengambilan keputusan namun sebagian lainnya seseorang tidak bisa atau tidak perlu mengambil keputusan. Terhadap kebijakan kenaikan BBM sebagian besar masyarakat hanya bisa pasrah sementara terhadap program keluarga berencana seseorang dapat mengikuti atau menolaknya.

“The individual attitude is defined as the reality that an individual has towards an object or idea. Attitudes include to the psychological behaviors and are affected by the individual beliefs, of doing and learning”. (Sikap individu didefinisikan sebagai realita yang harus dihadapi terhadap sebuah objek atau ide. Sikap mencakup kepada perilaku psikologis dan dipengaruhi oleh kepercayaan individu, yang dilakukan dan dipelajari).

Menurut Amen (2010) *“individuals gather information, comprehend and link it to their existing knowledge, where after individuals evaluate the information as well as form attitudes and intentions whatever to constitute an action or not.”* (individu memperoleh informasi, memahami dan mengaitkannya dengan pengetahuan yang dimiliki, dimana

sesudahnya individu mengevaluasi maupun membentuk sikap dan maksud apapun untuk mengambil tindakan ataupun tidak

“Four factors are found to influence on the individual attitude in general. These are the individual's cultural, social, personal and psychological factors, which further concludes of the motivations, believes, gender, lifestyle, family and friends. All these factors are considered to influence the final individual attitude towards an action.”

(Kotler, P., Armstrong, G., Wong, V., Saunders, J.A., 2008). (Empat faktor mempengaruhi sikap individu secara umum. Hal-hal tersebut adalah faktor-faktor budaya, sosial, pribadi dan psikologi yang disimpulkan lebih lanjut dari motivasi, percaya, gender, gaya hidup, keluarga dan teman. Semua faktor ini dipertimbangkan sebagai hal yang mempengaruhi sikap akhir individu dalam mengambil keputusan).

Salah satu komponen sikap adalah afektif. Pakar tentang sikap Louis Leon Thurstone (1929) lebih menekankan sikap pada komponen afektif. Komponen afektif menyangkut masalah emosional subyektif individu terhadap suatu obyek, juga menyangkut perasaan dan evaluasi emosional seseorang terhadap obyek sikap. Komponen afektif adalah menunjuk pada sisi emosional dari sikap, yaitu emosi yang berhubungan dengan obyek. Obyek disini dirasakan sebagai menyenangkan atau tidak menyenangkan, baik atau buruk. Komponen afektif juga dapat bersifat positif atau negatif tergantung dari cara evaluasi individu terhadap obyek yang dihadapinya.

BAB III METODE PENELITIAN

3.1 Metode penelitian

Metode penelitian yang digunakan adalah survei. Menurut Singarimbun dan Effendi (2006:3), metode penelitian survei adalah penelitian yang mengambil sampel dari satu populasi dengan menggunakan kuesioner sebagai alat pengumpulan data yang pokok.

3.2 Jenis penelitian

Jenis penelitian yang digunakan adalah studi kasus. Menurut Nazir (2005:57) studi kasus adalah penelitian tentang status subyek penelitian yang berkenaan dengan suatu fase spesifik atau khas dari keseluruhan personalitas. Subyek penelitian dapat saja individu, kelompok, lembaga maupun masyarakat.

3.3 Sampel

Pengambilan sampel menggunakan cara tidak acak yaitu sampel purposif. Yang dimaksud dengan sampel purposif adalah sampel yang menggunakan pertimbangan tertentu dalam memilih responden yang menjadi sampel. Pertimbangannya adalah pengguna jalan dalam hal ini pengemudi mobil di kota Jakarta. Sampel yang akan dijadikan responden sebanyak 250 orang.

3.4 Skala pengukuran

Skala pengukuran menggunakan skala Likert 1-5, jawaban dari sangat tidak setuju sampai dengan sangat setuju.

3.5 Teknik analisis data

Data dari kuesioner yang telah diisi oleh responden akan diolah dengan menggunakan perangkat lunak Microsoft Excel. Data tersebut kemudian akan disajikan dalam bentuk tabel distribusi frekuensi.

BAB IV JADWAL PELAKSANAAN

JENIS KEGIATAN	BULAN / TAHUN 2014															
	APRIL-JUNI				JULI				AGUSTUS-OKTOBER				NOVEMBER-DESEMBER			
	MINGGU KE-				MINGGU KE-				MINGGU KE-				MINGGU KE-			
	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4
Penyebaran kuesioner																
Pengolahan kuesioner																
Penulisan laporan																

BAB V HASIL DAN PEMBAHASAN

Pada bab hasil dan pembahasan akan disajikan tabel-tabel distribusi frekuensi yang terdiri dari dua bagian yaitu 1) data diri responden dan 2) sikap masyarakat di kota Jakarta terhadap keberadaan LCGC.

5.1 Data Diri Responden.

Pada bagian ini terdapat lima tabel yang menyajikan jenis kelamin, usia, pekerjaan, penghasilan dan pendidikan responden. Jumlah responden seluruhnya sebanyak 250 orang. Data diri responden selengkapnya dapat dilihat pada tabel 5.1 sampai dengan tabel 5.5

1. Jenis Kelamin Responden

Tabel 5.1
Jenis Kelamin Responden

Jenis kelamin	f	%
Laki-laki	188	75,2
Perempuan	62	24,8
Jumlah	250	100

Sumber: kuesioner

Dari tabel 5.1 diketahui jumlah responden laki-laki sebesar 75,2 % dan jumlah responden perempuan sebesar 24,8%. Jumlah responden laki-laki yang 3 kali lipat jumlah responden wanita wajar karena memang pengemudi di jalan-jalan didominasi oleh laki-laki.

2. Usia Responden

Tabel 5.2
Usia Responden

Usia	f	%
≤ 30 tahun	75	30
31 - 40 tahun	84	33,6
41 - 50 tahun	60	24
≥ 51 tahun	31	12,4
Jumlah	250	100

Sumber: kuesioner

Dari tabel 5.2 diketahui responden yang berusia di bawah 30 tahun sebesar 30%, berusia antara 31-40 tahun sebesar 33,6%, berusia antara 41-50 tahun sebesar 24 % dan berusia di atas 51 tahun sebesar 12,4%. Persentase antara tiap kelompok umur cukup merata yang mewakili berbagai usia.

3. Pekerjaan Responden

Tabel 5.3
Pekerjaan Responden

Pekerjaan	f	%
Pegawai swasta/BUMN	148	59,2
Pegawai Negeri Sipil	19	7,6
TNI/Polri	4	1,6
Wirausaha	38	15,2
Profesional (dokter, pengacara, arsitek)	10	4
Lain-lain	31	12,4
Jumlah	250	100

Sumber: kuesioner

Dari tabel 5.3 diketahui jumlah responden yang terbanyak memiliki pekerjaan sebagai pegawai swasta/BUMN sebesar 59,2 persen sedangkan pekerjaan responden lainnya cukup merata penyebarannya.

4. Penghasilan Responden per Bulan

Tabel 5.4
Penghasilan Responden per Bulan

Penghasilan	f	%
≤ Rp 2.500.000	30	12
Rp 2.501.000 - Rp 5.000.000	46	18,4
Rp 5.001.000 - Rp 7.500.000	69	27,6
Rp 7.501.000 - Rp 10.000.000	53	21,2
≥ Rp 10.001.000	52	20,8
Jumlah	250	100

Sumber: kuesioner

Dari tabel 5.4 diketahui bahwa penghasilan responden per bulan yang terbanyak ada pada kategori Rp 5.001.000- Rp 7.500.000 sebanyak 27,6 % kemudian diikuti oleh responden yang berpenghasilan antara Rp 7.501.000 - Rp 10.000.000 sebanyak 21,2%, hampir sama dengan yang berpenghasilan di atas Rp 10.000.000 sebanyak 20,8 %. Sebagian responden adalah pengguna mobil jadi tidak semuanya pemilik mobil.

5. Pendidikan responden

Tabel 5.5
Pendidikan responden

Pendidikan	f	%
Lulus SD	0	0
Lulus SMP	2	0,8
Lulus SMA	84	33,6
Lulus D3	39	15,6
Lulus S1	113	45,2
Lulus Pasca Sarjana	12	4,8
Jumlah	250	100

Sumber: kuesioner

Dari tabel 5.5 diketahui bahwa jumlah responden terbanyak berpendidikan lulus S1 sebesar 45,2 % kemudian diikuti yang berpendidikan lulus SMA sebanyak 33,6 %.

5.2 Sikap Masyarakat di Kota Jakarta Terhadap Keberadaan LCGC

Pada bagian ini akan disajikan 15 tabel distribusi frekuensi yang berisi jawaban responden terhadap pertanyaan-pertanyaan yang diajukan dalam kuesioner. Untuk lebih memudahkan atau menyederhanakan pengambilan kesimpulan, maka pengambilan kesimpulan menggunakan prinsip mayoritas sederhana yaitu mayoritas responden dianggap setuju terhadap satu pernyataan apabila jawaban setuju ditambah (plus) sangat setuju lebih besar dari 50 % dan mayoritas responden dianggap tidak setuju terhadap satu pernyataan apabila jawaban tidak setuju ditambah (plus) jawaban sangat tidak setuju lebih besar dari 50 %.

Hasil perhitungan selengkapnya terhadap kuesioner yang telah diisi oleh responden dapat dilihat pada tabel-tabel berikut:

Tabel 5.6
Apakah anda setuju mobil Low Cost and Green Car (LCGC) disebut mobil murah?

Jawaban	f	%
Sangat setuju	5	2
Setuju	59	23,6
Tidak berpendapat	18	7,2
Tidak setuju	153	61,2
Sangat tidak setuju	15	6
Jumlah	250	100

Sumber: kuesioner

Dari tabel 5.6 dapat disimpulkan bahwa mayoritas responden sebanyak 67,2 % tidak setuju apabila mobil LCGC disebut mobil murah. Meskipun harganya masih di bawah harga mobil lain yang sekelas tetapi responden menganggap harga mobil LCGC tidak murah. Pemerintah juga menyebutnya "LCGC" tanpa embel-embel kata mobil murah. Istilah mobil murah lebih banyak disebut oleh berbagai media.

Tabel 5.7
Apakah menurut anda harga mobil LCGC memang murah?

Jawaban	f	%
Sangat setuju	3	1,2
Setuju	78	31,2
Tidak berpendapat	40	16
Tidak setuju	118	47,2
Sangat tidak setuju	11	4,4
Jumlah	250	100

Sumber: kuesioner

Dari tabel 5.7 dapat disimpulkan bahwa mayoritas responden sebanyak 51,6% tidak setuju bahwa harga mobil LCGC murah. Pada kenyataannya harga mobil LCGC yang di kisaran Rp 90 juta-Rp 130 juta (untuk berbagai merek) memang belum dapat disebut murah apalagi perusahaan produsen mobil LCGC telah mendapat insentif pajak dari Pemerintah.

Tabel 5.8
Apakah mobil LCGC memang ramah lingkungan?

Jawaban	f	%
Sangat setuju	5	2
Setuju	58	23,2
Tidak berpendapat	75	30
Tidak setuju	106	42,4
Sangat tidak setuju	6	2,4
Jumlah	250	100

Sumber: kuesioner

Berdasarkan data pada tabel 5.8 dapat disimpulkan bahwa tidak ada jawaban mayoritas dari responden apakah mobil LCGC ramah lingkungan. Meskipun disebut sebagai Green Car namun responden tidak terlalu mengetahui apakah mobil LCGC benar-benar ramah lingkungan karena untuk mengetahuinya perlu diketahui emisi gas buang setiap mobil yang memenuhi ambang batas ketentuan yang tidak menambah polusi di jalan raya.

Tabel 5.9
Apakah anda setuju mobil LCGC harus menggunakan bensin jenis Pertamina?

Jawaban	f	%
Sangat setuju	11	4,4
Setuju	78	31,2
Tidak berpendapat	28	11,2
Tidak setuju	104	41,6
Sangat tidak setuju	29	11,6
Jumlah	250	100

Sumber: kuesioner

Berdasarkan data pada tabel 5.9 dapat disimpulkan bahwa mayoritas responden sebesar 53,2 % tidak setuju mobil LCGC harus menggunakan bensin Pertamina. Untuk jenis bahan bakar, spesifikasi mobil LCGC telah disesuaikan dengan penggunaan BBM jenis Pertamina. Pertimbangan Pemerintah karena rasio bensin mobil LCGC adalah 1:20

sehingga menggunakan Pertamina tidak akan memberatkan pemilik mobil LCGC. Harga Pertamina yang masih mahal membuat sebagian pengguna LCGC menggunakan bensin Premium dan nyatanya mobil LCGC tidak mengalami kerusakan atau gangguan.

Tabel 5.10

Apakah anda setuju mobil LCGC boleh menggunakan bensin premium yang bersubsidi?

Jawaban	f	%
Sangat setuju	22	8,8
Setuju	109	43,6
Tidak berpendapat	34	13,6
Tidak setuju	71	28,4
Sangat tidak setuju	14	5,6
Jumlah	250	100

Sumber: kuesioner

Dari tabel 5.10 dapat disimpulkan bahwa mayoritas responden sebesar 52,4 % setuju pengguna mobil LCGC boleh menggunakan BBM jenis Premium yang disubsidi Pemerintah. Kesimpulan ini konsisten dengan kesimpulan pertanyaan sebelumnya pada tabel 9. Dalam prakteknya, sebagian pengguna mobil LCGC memang mengisi tanki mobilnya dengan bensin Premium. Sudah sering foto mobil yang dimaksud dimuat di berbagai media online. Pertimbangan pengguna karena harga Premium jauh lebih murah dibanding bensin Pertamina meskipun mulai tahun 2015 kelihatannya harga bensin Premium dan Pertamina tidak akan jauh selisihnya namun karena Premium tetap lebih murah maka kemungkinan masih banyak pengguna mobil LCGC tetap akan lebih memilih bensin Premium.

Tabel 5.11

Apakah menurut anda mobil LCGC akan menambah kemacetan?

Jawaban	f	%
Sangat setuju	7	2,8
Setuju	14	5,6
Tidak berpendapat	16	6,4
Tidak setuju	103	41,2
Sangat tidak setuju	110	44
Jumlah	250	100

Sumber: kuesioner

Dari tabel 5.11 dapat disimpulkan bahwa mayoritas responden sebesar 85,2 % menjawab tidak setuju mobil LCGC akan menambah kemacetan di jalan-jalan di kota Jakarta. Jalan-jalan di Ibukota Jakarta memang sudah macet parah pada jam-jam sibuk sehingga penambahan puluhan ribu mobil LCGC dianggap tidak akan menambah kemacetan karena tingkat kemacetan di jalan-jalan kota Jakarta sudah dianggap ”mentok” artinya dengan bertambahnya mobil ataupun tidak, jalan-jalan di Jakarta sudah sangat macet alias stagnan.

Tabel 5.12

Apakah anda setuju kebijakan pemerintah yang membolehkan produksi mobil LCGC?

Jawaban	f	%
Sangat setuju	16	6,4
Setuju	65	26
Tidak berpendapat	67	26,8
Tidak setuju	89	35,6
Sangat tidak setuju	13	5,2
Jumlah	250	100

Sumber: kuesiner

Berdasarkan tabel 5.12, tidak ada jawaban mayoritas responden baik setuju ataupun tidak setuju. Regulasi mobil LCGC dikeluarkan oleh Pemerintah sehingga responden sulit untuk setuju ataupun tidak setuju karena bagaimanapun LCGC masih

memiliki nilai positif, paling tidak konsumen dapat memiliki mobil dengan harga lebih terjangkau, terbukti tingkat penjualan mobil LCGC termasuk tinggi dibandingkan penjualan mobil sekelas yang diproduksi secara biasa.

Tabel 5.13

Apakah anda setuju kalau mobil LCGC tidak dijual di kota-kota besar seperti Jakarta, Bandung, Semarang, Surabaya?

Jawaban	f	%
Sangat setuju	16	6,4
Setuju	36	14,4
Tidak berpendapat	28	11,2
Tidak setuju	117	46,8
Sangat tidak setuju	53	21,2
Jumlah	250	100

Sumber: kuesioner

Dari tabel 5.13 dapat ditarik kesimpulan bahwa mayoritas responden sebanyak 68 % tidak setuju mobil LCGC tidak dijual di kota-kota besar seperti Jakarta, Bandung, Semarang, Surabaya. Mobil LCGC kelihatannya menjadi harapan bagi sebagian masyarakat di kota-kota besar agar dapat memiliki mobil yang kualitasnya cukup baik dan harga terjangkau apalagi mayoritas responden mengatakan bahwa mobil ini tidak menambah kemacetan.

Tabel 5.14

Apakah anda setuju apabila mobil LCGC dimaksudkan agar sebagian pemilik motor berpindah menjadi pembeli mobil LCGC?

Jawaban	f	%
Sangat setuju	20	8
Setuju	96	38,4
Tidak berpendapat	52	20,8
Tidak setuju	77	30,8
Sangat tidak setuju	5	2
Jumlah	250	100

Sumber: kuesioner

Dari tabel 5.14 dapat disimpulkan bahwa tidak terdapat jawaban mayoritas responden. Apabila diamati memang harga mobil LCGC masih terpaut sangat jauh dengan harga sepeda motor biasa atau standar sehingga sebagian responden ragu apakah pemilik motor dapat membeli mobil LCGC meskipun menggunakan fasilitas kredit.

Tabel 5.15
Apakah anda setuju produsen mobil LCGC diberi insentif pajak?

Jawaban	f	%
Sangat setuju	9	3,6
Setuju	51	20,4
Tidak berpendapat	40	16
Tidak setuju	116	46,4
Sangat tidak setuju	34	13,6
Jumlah	250	100

Sumber: kuesioner

Berdasarkan tabel 5.15 dapat ditarik kesimpulan bahwa mayoritas responden sebesar 60 % tidak setuju jika produsen mobil LCGC diberi insentif pajak. Pemberian insentif pajak kepada produsen meskipun ada dasar hukumnya namun berkesan "memanjakan" pihak produsen. Mobil murah dalam artian benar-benar murah memang tidak harus dengan pemberian insentif pajak. Nyatanya harga jual mobil LCGC juga tidak bisa murah, sebagai contoh, produsen mobil Agya memberi ancer-ancer harga mobil sekitar 110-120 juta per unit sebelum kebijakan LCGC dikeluarkan, setelah kebijakan LCGC terbit harga mobil Agya tidak jauh beda, ada di kisaran 95-110 juta. Tidak heran kalau banyak yang mempertanyakan dimana pengaruh insentifnya. Produsen mobil Datsun yang tidak ikutan LCGC mampu memproduksi mobil Datsun Go dengan harga jual 90-100 juta.

Tabel 5.16

Apakah anda setuju kebijakan mobil LCGC hanya untuk kepentingan(keuntungan) pengusaha saja?

Jawaban	f	%
Sangat setuju	17	6,8
Setuju	75	30
Tidak berpendapat	37	14,8
Tidak setuju	103	41,2
Sangat tidak setuju	18	7,2
Jumlah	250	100

Sumber: kuesioner

Dari tabel 5.16 dapat ditarik kesimpulan bahwa tidak ada jawaban mayoritas setuju ataupun tidak setuju. Namun 48,4 % menyatakan tidak setuju, artinya responden menganggap kebijakan LCGC ini juga menguntungkan masyarakat sebagai konsumen mobil, tidak hanya menguntungkan pengusaha produsen mobil saja.

Tabel 5.17

Apakah anda setuju ada sanksi bagi pengguna mobil LCGC yang mengisi bahan bakar menggunakan bensin premium (bersubsidi)?

Jawaban	f	%
Sangat setuju	10	4
Setuju	42	16,8
Tidak berpendapat	58	23,2
Tidak setuju	105	42
Sangat tidak setuju	35	14
Jumlah	250	100

Sumber: kuesioner

Dari tabel 5.17 dapat disimpulkan bahwa mayoritas responden sebanyak 56 % tidak setuju apabila pengguna mobil LCGC diberi sanksi mengisi tanki bahan bakar dengan bensin premium. Mobil LCGC bukanlah mobil mewah sehingga responden menganggap biasa saja apabila mobil LCGC dengan BBM Premium apalagi ternyata masih banyak mobil mewah mengisi tanki mobilnya dengan bensin Premium. Di awal

tahun 2015 Pemerintah membuat kebijakan BBM jenis Premium tidak disubsidi lagi sehingga harga jualnya akan mengikuti fluktuasi harga minyak mentah di pasar atau harga keekonomian pasar. Jadi apabila ada mobil LCGC diisi BBM Premium sebetulnya tidak perlu dipersoalkan lagi.

Tabel 5.18

Apakah anda setuju kebijakan mobil LCGC dimaksudkan membantu sebagian masyarakat agar mampu membeli mobil?

Jawaban	f	%
Sangat setuju	13	5,2
Setuju	49	19,6
Tidak berpendapat	61	24,4
Tidak setuju	115	46
Sangat tidak setuju	12	4,8
Jumlah	250	100

Sumber: kuesioner

Dari tabel 5.18 dapat diambil kesimpulan bahwa mayoritas responden sebanyak 50,8 % menjawab setuju kebijakan mobil LCGC dimaksudkan membantu sebagian masyarakat agar mampu membeli mobil. Harga mobil LCGC meskipun tidak murah-murah "banget" namun cukup laku di pasaran yang membuktikan harga mobil LCGC lebih dapat dijangkau oleh sebagian masyarakat yang ingin memiliki mobil.

Tabel 5.19

Apakah anda setuju istilah mobil murah menjadikan kualitasnya tidak bagus?

Jawaban	f	%
Sangat setuju	14	5,6
Setuju	96	38,4
Tidak berpendapat	67	26,8
Tidak setuju	63	25,2
Sangat tidak setuju	10	4
Jumlah	250	100

Sumber: kuesioner

Berdasarkan tabel 5.19 kesimpulannya tidak ada jawaban mayoritas responden yang setuju ataupun tidak setuju. Tidak semua responden memahami betul bagaimana sebenarnya kualitas mobil LCGC. Apakah kualitas mobil LCGC tersebut bagus ataupun tidak memang sebaiknya dibuktikan oleh pemilik yang telah membeli mobil LCGC.

Tabel 5.20

Apakah anda setuju kebijakan mobil LCGC akan meningkatkan kemampuan ekspor mobil Indonesia ke negara lain?

Jawaban	f	%
Sangat setuju	6	2,4
Setuju	36	14,4
Tidak berpendapat	92	36,8
Tidak setuju	101	40,4
Sangat tidak setuju	15	6
Jumlah	250	100

Sumber: kuesioner

Berdasarkan tabel 5.20 dapat disimpulkan bahwa tidak ada jawaban mayoritas responden baik setuju ataupun tidak setuju namun 46,4 % responden tidak yakin kebijakan mobil LCGC akan meningkatkan kemampuan ekspor mobil Indonesia ke negara lain seperti diucapkan oleh pejabat Departemen Perindustrian. Pada intinya, mobil produksi Indonesia dianggap belum mampu bersaing di pasar internasional.

BAB VI KESIMPULAN DAN SARAN

6.1 Kesimpulan

Berdasarkan pembahasan yang telah dijelaskan pada bab V maka dapat diambil beberapa kesimpulan dari penelitian ini sebagai berikut:

1. Keberadaan mobil LCGC secara dapat diterima oleh masyarakat kota Jakarta. Kontroversi mobil LCGC yaitu pertama, akan menambah macet kota Jakarta yang memang sudah macet, kedua, penggunaan BBM Premium oleh sebagian pengguna mobil LCGC. Berdasarkan jawaban responden terhadap kedua hal tersebut ternyata responden menganggap mobil LCGC tidak menambah macet kota Jakarta dan menganggap biasa saja apabila mobil LCGC menggunakan BBM Premium.
2. Mobil LCGC sangat diminati masyarakat sehingga dapat dikatakan kebijakan mobil LCGC telah membantu sebagian masyarakat untuk dapat memiliki mobil dengan kualitas yang baik dan harga terjangkau. Mobil LCGC memberi keuntungan kepada masyarakat dan juga kepada produsen mobil LCGC
3. Harga mobil meskipun lebih dapat dijangkau oleh masyarakat tetapi responden menganggap bahwa harga mobil tidak dapat dikatakan murah sehingga mereka juga menjawab tidak setuju apabila mobil LCGC disebut mobil murah.

6.2 Saran

Beberapa saran dapat dikemukakan berdasarkan hasil pembahasan dan juga kesimpulan sebagai berikut:

1. Harga mobil LCGC dapat diturunkan karena produsen mobil LCGC sudah mendapat insentif pajak yang cukup banyak dari Pemerintah.

2. Meskipun ada aturan dalam kebijakan LCGC yang memuat ketentuan bahwa spesifikasi mobil LCGC disesuaikan dengan penggunaan BBM Pertamina. Pelarangan mobil LCG menggunakan BBM Premium lebih disebabkan oleh kekhawatiran Pemerintah akan jebolnya anggaran subsidi BBM Premium di APBN. Dengan demikian Pemerintah tidak perlu mempersoalkan lagi jenis BBM yang digunakan oleh mobil LCGC karena sejak 2 Januari 2015 BBM Premium sudah tidak disubsidi lagi.

DAFTAR PUSTAKA

- Amen, U., 2010, Consumer Attitude towards Mobile Advertising, *Interdisciplinary Journal of Contemporary Research In Business*, Vol 2 No.3, 75-104.
- Kotler, P., Armstrong, G., Wong, V., Saunders, J.A., 2008, *Principles of Marketing*, Pearson Prentice Hall.
- Nazir, M, 2005, *Metode Penelitian*, Ghalia Indonesia, Bogor
- Singarimbun, M., dan Sofian E., 2006. *Metode Penelitian Survei*, LP3ES, Jakarta
- Thurstone, LL, Chave, E.J., 1929, *The Measurement of Attitude*, The University of Chicago Press.