

PEMILIKAN MOBIL: TOLOK UKUR PEREKONOMIAN?

Oleh Willy Tumewu

Peningkatan taraf perekonomian di Indonesia ternyata membawa dampak berupa kemacetan lalu lintas, khususnya di kota-kota besar. Dalam kasus ini, mobil pribadi dianggap sebagai penyebabnya. Angka-angka statistik untuk daerah perkotaan memang menunjukkan, bahwa pertumbuhan jumlah mobil jauh lebih besar dibanding pertumbuhan luas jalan raya.

Fenomena tersebut menimbulkan persepsi, bahwa jumlah mobil pribadi sudah terlalu banyak. Pertumbuhan jumlah mobil pribadi dianggap perlu dikurangi. Jika hal itu tak dapat dilakukan, maka timbul anggapan bahwa penambahan luas jalan tidak ada manfaatnya, karena hanya akan merangsang peningkatan kepemilikan mobil.

Sejauh mana kebenaran anggapan-anggapan itu, berikut dipaparkan suatu perbandingan kepemilikan mobil di berbagai negara sebagai bahan evaluasi masalah kepemilikan mobil di Indonesia.

Kepemilikan Mobil di Dunia

Pada awal tahun 1987 jumlah seluruh mobil di dunia sekitar 384 juta unit, naik sekitar 10 juta unit dibanding tahun 1986. Angka rata-rata kepemilikan mobil saat itu adalah 1 unit mobil untuk 12 penduduk dunia. Pada tahun yang sama, bus dan truk berjumlah sekitar 120 juta, jauh lebih kecil dari jumlah mobil (World Motor Census 1987). Padahal pada tahun 1960 jumlah mobil di dunia baru berjumlah sekitar 98 juta unit atau 1 unit mobil untuk 32 penduduk dunia.

Jumlah mobil di negara-negara di dunia tidak merata. Pada awal tahun 1987 Amerika Serikat menduduki jumlah kepemilikan mobil tertinggi (1 unit mobil untuk 1,8 penduduk), sedangkan angka kepemilikan mobil Indonesia tercatat 1 unit mobil untuk 185 penduduk (lihat Tabel 1).

Tabel 1
ANGKA PEMILIKAN MOBIL BEBERAPA NEGARA
(dalam penduduk/mobil)

Amerika Serikat	1,8	Malaysia	13,8
Jerman Barat	2,2	Brasil	14,0
Australia	2,4	USSR	23,7
Belanda	3,0	Kolombia	50,9
Brunai	3,7	Korea Selatan	63,2
Jepang	4,3	Thailand	110,6
Jerman Timur	5,2	Filipina	174,3
Ceko-Slowakia	6,0	Indonesia	185,2
Singapura	10,9	Etiopia	1079,4
Saudi Arabia	11,4	Birma	1370,5
Rerat-rata Dunia	12,0	RRC	2947,5

Dalam Tabel 1 tersebut, disajikan angka kepemilikan mobil di sejumlah negara secara berurutan dari yang tertinggi hingga terendah. Timbul pertanyaan, apakah urutan tersebut juga mencerminkan taraf perkembangan perekonomian negara-negara bersangkutan?

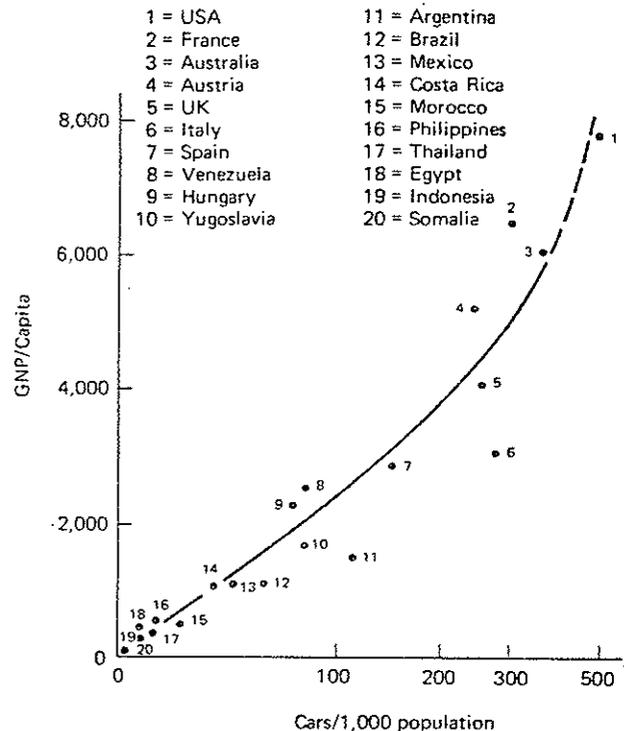
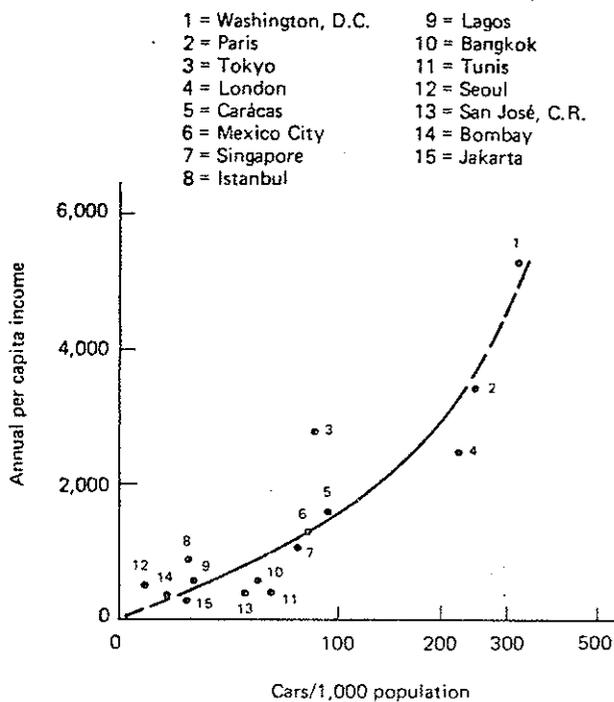
• Willy Tumewu, adalah staf pengajar Jurusan Teknik Sipil FTSP-ITB

Pertanyaan tersebut beralasan untuk diajukan, terlebih jika dikaitkan dengan hubungan antara pendapatan atau GNP per kapita dan angka pemilikan mobil, seperti ditunjukkan pada Gambar 1. Dari gambaran korelasi tersebut, juga muncul

pemilikan mobil di Indonesia tidak mencerminkan apapun, sebab pembangunan dinilai belum merata hingga ke seluruh pelosok negara.

Daerah yang tinggi tingkat perkembangannya, yaitu DKI Jakarta, mempunyai angka pemilikan rata-rata

Gambar 1
Hubungan antara Pendapatan atau GNP/Kapita dengan Angka Pemilikan Mobil



A. Effect of per capita income on car ownership in selected urban areas (1975 data, income in US dollars). SOURCE: World Bank, *Urban Transport Sector Policy Paper*, 1975.

B. Relation of GNP/capita and national car ownership (1976 data, GNP in US dollars at factor costs). SOURCE: World Bank, *World Development Report*, 1978; Motor Vehicle Manufacturers' Association of the United States, Inc., *Motor Vehicle Facts and Figures*, 1978.

Sumber: Peters, 1982

pertanyaan: berapa besar pengaruh jaringan rel kereta api terhadap angka pemilikan mobil di daerah perkotaan?

Pemilikan Mobil di Indonesia

Pada akhir tahun 1989 di Indonesia tercatat sekitar 8 juta kendaraan bermotor, sekitar 5,5 juta di antaranya adalah kendaraan bermotor roda dua. Jumlah mobil tercatat sekitar 1,2 juta atau 1 unit mobil untuk 146 penduduk.

Jika dibanding tahun 1987, maka angka pemilikan mobil di Indonesia berubah cukup berarti, meski masih sekitar 1/12 dari angka pemilikan rata-rata dunia. Namun ada pendapat, bahwa angka

sebesar 1 mobil untuk 26 penduduk dan pada akhir 1991 angka itu berubah menjadi 1 unit mobil untuk 16 penduduk. Dengan demikian angka pemilikan mobil rata-rata di Jakarta jauh di atas angka pemilikan rata-rata Indonesia, meski masih di bawah angka pemilikan rata-rata dunia tahun 1987.

Dengan anggapan, bahwa kecenderungan global pemilikan mobil akan bertaku juga di Indonesia, maka timbul pertanyaan:

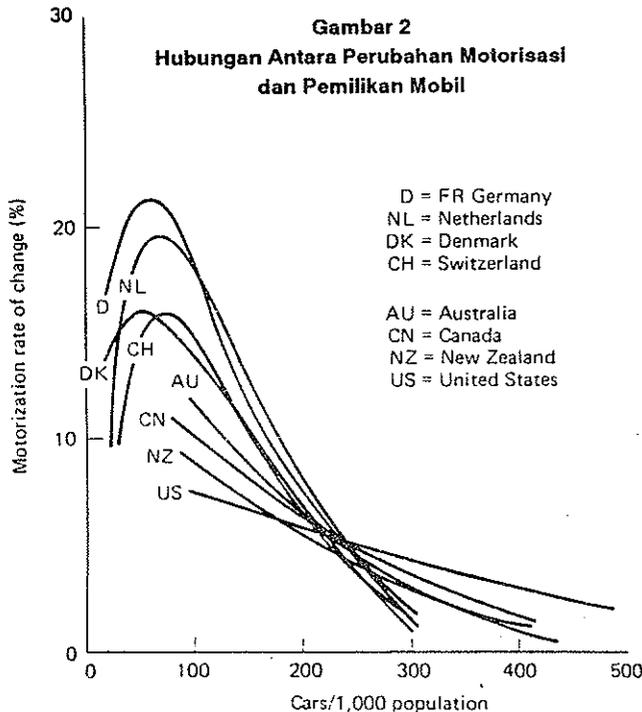
- seberapa besar jumlah mobil di Indonesia akan bertambah?
- sejauh mana pemilikan mobil di Jakarta masih dinilai wajar?

- berapa besarkah pertumbuhan mobil masih dinilai wajar?

Pertanyaan terakhir kerap terlontarkan. Pada Gambar 2 ditunjukkan hubungan antara perubahan motorisasi dan pemilikan mobil dari berbagai negara selama periode pasca perang dunia II. Pada saat itu, Jerman Barat mengalami kenaikan motorisasi mencapai 22% per tahun dan tingkat pemilikan mobil mencapai 1 unit mobil untuk 25 penduduk. Sementara itu di Jakarta saat ini diperkirakan peningkatan motorisasi berkisar 10% - 14% per tahun.

Dalam dekade terakhir, penjualan mobil di Asia cenderung terus meningkat. Dalam hal ini, Korea Selatan merupakan negara yang memiliki peningkatan penjualan mobil tertinggi. Tentunya perlu dipertanyakan, apakah kenaikan penjualan mobil ini sejalan dengan pertumbuhan ekonomi negara bersangkutan? Dalam pertanyaan lain, dapatkah perkembangan ekonomi dicapai tanpa ada kenaikan jumlah mobil di negara bersangkutan?

Di samping itu, ada hal lain yang menarik perhatian, yaitu perbandingan antara jumlah penjualan mobil dan penjualan truk/bus. Di Indonesia dan Thailand penjualan truk/bus jauh lebih tinggi dari penjualan mobil, sedangkan di negara Asia lainnya malah sebaliknya. Hal ini, mungkin, disebabkan ada penjualan sepeda motor yang relatif tinggi di kedua negara tersebut.



Growth of motorization in selected countries during the period 1950-1976. SOURCE: Motor Vehicle Manufacturers' Association of the United States, Inc., *Motor Vehicle Facts and Figures* (annual reports).

Kesimpulan

Uraian singkat di atas mengindikasikan, bahwa pemilikan mobil di Indonesia masih relatif rendah. Pemilikan kendaraan di Jakarta pun dinilai belum terlalu tinggi. Namun harus diakui, bahwa variabel 'tingkat perekonomian' dan variabel 'pemilikan mobil' tidak sepenuhnya independen, namun demikian ada kecenderungan yang konsisten bila kedua variabel dikorelasikan untuk berbagai negara di dunia. Pengaruh rel kereta api tidak terlihat pada angka-angka global tersebut.

Apabila pemilikan mobil merupakan tolok ukur perekonomian, maka jumlah mobil di Indonesia mestinya akan meningkat, seiring dengan perkembangan ekonomi Indonesia. Kota-kota besar di Indonesia harus dapat melayani jumlah mobil yang terus meningkat dan tentunya menuntut pertambahan jaringan jalan yang seimbang.

Penjualan Mobil di Asia

Penjualan mobil, truk dan bus di Asia, khususnya ASEAN, disajikan pada Tabel 2. Dari tabel itu terlihat, bahwa penjualan mobil di Indonesia lebih kecil dibanding penjualan mobil di Malaysia. Padahal jumlah penduduk Malaysia hanya sekitar 1/12 dari jumlah penduduk Indonesia.

Sementara itu, jumlah penjualan mobil di Jepang (tidak termasuk ekspor) mencapai sekitar 100 kali jumlah penjualan mobil di Indonesia. Padahal diketahui, bahwa angkutan rel di Jepang dapat dinilai berfungsi cukup efektif.

Daftar Pustaka

- GAIKINDO, *Kemacetan Lalu lintas dan Pemecahannya*, makalah Ir. Herman Z. LATif, Ketua Umum GaiKindo, pada Seminar Nasional Peran Serta Pemerintah, Swasta dan Masyarakat dalam Pemecahan Masalah Kemacetan Lalu lintas, ITB, November, 1991.
- Peters, Hans J. (The World Bank), *Transportation and Society*, in: *Transportation and Traffic Engineering Handbook*, Institute of Transportation Engineers, Prentice Hall, pp 1-15, 1982.
- World Motor Census, *Automobile International*, Vol. 65 no. 11/12, 1988.

Tabel 2
PENJUALAN MOBIL DAN TRUK/BUS DI ASEAN DAN BEBERAPA NEGARA ASIA LAINNYA

		1986	1987	1988	1989	1990
Malaysia	M	51.383	35.265	49.957	80.269	-
	T/B	23.456	13.731	18.753	42.435	-
	Total	74.839	48.996	68.710	122.704	150.000
Philipina	M	3.811	5.781	11.038	36.172	-
	T/B	461	2.124	6.418	9.929	-
	Total	4.272	7.905	17.456	46.101	60.000
Singapore	M	8.716	13.017	25.780	32.253	-
	T/B	2.473	2.997	5.609	6.531	-
	Total	11.189	16.014	31.389	38.784	45.000
Thailand	M	22.474	27.064	36.321	47.695	-
	T/B	55.993	74.434	105.693	160.538	-
	Total	78.467	101.498	142.0114	208.233	305.145
Indonesia	M	33.373	28.893	32.663	31.906	56.510
	T/B	128.640	130.819	125.781	146.247	218.093
	Total	162.013	159.712	158.444	178.153	274.603
Korea Selatan	M	156.463	249.448	323.561	875.198	986.751
	T/B	131.788	170.600	199.915	263.453	334.879
	Total	288.251	420.048	523.467	1.138.651	1.321.630
Jepang	M	3.146.023	3.274.800	3.717.359	4.403.749	5.102.659
	T/B	2.561.791	2.743.599	3.003.645	2.852.920	2.674.834
	Total	5.707.814	6.018.399	6.721.004	7.256.669	7.777.493
Taiwan	M	142.159	194.300	288.482	367.535	277.381
	T/B	53.648	96.865	109.622	127.935	69.920
	Total	195.807	291.165	398.104	495.470	347.301
Hongkong	M	15.846	19.967	25.718	30.049	-
	T/B	15.524	22.508	20.413	17.371	-
	Total	31.370	42.475	46.131	47.420	-

Sumber : GAIKINDO (1991)