

**PENGARUH KEBIJAKSANAAN PEMERINTAH MENAIKKAN
HARGA BAHAN BAKAR MINYAK (BBM) TERHADAP
PENGUNAAN KENDARAAN BERMOTOR
DI KOTAMADYA UJUNG PANDANG**



BOSOWA
OLEH

ARIF RAHMAN

Stb/Nirm : 4586020035/871133082

Skripsi Yang di Ajukan Kepada Panitia Ujian
Guna Memperoleh Gelar Sarjana Lengkap
Ilmu Administrasi Negara

Pada
Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik
Universitas "45" Ujung Pandang

1994

HALAMAN PENGESAHAN

Pada hari ini Kamis, 7 April 1994,

Skripsi dengan judul : "PENGARUH KEBIJAKSANAAN PEMERINTAH
MENAIKKAN HARGA BAHAN BAKAR
MINYAK (BBM) TERHADAP PENGGUNAAN
KENDARAAN BERMOTOR DI KOTA MADYA
UJUNG PANDANG

N a m a : ARIF RAHMAN

No. STB/NIRM : 4586020035 / 871133082

J u r u s a n : Ilmu Administrasi Negara

Disetujui untuk diujikan pada tanggal 9 April 1994

Menyetujui

Pembimbing I

(Drs. H. Misbahuddin, MS)

Pembimbing II

(Drs. Muchlis K. Barata)

Mengetahui

D e k a n

FISIPOL Universitas "45"

(Drs. Guntur Karnaeni)

Ketua Jurusan

Administrasi Negara

(Drs. H. M. Thala)

HALAMAN PENERIMAAN


Pada hari / tanggal : Sabtu 9 April 1994


Skripsi Atas Nama : ARIF RAHMAN

Nomor Stb/Nirm : 45 86 020 035 / 871 133 082


Telah diterima oleh Panitia Ujian Skripsi Sarjana Negara
Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas "45"
Ujung Pandang, untuk memenuhi salah satu syarat guna
memperoleh gelar Sarjana Negara pada Jurusan Ilmu
Administrasi Negara.

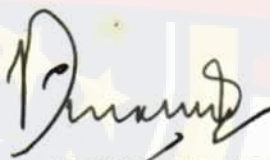
PENGAWAS UMUM


(DR. ANDI JAYA SOSE, SE., MBA.)
REKTOR UNIVESITAS "45"


(Prof. Drs. H. SADLY, AD, MPA)
Dekan FISIPOL UNHAS

PANITIA UJIAN


(Drs. GUNTUR KARNAENI)
K e t u a



(Drs. SUFARMAN MEKKAH)
Sekretaris

TIM PENGUJI

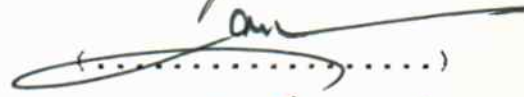
1. Prof. Drs. H. SADLY, AD, MPA.


(.....)

2. Drs. S. BELOPADANG


(.....)

3. Drs. A. FARID ALI, SH., MS.


(.....)

4. Drs. Hj. AIDA TALLU RACHIM, MS.


(.....)

KATA PENGANTAR

Bismillahi Rahmanir Rahim

Atas berkat rahmat Allah SWT, yang senantiasa memberikan rahmat, taufiq dan hidayahNya, sehingga penulis dapat menyelesaikan tulisan ilmiah ini. Yang merupakan salah satu syarat guna menyelesaikan pendidikan pada Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Jurusan Administrasi Negara di Universitas "45" Ujung Pandang. Tulisan ilmiah ini dengan judul : "PENGARUH KEBIJAKSANAAN PEMERINTAH MENAIKAN HARGA BAHAN BAKAR MINYAK (BBM) TERHADAP PENGGUNAAN KENDARAAN BERMOTOR DI KOTA MADYA UJUNGG PANDANG (KMUP).

Penyusunan ilmiah ini adalah merupakan perpaduan antara pengetahuan teoritis dengan kenyataan yang dapat penulis kemukakan. Yang mana disadari sepenuhnya oleh penulis bahwa tulisan ini jauh dari kesempurnaan, karena disusun dengan tingkat kemampuan dan keterbatasan, namun penulis tetap optimis dan penuh dengan harapan bahwa tulisan ini akan bermanfaat bagi semua pihak yang memerlukan, khususnya dalam ilmu pengetahuan perpajakan.

Penulis menyadari bahwa tulisan ini dapat diselesaikan berkat adanya bantuan dan dorongan dari berbagai pihak, baik dalam bentuk material maupun moril. Dengan demikian adalah cukup wajar jika pada kesempatan ini penulis menyampaikan penghargaan dan ucapan terima kasih

yang sebesar-besarnya masing-masing :

1. Bapak Prof.Mr.Dr. H. A. Zainal Abidin Farid, selaku Rektor Universtas "45" Ujung Pandang.
2. Bapak Drs. Guntur Karnaeni, selaku Dekan Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas "45" Ujung Pandang.
3. Bapak Drs.H.Misbahuddin, MS. dan bapak Drs. Muchlis K. Barata, selaku penulisan/penyusunan karya ilmiah ini dari awal hingga akhir.
4. Segenap Dosen dan Karyawan pada Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas "45" Ujung Pandang.
5. Bapak Kepala Kantor Dinas Pendapatan Daerah (Dispenda) Tingkat I Sulawesi Selatan, Bapak Kepala Pimpinan Unit UPPDM Wilayah VII Ujung Pandang. Bapak Kepala Biro Pusat Statistik banyak membantu dan memberikan dorongan pada saat penulis melakukan penelitian.
6. Semua reka Mahasiswa, sahabat dan handai taulan yang banyak memberikan bantuan kepada penulis.
7. Ayahanda dan Ibunda, Saudara kandung penulis yang telah banyak memberikan doa restu selama penulis menyelesaikan pendidikan sarjana.
8. Kepada semua pihak yang tak mungkin penulis sebutkan satu prestasi dalam kesempatan ini, namun telah banyak memberikan dorongan dalam studi ataupun dalam rangka penyelesaian tulisan ini. Semoga Allah SWT selalu memberikan rahmatNya kepada kita semua.

Atas segala kekurangan yang terkandung dalam tulisan ini, penulis tetap mengharapkan petunjuk yang bersifat membangun, baik berupa koreksi dan saran-saran dari semua pihak sehingga penulis dapat menyempurnakan tulisan ini, agar lebih bermanfaat kepada almamater, negara, bangsa dan agama.

Akhirnya kepadaNya jualah penulis memohon kiranya kita semua dapat perlindungan dan diberi rahmat yang berlipat ganda, A m i n.

UNIVERSITAS

Ujung Pandang,

1993

BOSOWA
Penulis

DAFTAR TABEL

Tabel	Nama Tabel	Halaman
3.1.	Penduduk Kota Madya Ujungpandang Diperinci menurut Kecamatan Rumah Tangga dan Kepadatan Penduduk Per Km ² Tahun 1989	35
01.	Perbandingan Jumlah Kendaraan Bermotor yang Terdaftar Tahun Anggaran 1990/1991 s/d 1991/1992	41
02.	Perbandingan Jumlah Kendaraan Bermotor yang Terdaftar Tahun Anggaran 1990/1991 s/d 1991/1992.....	42
03.	Perbandingan Pendapatan Masyarakat, Konsumsi BBM, harga BBM Kendaraan Bermotor Tahun 1987-1991, Harga BBM Tahun 1985 - 1991	45
04.	Perbandingan Konsumsi BBM dari Tahun Anggaran 1987-1988 Sampai Dengan Tahun 1991/1992	48
05.	Kenaikan Harga BBM Tahun 1986, Pengaruhnya terhadap Konsumsi BBM pada Kendaraan Pribadi..	50
06.	Kenaikan Harga BBM Tahun 1990 dan Pengaruhnya Terhadap Konsumsi BBM pada Kendaraan Pribadi..	51
07.	Kenaikan Harga BBM Tahun 1991 dan Pengaruhnya terhadap Konsumsi BBM pada Kendaraan Pribadi..	52
08.	Kenaikan Harga BBM Tahun 1993 dan pengaruhnya terhadap Konsumsi BBM pada Kendaraan Pribadi..	53
09.	Pandangan Responden terhadap Kebijakan Harga BBM	55
10.	Pengaruh Kebutuhan terhadap Konsumsi BBM.....	56
11.	Pengaruh Pendapatan Terhadap Konsumsi BBM.....	57
12.	Pengeluaran Biaya untuk Membeli BBM.....	58
13.	Pengaruh Pelayanan dan Keinginan untuk membeli BBM.....	59
14.	Permintaan BBM setelah Kenaikan Harga Tahun 1986.....	60

DAFTAR TABEL

Tabel	Nama Tabel	Halaman
15.	Penjualan BBM setelah Kenaikan Harga Tahun 1990.....	61
16.	Permintaan BBM setelah Kenaikan Harga Tahun 1991	62
17.	Penjualan BBM setelah Kenaikan Harga Tahun 1993	63
18.	Kenaikan Harga BBM Tahun 1986, Pengaruhnya terhadap Pertambahan Jumlah Kendaraan Bermotor	64
19.	Kenaikan Harga BBM Tahun 1990 dan pengaruhnya terhadap Keinginan Memiliki Kendaraan	65
20.	Kenaikan Harga BBM Tahun 1991 dan Pengaruhnya terhadap Keinginan memiliki Kendaraan	66
21.	Kenaikan Harga BBM Tahun 1993 dan Pengaruhnya terhadap Jumlah Kendaraan Bermotor	68
22.	Pengaruh Terhadap Keinginan Membeli Kendaraan.	69
23.	Penekanan Laju Pertambahan Jumlah Kendaraan Bermotor Sebagai Sasaran dari Kenaikan Harga BBM.....	70
24.	Keinginan Menambah Kendaraan Pribadi setelah Kenaikan Harga BBM.....	71
25.	Pengaruh kenaikan Harga BBM dan Keinginan Menjual kendaraan Pribadi	73
26.	Pengaruh Tingkat Penghasilan terhadap Pemilikan Kendaraan	74
27.	Pengaruh Faktor Sosial terhadap Pemilikan Kendaraan	75
28.	Kebijaksanaan Pemerintah Menaikan Harag BBM Tahun 1986 dan Pengaruhnya terhadap Permintaan Mobil.....	76
29.	Kebijaksanaan Harga BBM Tahun 1990 dan Pengaruhnya terhadap Permintaan Mobil.....	77

30. Kebijakan Harga BBM Tahun 1991 dan Pengaruhnya terhadap Permintaan Mobil.....	78
31. Kebijakan Harga BBM Tahun 1993 dan Pengaruhnya terhadap Permintaan Mobil.....	79



DAFTAR ISI

	Halaman
HALAMAN JUDUL	i
HALAMAN PERSETUJUAN	ii
HALAMAN PENERIMAAN	iii
KATA PENGANTAR	iv
DAFTAR TABEL	viii
DAFTAR ISI	x
BAB I. PENDAHULUAN	1
A. Alasan Memilih Judul.....	1
B. Rumusan Masalah.....	5
C. Tujuan dan Kegunaan Penelitian.....	6
D. Hipotesis.....	6
E. Metodologi Penelitian.....	7
F. Sistematika Pembahasan.....	9
BAB II. TINJAUAN PUSTAKA.....	11
A. Arti Kebijakan	11
B. Pengertian, Jenis dan Penggunaan BBM..	27
C. Pengertian dan Jenis Kendaraan Ber- motor.....	29
BAB III. SELAYANG PANDANG KOTA MADYA DAERAH TINGKAT II UJUNG PANDANG.....	30
A. Sejarah Terbentuknya Kota Madya Daerah Tingkat II Ujungpandang.....	30
B. Letak Geografis dan Penduduknya.....	33
C. Wilayah Administratifnya.....	35

D. Perkembangan kendaraan bermotor dan konsumsi BBM di Kotamadya Ujungpandang (KMUP).....	38
BAB IV. HASIL PENGUMPULAN DATA DAN ANALISA	50
A. Pengaruh kenaikan harga BBM terhadap konsumsi BBM.....	50
B. Pengaruh kenaikan harga BBM terhadap jumlah kendaraan bermotor	63
BAB V. P E N U T U P	81
A. Kesimpulan	81
B. Saran-saran	85
DAFTAR PUSTAKA	88

BAB I

PENDAHULUAN

A. Alasan Memilih Judul

Salah satu aspek yang mendukung terciptanya pelaksanaan pembangunan di Indonesia dimana minyak dan gas (Migas) merupakan andalan devisa dan merupakan sumber daya alam yang sangat potensial untuk menunjang pembangunan di semua sektor, namun migas merupakan sumber daya alam yang tidak dapat diperbaharui, maka penggunaan migas diusahakan seefisien sehingga dapat menunjang kegiatan pembangunan pada masa yang akan datang.

Dalam pembangunan nasional BBM mempunyai beberapa peranan, tiga peranan utama yang dalam dasa warsa ini masih tetap dominan adalah :

- Sebagai sumber energi di dalam negeri;
- Sebagai sumber penerimaan negara;
- Sebagai bahan baku industri terutama Industri Petro Kimia; (Data informasi migas 1990 : 1).

"Penjualan BBM di Indonesia termasuk pemakaian sendiri dan penjualan dalam valuta asing pada tahun 1990 berjumlah 33,4 juta kilo liter mengalami kenaikan secara tajam (14%) dibandingkan dengan tahun 1989 dengan rata-rata kenaikan per tahun selama lima tahun terakhir (6%).Peningkatan konsumsi BBM tersebut terutama disebabkan meningkatkannya pemakaian BBM yang dikonsumsi pada sektor transportasi seperti vaktur, bensin (super/premium) dan minyak solar, sedangkan jenis BBM yang lain seperti kerosene, minyak disel dan minyak bakar, kenaikannya relatif lebih kecil. Sebagai contoh minyak tanah (untuk konsumsi sektor rumah tangga) naik rata-rata 4,6% per tahun.

Peningkatan konsumsi BBM tersebut selain sebagai akibat kenaikan pertumbuhan ekonomi juga disebabkan oleh harga BBM yang relatif rendah. Dinilai secara harga nyata (dikaitkan dengan laju terakhir) harga BBM dalam negeri lebih rendah dari pada harga pada tahun 1983 (tahun terjadinya perbedaan struktur ekonomi Indonesia sebelumnya dipakai tahun dasar 1973). Dibandingkan dengan harga BBM rata-rata di negara ASEAN, maka harga BBM di Indonesia adalah yang paling murah". (Data dan informasi MIGAS, 1990: 18).

Sehubungan dengan itu, maka pada bulan Juli 1991 pemerintah Republik Indonesia melalui Keputusan Nomor 30 mengalokasikan kebijaksanaan harga bahan bakar minyak (BBM). "Kenaikan harga BBM tidak semata-mata untuk mengurangi subsidi, tetapi juga dalam rangka menekan tingkat konsumsi BBM yang terus melambung tinggi. Ini penegasan Menteri Pertambangan dan Energi pada rapat kerja komisi IV DPR RI". (Jawa Pos, 27 Juni 1991 : 1).

Hal ini wajar karena kenaikan harga BBM dimaksudkan untuk mengurangi konsumsi dalam negeri.

"RAPBN selalu memiliki dua sisi. Makin tingginya tingkat konsumsi BBM dalam negeri tahun 1991-1992 ditingkatkan naik 13 persen, jadi 34 juta kilo liter memaksa pemerintah harus memperbesar alokasi subsidi dengan Rp.1.187 triliun menunjukkan niat pemerintah untuk membekukan harga BBM sepanjang tahun anggaran mendatang. Pemerintah khawatir, kenaikan harga bahan bakar minyak (BBM) di tengah ekspansi ekonomi melalui anggaran 1991-1992 akan mengalami inflasi kembali". (Herwanto, 1991 : 11).

Adanya kenaikan harga BBM selalu berkaitan dengan permintaan. Dalam hubungan dengan masalah penetapan harga akan sesuatu barang atau jasa dalam prinsip ekonomi ditekankan, apabila penawaran berkurang dengan cara

menaikkan harga, berarti permintaan bisa berkurang, begitu pula sebaliknya. Namun demikian, pengurangan permintaan akan nyata sekali pada jenis barang yang bersifat elastis, kenaikan harga tidak selalu mempunyai pengaruh yang besar pada penutupan permintaan.

Oleh karena itu, kenaikan harga BBM mempunyai pengaruh yang cukup luas terhadap semua sektor usaha. Karena kenaikan-kenaikan biaya hidup (kebutuhan sehari-hari). Ongkos biaya produksi yang tinggi, maka barang-barang yang diproduksi juga mengalami kenaikan sehingga permintaan akan barang tersebut mengalami penurunan. Misalnya; kenaikan harga BBM sangat berpengaruh terhadap proses produksi buatan kendaraan bermotor serta biaya-biaya transportasi yang harus dibebankan kepada para konsumen (pemakai). Dengan keadaan demikian itu, sehingga permintaan akan kendaraan bermotor mengalami penurunan atau sebaliknya permintaan akan kendaraan bermotor juga naik, maka ongkos tarip kendaraan bermotor juga naik. Jadi jelaslah, bahwa kebijaksanaan dalam kenaikan harga BBM, sangat dirasakan oleh masyarakat konsumen (pemakai) akan sesuatu barang, misalnya kendaraan bermotor atau barang-barang kebutuhan lainnya yang dikonsumsi oleh masyarakat bersangkutan.

Oleh sebab itu, untuk mengurangi konsumsi BBM perlu diciptakan suasana transportasi umum (kendaraan bermotor) yang lebih menarik, sehingga penggunaan kendaraan

bermotor bisa lebih berkurang. Untuk itu perlu ada investasi yang lebih besar untuk sektor transportasi umum (angkutan umum), sehingga inisiatif masyarakat untuk memiliki kendaraan pribadi dikurangi.

Umumnya diketahui, antara kendaraan bermotor dengan BBM mempunyai perbedaan harga yang tidak seimbang. Dalam kenyataannya, bahwa harga kendaraan bermotor yang terjadi di pasaran industri cenderung mengalami kenaikan, bila dibandingkan dengan harga BBM.

Oleh sebab itu, untuk mengurangi pemilikan kendaraan bermotor secara pribadi, maka perlu ditetapkan kebijaksanaan-kebijaksanaan tertentu, misalnya dengan menetapkan ongkos parkir yang mahal, pajak kendaraan bermotor, biaya surat-surat kendaraan dan sebagainya. Dengan menetapkan kebijaksanaan-kebijaksanaan tersebut, dengan sendirinya dapat mengatasi berkurangnya pemilikan kendaraan pribadi, di lain pihak dapat menaikkan transportasi umum, (pemakaian).

Mengingat begitu banyaknya dana subsidi untuk BBM yang bisa dialihkan untuk penggunaan sosial kemasyarakatan sesuai dengan bunyi UUD 1945, pasal 33 : 3 sebagai berikut "Bumi dan air dan kekayaan alam yang terkandung didalamnya dikuasai oleh negara dan dipergunakan untuk sebesar-besarnya bagi kemakmuran rakyat". (Bahan Penataran P4).

Karena setiap kebijaksanaan pemerintah mempunyai dua sisi yang bertentangan yaitu keuntungan dan kerugian, maka sebelum mengalokasikan setiap kebijaksanaan harus diperhitungkan scermat mungkin. Dengan demikian, penulis harus mengkaji dan mempelajari kebijaksanaan yang ditempuh oleh pemerintah. Pengertian kebijaksanaan adalah "Apapun pilihan pemerintah untuk melaksanakan atau tidak melakukan sesuatu, mana dipandang mempunyai akibat terbaik dalam hubungan dengan pencapaian tujuan". (Mustopadidjaja, 1987 : 6).

Dengan demikian dalam mempelajari dan meneliti pengaruh kenaikan BBM terhadap penggunaan kendaraan bermotor, berarti pula turut serta mengembangkan disiplin ilmu "Publik Policy".

B. Rumusan Masalah

Ruang lingkup pengaruh kenaikan harga BBM terhadap penggunaan kendaraan bermotor sangat luas, yaitu mencakup seluruh wilayah dan masyarakat Indonesia. Oleh karena itu penelitian penulisan hanya dibatasi pada kotamadya Ujung Pandang (KMUP).

Pelaksanaan kebijaksanaan kenaikan harga BBM ini merupakan bahagian dari kebijaksanaan secara makro dalam rangka pembangunan nasional (national builder), sebab pada hakekatnya pembangunan adalah suatu usaha untuk mengendalikan konsumsi BBM dalam negeri, serta perlu

dijabarkan dan pengoperasinalisasian kebijaksanaan yang lain agar dapat mendukung kebijaksanaan tersebut. Oleh karena itu, permasalahan pokok yang dikemukakan dalam penulisan ini adalah :

1. Apakah kebijaksanaan pemerintah menaikkan harga BBM dapat mempengaruhi konsumsi BBM ?
2. Apakah kebijaksanaan pemerintah menaikkan harga BBM dapat menekan bertambahnya jumlah kendaraan bermotor ?

C. Tujuan dan Kegunaan Penelitian

Berdasarkan rumusan masalah di atas, maka penelitian bertujuan :

1. Untuk mengetahui sejauh mana sasaran kenaikan harga BBM terhadap konsumsi BBM.
2. Untuk mengetahui sejauhmana sasaran dari kenaikan harga BBM terhadap pertambahan kendaran bermotor.

D. Hipotesis

Sehubungan dengan permasalahan yang diajukan, maka dianggap perlu mengajukan hipotesis sebagai dugaan sementara dan difungsikan sebagai pedoman data dalam melaksanakan program penelitian.

Adapun hipotesis yang diajukan sebagai berikut :

1. Diduga bahwa kebijaksanaan pemerintah menaikkan harga BBM tidak mempengaruhi jumlah konsumsi BBM.

2. Diduga bahwa kebijaksanaan pemerintah menaikkan harga BBM dapat menekan jumlah kendaraan bermotor.

E. Metode Penelitian

1. Type Penelitian

Dalam penelitian ini digunakan tipe penelitian deskriptif (descriptive research) yang mempunyai tujuan adalah untuk membuat pencandraan secara sistematis, faktual dan akurat mengenai fakta-fakta dan sifat-sifat populasi atau daerah tertentu.

Adapun ciri-ciri umum penelitian deskriptif adalah penelitian yang bermaksud untuk membuat pencandraan (deskriptive) mengenai situasi atau kejadian, dengan kata lain yaitu penelitian deskriptif adalah mmengkumulasikan data dasar dengan cara deskriptif semata-mata.

2. Populasi dan Sampel

2.1. Populasi

Populasi penelitian difokuskan pada seluruh pemilik kendaraan beroda empat yang berjumlah 10840 (sepuluh ribu delapan ratus empat puluh buah) di kotamadya Ujung Pandang.

2.2. Penentuan sampel dilakukan berdasarkan sampel aksidental, yaitu mengacu pada setiap pemilik kendaraan beroda empat yang yang akan dijumpai. Jumlah sampel yang dipilih sebanyak 1084 (sepuluh ribu delapan puluh empat orang), sedangkan SPBU

yang diambil dengan jumlah 20 (dua puluh buah).

Jadi dalam hal ini, sampel penelitian adalah para pemilik kendaraan bermotor beroda empat di Kotamadya Ujung Pandang, diteliti sebanyak sepuluh prosen jadi responden yang harus diteliti sebanyak 1084 pemilik kendaraan beroda empat.

3. Teknik Pengumpulan Data

Guna memudahkan pengumpulan data yang sesuai dengan data yang diinginkan. Maka biasanya data suatu penelitian dikumpulkan dengan berbagai macam teknik pengumpulan data.

Adapun teknik pengumpulan data yang dilakukan adalah :

3.1. Wawancara

Wawancara menghendaki komunikasi langsung antara peneliti dan subyek atau sampel.

Wawancara adalah komunikasi langsung dengan sampel untuk mendapat tanggapan tentang apa yang dilakukan oleh orang lain. Jadi dalam penelitian ini, yang diwawancarai adalah para pengelola Satuan Pompa Bensin (SPBU) sebanyak sepuluh buah dan dua puluh buah dealer mobil.

3.2. Angket

Cara ini dipandang sebagai interview tertulis, pada angket yang disebut kausioner sampel yang dihubungi melalui daftar pertanyaan

tertulis.

Sebagai sebuah teknik, angket adalah pengumpulan pendapat tentang apa yang dilakukan dan dirasakan oleh sampel tersebut.

3.3. Dokumentasi

Didalam penelitian ini, teknik dokumentasi adalah sebagai teknik pengumpulan data yang bersifat melengkapi.

Data yang diperoleh melalui teknik ini adalah data tentang perkembangan kendaraan bermotor, konsumsi BBM, harga BBM dan pendapatan

masyarakat pada instansi terakait yaitu :

- Biro Pusat Statistik (BPS) KMUP.
- Pertamina Unit Perbekalan Ujungpandang (UPPDM).
- Kantor Dinas Pendapatan Daerah Tingkat I Sulawesi Selatan.

E. Sistematika Penulisan

Untuk lebih terarah dalam penulisan skripsi ini, maka penulis membagi menjadi lima bab dengan sistematika pembahasan sebagai berikut :

Bab I, Pendahuluan yang berisi antara lain : Alasan memilih judul, Rumusan Masalah, Tujuan dan Kegunaan Penelitian, Hipotesis, Metode Penelitian, dan Sistematika Pembahasan.

Bab II, Tinjauan Pustaka berisi antara lain :

Pengertian Kebijakan Jenis BBM,
Pengertian Kendaraan Bermotor dan Jenis-jenis
Kendaraan Bermotor.

Bab III, Gambaran Umum Lokasi/Obyek Penelitian,
Selayang Pandang Kotamadya Daerah Tingkat II
Ujung Pandang.

Bab IV, Hasil Penelitian dan Pembahasan disini akan
dibahas sikap pemilik kendaraan bermotor
terhadap konsumsi BBM dan keinginan memiliki
kendaraan setelah pemerintah menerapkan
kebijaksanaan harga BBM.

Bab V, merupakan bab penutup yang berisikan
kesimpulan dan saran-saran dari hasil pem-
bahasan dan pemecahan permasalahan pokok.

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

A. Arti Kebijakan

Beberapa orang melihat kebijakan sebagai suatu proses dari pada substansi bagi mereka yang melihat kebijakan konsumsi sebagai suatu substansi sebagai contoh meningkatnya konsumsi BBM dan tindakan-tindakan untuk mengatasi lajunya konsumsi BBM adalah semata-mata sebagai sebuah petunjuk untuk mempelajari proses studi tentang proses mengembangkan juga pengetahuan mengenai organisasi, rutinitas dan keputusan-keputusan pemerintah serta perwakilan lainnya. Fokus terhadap spesialisasi tentang lembaga perwakilan rakyat, kepresidenan atau pembuatan anggaran.

Proses didefinisikan sebagai : "Sebuah rangkaian tindakan cara definitif berkaitan dengan tujuan". (Jones, 1991 : 44).

Proses dikaitkan dengan segala tindak tanduk sosial. Pada cendekiawan politik mempunyai minat tradisional terhadap proses institusional, yaitu : "rangkaiian tindakan atau operasi" yang dikaitkan para pembuat Undang-Undang (legislatures), pada eksekutif birokrasi, pengadilan, parpol dan lembaga-lembaga politik lainnya.

Monfokuskan pada proses-proses kelompok diasumsikan bahwa kelompok-kelompok tersebut memainkan peranan penting dalam mengambil kebijaksanaan. Kita tahu bahwa tidak semua anggota lembaga perwakilan masyarakat berperan serta menghasilkan sebuah solusi sebuah permasalahan, sebaliknya justru diupayakan oleh para peloby, birokrat dan konsultan pribadi. Berbagai teori elit (elite theories) mengemukakan bahwa kepuasan sebenarnya dibuat oleh kelompok-kelompok kecil yang dapat atau tidak berkomunikasi dengan publik. Dalam pandangan ini proses kelompok dipandang sebagai elit proses.

Mendefinisikan istilah kebijaksanaan kita mendengarkan kata setiap hari, tetapi menggunakan untuk memacu pada seperangkat kegiatan atau keputusan yang sangat beragam. Dalam satu hari seorang menteri mengatakan bahwa "negara ini tidak mengubah kebijaksanaan luar negeri terhadap politik bebas aktif". Seorang Walikota dalam kenyataan, kata kebijaksanaan sering digunakan dan dipertukarkan maknanya dengan tujuan, program, keputusan, hukum, proposal, patokan dan maksud besar tersebut.

Sercara etimologis istilah kebijaksanaan datang dari bahasa Yunani, Sangsekerta dan Latin. Akar kata dalam bahasa Yunani dan Sangsekerta Polis (negara kota) dan pur (kota) masuk kedalam bahasa latin menjadi politia (negara) dan akhirnya kedalam bahasa Inggris pertengahan

policie, yang berkenaan pengadilan masalah-masalah publik atau administrasi pemerintah. Asal kata Policy sama dengan kata lain police dan politics. Inilah sebabnya mengapa bahasa moderen seperti bahasa Jerman dan Rusia hanya mempunyai satu kata (politik, politika untuk maksud paling politics.

Istilah kebijaksanaan sering dipergunakan dengan pengertian yang berbeda-beda. E. Hugh-Heclo mendefinisikan kebijaksanaan adalah "cara bertindak yang sengaja menyelesaikan beberapa permasalahan" (Silalahi, 1989 : 1). Selanjutnya dikatakan bahwa dalam hubungannya dengan pemerintah untuk mengatasi masalah-masalah yang timbul dalam masyarakat maka kebijaksanaan adalah "keputusan pemerintah untuk memecahkan masalah yang telah diutarakan" (Silalahi, 1989 : 1).

Acuan yang bersifat umum tidak memiliki oleh studi proses kebijaksanaan ini. Tetapi sebuah defenisi diperlukan untuk menolong peminat menentukan apa yang hendak dicari dalam "kebijaksanaan". Heinz Eulau dan Kenneth Prewitt mendefinisikan adalah "keputusan tetap" yang dicirikan oleh konsistensi dan pengulangan tingkah laku dari mereka yang mematuhi keputusan tersebut". (Jones, 1991 : 47)

Selanjutnya William N. Dunn dalam bukunya analisa kebijaksanaan publik mendefinisikan analisa kebijaksanaan adalah :

"Sebuah disiplin ilmu sosial terapan yang menggunakan pelbagai metode penelitian dan argumen untuk menghasilkan dan memindahkan informasi yang relevan dengan kebijaksanaan sehingga dapat dimanfaatkan di tingkat politik dalam rangka memecahkan masalah-masalah kebijaksanaan".

Defenisi di atas lebih cenderung menekankan Opada kebijaksanaan sebagai suatu disiplin dalam menggunakan berbagai metode sedangkan defenisi yang lebih sempit adalah sebagai berikut :

"Kebijaksanaan negara itu adalah suatu tertentu, atau serangkaian asas-asas tertentu, atau tindakan-tindakan yang dilaksanakan oleh pemerintah pada suatu waktu dalam kaitannya dengan sesuatu subyek atau sebagai respon terhadap suatu keadaan yang kritis" (Parker, 1975 : 144).

Analisa kebijaksanaan disadap perbagai disiplin profesi yang tujuannya bersifat penandaan (desinative) penilaian (evaluative), dan anjuran (advopcative). Sebagai disiplin terapan analisa kebijaksanaan tidak hanya meminjam dari ilmu-ilmu sosial dan prilaku, tetapi juga dari administrasi negara, hukum, filsafat, etikan ekonomi, dan pelbagai cabang analisa sistem dan matematika terapan. Dengan itu analisa kebijaksanaan dapat diharapkan menghasilkan informasi-informasi dan argumen-argumen yang masuk akal mengenai tiga macam pertanyaan: (1) nilai-nilai yang pencapaiannya menjadi tolak ukur apakah suatu masalah dapat dipecahkan ; (2) fakta-fakta yang keberadaannya dapat membatasi atau mempertinggi pencapaian nilai-nilai dan pemecahan masalah", (3) tindakan-tindakan yang pelaksanaannya dapat

menghasilkan pencapaian nilai-nilai dan pemecahan masalah (Dunn, 1990 : 46).

Menurut Jones (1991 : 49) kebijaksanaan terdiri dari beberapa komponen berikut :

- " a. Niat : tujuan sebenarnya dari suatu tindakan,
- b. Plans atau proposal, pengertian yang spesifik untuk mencapai tujuan,
- c. Program, yaitu cara yang disahkan untuk mencapai tujuan,
- d. Keputusan, tindakan yang diambil untuk mengembangkan rencana dan mengevaluasi program,
- e. Pengaruh, dampak program yang diukur, baik yang diinginkan ataupun tidak diinginkan dan bersifat primer maupun sekunder".

Dari beberapa pengertian kebijaksanaan yang telah dikemukakan tersebut maka, Sillahi (1989 : 111) mengemukakan beberapa tahap proses kebijaksanaan yaitu :

- "1. Identifikasi masalah tentang kebijaksanaan melalui permintaan publik terhadap aksi-aksi permintaan,
2. Formulasi : menngumpulkan masalah-masalah yang terdapat dalam masyarakat, kemudian dirumuskan dalam bentuk proposal yang ditanda tangani oleh organisasi perencana kebijaksanaan , birokrasi pemerintah, Presiden beserta DPR. Legitimasi : setelah masalah-masalah dirumuskan dalam proposal kemudian disahkan oleh partai-partai, kelompok-kelompok yang berkepentingan, Presiden dan DPR.
4. Implementasi : Satuan proposal itu dilegitimasi kemudian dilaksanakan oleh masyarakat atau kelompok orang.
5. Evaluasi : Dalam suatu penilaian terhadap kebijaksanaan yang telah diimplementasikan yang dilakukan oleh agen-agen pemerintah, wartawan, institusi ilmiah, masyarakat".

Analisis adalah lebih dari sekedar penggunaan metode-metode penilaian yang berganda untuk menghasilkan informasi yang relevan dengan kebijaksanaan, analisa tidak hanya menghasilkan pelbagai macam informasi, tetapi

juga memindahkan informasi ini sebagai bagian dari argumen yang bernalar mengenai kebijaksanaan publik. Argumen kebijaksanaan (policy argumen) yang menggambarkan alasan mengapa antara golongan-golongan yang ada dalam masyarakat tidak sepakat mengenai arah tindakan yang ditempuh pemerintah, ini merupakan alat utama dalam debat mengenai isu kebijaksanaan publik.

Menurut Dunn (1990 : 55-57) membagi kebijaksanaan itu kedalam enam elemen berikut ini :

"1. Informasi yang relevan dengan kebijaksanaan (policy-relevant information). Hal ini dihasilkan oleh penggunaan dari pelbagai metode yang digunakan oleh analis. Informasi mengenai masalah kebijaksanaan dapat disajikan dalam perbagai bentuk. 2. Tuntutan kebijaksanaan (policy claim) adalah merupakan kesimpulan dari argumen kebijaksanaan. 3. Pembeneran (warrant) : Pembeneran dalam analisa kebijaksanaan memungkinkan analisa memindahkan informasi yang relevan dengan kebijaksanaan kepada tuntutan kebijaksanaan. Pembeneran dapat berisi asumsi-asumsi dalam beberapa bentuknya : Otoritatif, intuitif, analisisentris, kausal, programatis dan kritik nilai. 4. Dukungan (backing): Dukungan terhadap pembeneran berisi asumsi-asumsi atau argumen-argumen tambahan yang digunakan untuk mendukung pembeneran. Dukungan kepada pembeneran dapat juga mengambil beberapa bentuk, meliputi hukum, hukum atau teori-teori ilmiah, atau prinsip-prinsip moral dan etis. Dukungan, selain diberikan kepada pembeneran dapat juga diberikan pada bantahan. 5. Bantahan (rebuttal) : Bantahan merupakan kesimpulan kedua, asumsi atau argumen bahwa kondisi yang melatar belakangi suatu tuntutan ditolak atau dapat diterima hanya dengan beberapa syarat. Secara samar-samar, dukungan dan bantahan kebijaksanaan membentuk isu-isu kebijaksanaan, yaitu, ketidak sepakatan kepada golongan-golongan masyarakat mengenai arah tindakan pemerintah. Dengan adanya bantahan analis akan menjadi berhati-hati dalam mengajukan tuntutan, asumsi atau argumen yang diambil. 6. Syarat (qualifer) : Syarat menyajikan

tingkat seberapa jauh analisis yakin tuntutananya. Dalam analisa kebijaksanaan keyakinan dinyatakan dalam bahasa probabilitas ("barangkali", "sangat mungkin", "pada tingkat kepercayaan"). Ketiaka analisis yakin pada tuntutananya - yaitu, jika kesimpulan dapat meyakinkah tanpa ada kesalahan - tidak perlu ada persyaratan".

Selanjutnya bahwa perumusan kebijaksanaan pemerintahan lebih mudah dipelajari apabila menggunakan suatu pendekatan atau model tertentu. Para ahli politik telah mengembangkan berbagai macam model yang dapat membantu untuk memahami kehidupan politik, khususnya pada proses perumusan kebijaksanaan pemerintah.

Tujuan diciptakan sebuah model mungkin amat sederhana mungkin pula kompleks. Secara sederhana mungkin model ini sekedar dimaksudkan sebagai sebuah alat pengingat yang dapat dilihat sewaktu-waktu. Kemudian model juga dapat berguna untuk menyusun hipotesa. Selalahi (1989 : 35) mendefinisikan model adalah: "Suatu sarana untuk menggambarkan keadaan atau serangkaian situasi dan kondisi sehingga perilaku yang terjadi dapat dijelaskan. Meskipun demikian tujuan pokok diciptakan suatu model yakni sebagai upaya untuk mengejewantahkan, meniru, menjelaskan, meramalkan, mencoba dan menguji hipotesis".

Berikut ini akan diuraikan masing-masing model berdasarkan pendekatan proses.

1. Model Kelembagaan (insitusal)

Model ini adalah yang tradisional dalam proses

pembuatan kebijaksanaan pemerintah. Fokus atau pusat perhatian model ini terletak pada struktur organisasi pemerintah. Hal ini karena kegiatan-kegiatan pemerintah berpusat pada lembaga-lembaga pemerintah yaitu lembaga eksekutif, legislatif, dan yudikatif.

2. Model Elit

Model ini memandang administrator negara bukan sebagai "abdi masyarakat" (survey of the people), tetapi sebagai suatu kelompok yang telah mapan (the establishment). Kelompok ini bertugas membuat dan melaksanakan kebijaksanaan sebagai elit yang mampu bertindak atau berbuat dalam suatu lingkungan massa yang apatis, keracunan informasi, sehingga massa menjadi passip. Kebijaksanaan ini mengalir dari golongan elit ke golongan massa.

3. Model Kelompok

Model ini mengungkapkan bahwa interaksi diantara kelompok dalam masyarakat adalah kenyataan dari politik dan kebijaksanaan. Individu akan dapat bertindak apabila ia berada dalam suatu kelompok kepentingan.

4. Model Rasional

Model ini memandang kebijaksanaan sebagai pencapaian tujuan yang efisien. Suatu kebijaksanaan dikatakan rasional apabila dirancang secara tepat.

Silalahi (1983 : 45) mengatakan untuk dapat mencapai suatu kebijaksanaan yang rasional maka harus dipertimbangkan beberapa hal sebagai berikut :

- Mengetahui semua preferensi nilai yang berlaku dalam masyarakat.
- Mengetahui alternatif-alternatif kebijaksanaan yang tersedia.
- Mengetahui konsekwensi-konsekwensi dari setiap alternati kebijaksanaan.
- Memproyeksikan hasil yang dicapai dengan mengorbankan nilai-nilai sosial pada setiap alternatif kebijaksanaan.
- Memilih alternatif kebijaksanaan yang paling efisiensi:

5. Model System

Model ini diambil dari uraian sarjana politik David Easton dalam "The Political System". Model ini didasarkan pada pengaruh informasi dan memandang kebijaksanaan pemerintah sebagai respon suatu sistem politik terhadap tekanan-tekanan lingkungan. Sehingga dengan demikian, kebijaksanaan pemerintah dipandang oleh model ini sebagai hasil (output) dari sistem politik (Islamy, 1989 : 44)

Selanjutnya (Wahab, 1990: 79) mengatakan "salah satu diantara proses-proses utama dari sistem politik adalah masukan (input) yang berupa dukungan-dukungan

(supports) dan tuntutan-tuntutan (demonds), serta sumber-sumber (resources) yang tersedia. Tuntutan dan dukungan tersebut mencukupi tindakan-tindakan yang dilakukan oleh individu-individu atau kelompok-kelompok dalam masyarakat untuk mempengaruhi alokasi nilai-nilai yang sah dari pemerintah".

Dengan demikian sistem politik dapat menfilter berbagai macam tuntutan dan dukungan yang ada dalam lingkungan. Dalam hal seperti ini maka diperlukan peraturan untuk memaksa kepada pihak-pihak yang terlibat atau yang berkepentingan agar tuntutan dan dukungan dapat dikonversi didalam sistem politik sehingga benturan dalam penentuan kebijaksanaan dapat dihindari.

6. Model Inkrementalis (Kebijaksanaan sebagai kelanjutan Masa Lalu).

Menurut model ini kebijaksanaan pemerintah yang ada sekarang ini merupakan kelanjutan dari kebijaksanaan pemerintah pada waktu yang lalu disertai modifikasi secara bertahap. Decision Maker tidak harus mengadakan untuk setiap tahunnya, sebaiknya mengingat keterbatasan biaya, mendorong policy-maker untuk tidak mengidentifikasikan secara keseluruhan terhadap alternatif-alternatif kebijaksanaan beserta konsekuensinya.

Secara umum policy-maker dapat menerima program-program yang telah ada dan setuju melanjutkan kebijaksanaan sebelumnya dengan alasan sebagai berikut :

- a. Kesiediaan melanjutkan kebijaksanaan sebelumnya itu mengingot waktu, pikiran, dan biaya untuk meneliti semua alternatif guna membuat kebijaksanaan baru.
- b. Pembuat kebijaksanaan menerima sahnyo kebijaksanaan beserta program-program sebelumnya, mengingot adanya ketidak-pastian teradap kebijaksanaan baru.
- c. Model Inkrementasli secara politis sangat bermanfaat, karena persetujuan lebih mudah tercapai dalam pembuatan kebijaksanaan. Perubahan dapat dilakukan dengan jalan mengurangi atau menambah hal-hal tertentu.
- d. Jika tidak tercapai kata sepakat dalam pembuatan kebijaksanaan baru, maka mudahlah bagi pemerintah untuk menetapkan berlakunya program-program lama yang telah ada, walaupun keinginan masyarakat itu berbeda-beda yang tidak mungkin dipenuhi satu persatu dengan memuaskan.

Dari keenam model kebijaksanaan pemerintah yang saling berbeda dalam titik-titik analisis dan sifat dasar generalisasinya. Tetapi sama sekali tidak bertentangan. Yang satu tidak lebih absah lebih penuh. Setiap proses tersebut (institusional), kelompok dan kebijakan

menyodorkan suatu upaya penggambaran dan penganalisaan fakta sebagai contoh DPR sebagai kelompok institusional adalah suatu hal yang konkrit; interaksi di luar kelompok formal juga jelas dan masalah-masalah publik amat jelas. Dan akhirnya, masing-masing penekanan tersebut dapat mengungkapkan sebuah aspek dalam pengembalian kebijaksanaan.

Pemerintah dalam mengimplentasi setiap kebijaksanaan adalah sesungguhnya suatu proses pembangunan yang dilakukan secara rasional dengan perhitungan yang amat matang, namun dalam kenyataan banyak kebijaksanaan yang diimplementasi tidak mencapai sasaran dan tujuan yang sesuai dengan rencana. Kegagalan ini karena hanya melihat dari suatu aspek tertentu saja dan tidak melihat dari suatu aspek tertentu saja dan tidak melihat pada aspek lingkungan atau keadaan sosial kemasyarakatan.

Hal ini semua tidak kita hendaki, maka sebaliknya sebelum suatu kebijaksanaan diimplementasikan, sangat diperlukan adanya informasi yang mendukung, karena setiap kebijaksanaan selalu membawa dua sisi yang berbeda arah yaitu dampak positif dan negatif. Maka dari itu perlu adanya orientasi masa depan yang jauh (the long future orientation). Sehingga keuntungan yang didapat dalam waktu yang relatif singkat namun merugikan pada masa yang akan datang dapat dihindari. Sehubungan dengan itu pembangunan diartikan sebagai "suatu usaha perubahan dan

pembangunan dari suatu keadaan dan kondisi kemasyarakatan yang dianggap lebih baik" (Tjokroaminoto, 1987 : 3).

"Namun faktor penentu implementasi adalah para pejabat yang menduduki posisi kunci dalam pembuatan kebijaksanaan negara yang dipengaruhi gaya pengambilan keputusan yang mengendalkan kemampuan berimprofisasi dan ekstra-raisonal. Peluang keberhasilan mereka sepenuhnya berdasarkan kemahiran politik dan kharisma yang mereka miliki; mereka hanya memiliki peluang yang kecil saja untuk mensahkan pembuatan kebijaksanaan yang rasional dan sistimatis atau melaksanakan pembuatan kebijaksanaan yang berdaya jangkau menengah" (Wahab, 1989 : 43).

Implementasi kebijaksanaan pemerintah mempunyai arti dan tujuan. Oleh karena itu Syukur Abdullah dalam makalahnya "Studi Implementasi, konsep, pendekatan dan relevansinya dalam pembangunan mengemukakan :

"Dalam proses implementasi sekurang-kurangnya terdapat tiga unsur peting dan mutlak yaitu 1) adanya program atau kebijaksanaan yang dilaksanakan, 2) terget groups yaitu kelompok yang menjadi sasaran dan diharapkan akan menerima manfaat dari program tersebut, perubahan atau peningkatan dan 3) unsur pelaksana (implementer) baik organisasi atau perorangan, yang bertanggung jawab dalam pengelolaan, pelaksanaan dan pengawasan dari proses implementasi tersebut" (Abdullah, 1987 : 11).

Bila kita hubungkan kebijaksanaan di atas dengan kebijaksanaan pemerintah menaikkan harga BBM, dengan tujuan untuk mengurangi konsumsi BBM dalam negeri maka hal ini perlu penjabaran rumusan kebijaksanaan tersebut, dengan demikian sesuai dengan proses implementasi.

"Implementasi kebijaksanaan adalah rangkaian kegiatan tindak lanjut (setelah sebuah program atau kebijaksanaan ditetapkan, langkah-langkah yang strategis maupun operasional yang ditempuh guna

mewujudkan suatu program atau kebijaksanaan yang telah ditetapkan semula" (Abdullah, 1987 : 3).

Jika kita melihat penerapan kebijaksanaan menaikkan harga BBM dengan maksud agar konsumsi BBM dalam negeri bisa dikurangi atau ditekan penggunaannya, agar subsidi dana bisa dialihkan pada sektor yang lain. Hal ini akan mempengaruhi perkembangan kendaraan bermotor, terutama dari segi penggunaan pribadi akibat dari pertambahan tingkat pendapatan masyarakat. Pemilikan kendaraan dari segi ekonomi yaitu pada golongan masyarakat kelas menengah dan elit (middle and elite class). Sehingga dengan kenaikan harga BBM tidak berpengaruh pada perkembangan kendaraan terutama pada penggunaan pribadi, karena kenaikan harga BBM bagi mereka kurang berarti jika dibandingkan dengan pendapatannya. Disamping itu pemilikan kendaraan sebagai suatu prestise sosial dan dengan kenaikan harga BBM tersebut justru masyarakat semakin merasa lebih efesiensi dalam menggunakan kendaraan pribadi dari pada angkutan penumpang, karena biaya transportasi paska kenaikan harga BBM di Kotamadya Ujung Pandang, memiliki kenaikan harga lebih tinggi dari pada kenaikan harga BBM itu.

Hal ini tentunya lebih berpengaruh pada masyarakat kelas bawah (lower class) yang menurut Soemitro Djojohadikusumo bahwa "Bangsa Indonesia tiga puluh persen hidup dibawah garis kemiskinan, adalah sama dengan 50-an

juta jiwa" (Panji masyarakat No. 699. Oktober 1991 : 17). Bagi masyarakat tersebut dalam memenuhi kebutuhan dasar (basic need) tidak selalu sempurna dengan kenaikan harga BBM yang mempengaruhi pula naiknya harga transportasi serta naiknya pula harga barang, maka akan semakin menyulitkan hidup mereka. Sesungguhnya kebijaksanaan-kebijaksanaan yang membawa efek tetesan kebawah (trickle down effect) tidak berjalan, maka menyebabkan kemiskinan akan bertambah.

Kebijaksanaan pemerintah adalah sesungguhnya diimplementasikan di masyarakat, maka orientasi kebijaksanaan harus berfokus pada pembangunan masyarakat kelas bawah. Pembangunan tidak semata-mata hanya diukur pada pertumbuhan ekonomi yang merupakan suatu kondisi yang diperlukan (necessary) tetapi tidak cukup (not sufficient) bagi proses pembangunan yang bersifat multi dimensional dan menurut Dudley Seers :

"Suatu keputusan untuk mencapai tujuan atau untuk mengatasi suatu permasalahan tertentu yang dihadapi atau harus dilakukan suatu sistem administrasi yang didalamnya secara implisit mengandung dimensi baik substantif maupun proses" (Mustopadidjaja, 1987 : 9)

Tentang konsumsi BBM, Burhanuddin sulit untuk menekan BBM, Jika direalisasikan dengan mengurangi subsidi maka BBM dalam negeri akan melambung baik, inflasi akan tercambuk, karena kebijaksanaan jauh lebih besar dari keputusan. Yang saliong terkait dan kadang

kala langka-langka yang terdapat didalamnya bersifat "rasional" (Wahab, 1974 : 23).

Dari pendapat tersebut dapat dilihat bahwa kebijaksanaan adalah suatu rangkaian keputusan maka perlu adanya "koordinasi pelaksanaan pembangunan juga dilakukan pelaksanaan kebijaksanaan, rencana, program-program pemerintah pusat dengan kebijaksanaan, rencana dan program-program pemerintah daerah " (Bintoro Tjokroamidjojo, 1974 : 199).

Kebijaksanaan Pertamina

Kebijaksanaan BBM menyangkut harga berada ditangan pemerintah, sedangkan kebijaksanaan pertamina menurut jenis kegiatan dinyatakan sebagai berikut :

a. Eksplorasi dan Produksi

1. Memperoduksi minyak secara optimal.
2. Mengusahakan penemuan cadangan minyak dari usaha eksplorasi dan meningkatkan cadangan dengan upaya Enhanced Oil Recovery (EOR).
3. Menggalakkan/menarik investasi dalam usaha eksplorasi.

b. Pengolahan

1. Meningkatkan faktor kapasitas kilang minyak secara optimal dan efisien untuk menghasilkan produk kebutuhan dalam negeri dan eksport.

2. Meningkatkan nilai tambah produk yang dihasilkan kilang minyak.

c. Transportasi Dalam Negeri

1. Mencukupi dan memasok kebutuhan BBM dalam negeri.
2. Memasarkan serta meningkatkan pangsa pasar dari produk-produk non BBM untuk sublemen kebutuhan bahan bakar minyak dan bahan baku industri, angkutan, pertanian dan lain-lain serta mengendalikan dan mengatur harga kompetitif dan menguntungkan.
3. Mengekspor minyak mentah serta hasil-hasil olahan minyak untuk memperoleh devisa yang diperlukan guna menunjang pembangunan nasional dengan jalan antara lain; mempertahankan tradisional yang sudah ada dikawasan Asia Pasifik, mengembangkan kemampuan intelijen industri di bidang perminyakan di Wilayah pasaran trasionil dan negara-negara saingan utama untuk mendapatkan informasi strategis yang diperlukan serta meningkatkan peran afiliasi yang ada yaitu JIOC, FEOT, PERTA OIL, PERMINDO dan KIPCO.

B. Pengertian, Jenis dan Penggunaan BBM

BBM adalah bahan bakar minyak yang digunakan sebagai sumber energi pada mesin-mesin yang terdiri dari :

a. Bensin (mogas)

Bahan bakar minyak ditujukan untuk kendaraan bermotor yang menggunakan motor bakar berbusi, biasanya juga disebut migas (motor gasoline). Di Indonesia terdapat dua jenis bensin yang dibedakan menurut angka oktannya, yaitu yang dikenal dengan nama "premium" dengan angka oktan 87 dan "super" dengan angka oktan 98.

b. Minyak Solar (ADO)

Minyak solar ialah bahan bakar minyak yang ditujukan untuk penggunaan dalam motor bakar diesel berputar tinggi (kira-kira di atas 1.000 putaran per menit). Motor bakar ini menggunakan sistem penyalaan kompresi (tidak menggunakan busi) dan biasanya digunakan dalam mesin-mesin besar, seperti kapal atau mesin-mesin tak bergerak. Di Indonesia minyak diesel dikenal juga dengan nama Industri Diesel Oil (IDO) atau Marina Diesel Fuel (MDF).

d. Minyak Bakar (FO)

Minyak bakar ialah bahan bakar minyak yang komponen utamanya adalah sisa pengolahan dan ditujukan untuk penggunaan dalam lampu bersumbu atau berkaos dan kompor-kompor rumah tangga dikenal juga dengan nama kerosin (Effendi, 1983 : 28).

C. Pengertian dan Jenis Kendaraan Bermotor

Berdasarkan Undang-undang Lalu Lintas dan Angkutan jalan 1992 (UU No. 14 Tahun 1992), Bab I, Pasal 1, kendaraan bermotor adalah kendaraan yang digerakkan oleh peralatan tehnik yang berada pada kendaraan itu.

Menurut penggunaannya kendaraan bermotor terbagi atas :

- a. Kendaraan penumpang ialah kendaraan yang untuk mengangkut orang (umum) dengan pembayaran.
- b. Kendaraan barang ialah kendaraan yang dipakai untuk mengangkut barang.
- c. Kendaraan pribadi ialah kendaraan bermotor yang hanya semata-mata digunakan untuk keperluan pribadi.

BAB III
SELAYANG PANDANG KOTAMADYA DAERAH
TINGKAT II UJUNG PANDANG

A. Sejarah Terbentuknya Kotamadya Daerah Tingkat II Ujung Pandang

Sebelum penulis menguraikan tentang sejarah berdirinya atau terbentuknya Kotamadya Daerah Tingkat II Ujung Pandang maka terlebih dahulu penulis memberikan pengertian tentang sejarah. Adapun sejarah itu merupakan suatu peristiwa atau kejadian yang terjadi, dari suatu masa kemasa lainnya atau dari situasi kenstitusi lainnya. Untuk jelasnya penulis mengutip pendapat F. Isywarah, SH. Dalam bukunya Pengantar Ilmu Politik mengatakan bahwa "Sejarah adalah deskripsi kronologis dari peristiwa-peristiwa dari zaman yang zilam". (Isywarah, 1982 : 85).

Selanjutnya Syamsul Alam, R. dalam diktat Ilmu Politik suatu pengantar berpendapat bahwa "Sejarah selalu menyoropong masa lampau" (Syamsu Alam, 1977 : 74). Jadi jelasnya bahwa sejarah itu bersifat menggambarkan masa lampau.

Setelah penulis memberikan sekedar pengertian tentang apa yang dimaksud sejarah itu, maka penulis akan kembali kepada masalah pokok yakni sejarah terbentuknya Kotamadya Daerah Tingkat II Ujung Pandang dalam sejarah

perkembangannya, telah menjadi otonomi sejak tanggal 1. 1906 ketika terbentuk Gementre Makassar dengan Stablead 1906 nomor 17 walaupun pengertian otonomi pada waktu itu masih terbatas dimana Gementre Makassar tidak berarti otonominya hanyalah pada bidang kebersihan selokan pada waktu itu, sehingga istilah Gementre pada waktu itu diasosiasikan dengan kebersihan.

Sebagai dasar untuk terbentuknya daerah-daerah otonomi perwujudannya pertama-tama dikenal dengan Undang-undang Nomor 1 Tahun 1945 tentang Pemerintahan Daerah, tetapi disebabkan kondisi pada waktu itu kita masih diperhadapkan pada revolusi fisik sehingga Undang-undang Nomor 1 Tahun 1945 tidak terealisasi seluruhnya.

Kemudian dengan Undang-undang Nomor 22 tahun 1948 juga mengatur tentang pemerintahan daerah, tetapi akibat pengaruh adu domba sisa penjajah Belanda waktu itu, maka Undang-undang tersebut tidak terlaksana sepenuhnya sehingga pada tahun 1950 terbentuklah Republik Indonesia Serikat (RIS) yang kurang memberikan jaminan untuk terlaksananya Undang-undang tersebut. Setelah Undang-undang Nomor 1 Tahun 1957 terbentuk, mulailah ada perubahan mengenai pemerintahan di daerah-daerah. Kemudian dengan Undang-undang Nomor 29 Tahun 1959 Staat Gementre Makassar dirubah menjadi Daerah Tingkat II Ujung Pandang Nomor 18 Tahun 1965 istilah Kotapraja dirubah menjadi Kotamadya. Kemudian sesuai dengan

Peraturan Pemerintah Nomor 51 Tahun 1971 terhitung mulai tanggal 1 September 1971 istilah Kotamadya Makassar dirubah menjadi Kotamadya Ujung Pandang. Selanjutnya penulis mengemukakan disini beberapa Walikota yang pernah dan sedang menjabat jabatan tersebut saat ini antara lain

1. Semasa Penjajahan Belanda :

- a. Tuan JE. Damriak
- b. Tuan JH. De Greet
- c. Tuan G.H.J Beiken
- d. Tuan Ir. PC. Van Lier
- e. Tuan CH. Terlang

f. Tuan Le Weis

g. Tuan HF. Bourne

2. Semasa penjajahan Jepang

a. Tuan HP. Boune

3. Sejak Kemerdekaan

a. DM. Van Swisten

b. Abd. Hamid Dg. Magassing

c. IM. Kaimuddin

d. H. Sampada Dg. Lili

e. J. Mawengkang

f. Achmad Dara Saharuddin

g. H. M. Yunus Dg. Mile

h. Abd. Latief Dg. Massikki

i. H. Arupala

j. H. M. Dg. Patompo

k. Abustam

l. Jancy Raib

m. Suwahyo

Stelah penulis menguraikan tentang sejarah dan Walikota yang pernah membina maka selanjutnya penulis melangkah pada letak dan penduduknya.

B. Letak Geografis dan Penduduknya.

Kotamadya Daerah Tingkat II Ujung Pandang yang merupakan Ibukota Propinsi Sulawesi Selatan yang terletak pada 119° , 27 BT dan $15,09$ LS. Dengan ketinggian 1-5 meter di atas permukaan laut, areal meliputi $175,77$ km².

Kotamadya Daerah Tingkat II Ujung Pandang dikenal panas pada bulan April sampai Oktober, temperatur rata-rata 26° sampai 30° , curah hujan arat-rata 3000 sampai 3500 MM pertahun. Selain itu Kotamadya Daerah Tingkat II Ujung Pandang terletak antara sungai Tallo dan sungai Jeneberang yang merupakan pintu gerbang Indonesia Bagian Timur memegang peran yang menentukan sejak dahulu kala hingga sekarang, dalam kehidupan pertumbuhan dan perkembangan bangsa Indonesia.

Letak Geografis yang merupakan tempat pusat kegiatan segala sesuatu yang menyangkut kehidupan masyarakat baik dibidang politik maupun dibidang militer diwilayah Indonesia bagian Timur maka Kotamadya Daerah

Tingkat II Ujung Pandang adalah suatu lingkungan aktivitas dimana Kotamadya Daerah Tingkat II Ujung Pandang merupakan kota dagang, Kota Budaya, Kota Industri Kota Pariwisata dan kota Akademik.

Dengan perkembangan kota yang telah dicapai sekarang ini Kotamadya Daerah Tingkat II Ujung Pandang dapat tercipta menuju kota bersinar.

Jumlah penduduk Kotamadya Daerah Tingkat II Ujung Pandang tersebut, perkembangan dan pertumbuhannya sesuai dengan letak dan keadaan alamnya. Adapun tentang kependudukan ini mempunyai kaitan dengan wilayah administrasi dari Kotamadya Ujung Pandang itu sendiri. Berikut ini penulis mengemukakan keadaan lingkungan dan penduduk Kotamadya Daerah Tingkat II Ujung Pandang.

- Jumlah Kecamatan : 11 buah
- Jumlah Kelurahan : 62 buah
- Jumlah RW : 444 buah
- Jumlah RT : 144.286 buah
- Jumlah Penduduk : 822.013 orang

Selanjutnya penulis akan menguraikan secara terperinci mengenai jumlah penduduk Kotamadya Daerah Tingkat II Ujung Pandang dari tiap-tiap Kecamatan yang datanya diambil dari Kantor Statistik Kotamadya Daerah Tingkat II Ujung Pandang.

Tabel 3.1. Penduduk Kotamadya Ujung Pandang Diperinci Menurut Kecamatan, Rumah Tangga dan Kepadatan Penduduk Per Km² Tahun 1989.

No.	Kecamatan	Luas Kec. (KM ²)	RT	Penduduk	Kepadatan Penduduk
01.	Mariso	1,82	8.493	52.373	28.776
02.	Mamajang	2,25	11.484	67.391	29.952
03.	Makassar	2,52	16.355	91.511	36.314
04.	Ujung Pandang	2,63	6.804	40.866	15.538
05.	Wajo	1,99	6.900	43.960	22.090
06.	Bontoala	2,10	9.921	64.074	30.511
07.	Tallo	5,83	16.473	94.687	16.241
08.	Ujung Tanah	5,94	7.870	45.115	7.595
09.	Panakkukang	41,19	18.079	115.547	2.805
10.	Tamalate	29,44	31.947	159.735	5.426
11.	Biringkanaya	80,06	9.970	46.754	584
Jumlah		176.77	144.296	822.013	195.835/km

Sumber : Kantor Statistik Kotamadya Dati II Ujung Pandang

C. Wilayah Administratifnya

Pada mulanya Kotamadya Ujung Pandang masih bernama Kotapraja Makassar berdasarkan Undang-undang Nomor 29 Tahun 1959 yang mewilayahi empat (buah) Distrik masing-masing :

a. Distrik Ujung Tanah meliputi 12 buah yaitu :

01. Kampung Ujung Tanah
02. Kampung Tabaringan
03. Kampung Gusung
04. Kampung Pattingalloang
05. Tallo
06. Cambaya
07. Kampung Pannampu
08. Kampung Kalukubodoa
09. Kampung Rappokalling
10. Kampung Lakkang
11. Kampung Kalukuang

b. Distrik Wajo meliputi 10 buah kampung yaitu :

01. Kampung Bontoala
02. Kampung Wajo Baru
03. Kampung Malimongan Baru
04. Kampung Layang
05. Kampung Pattunuang
06. Kampung Melayu
07. Kampung Butung
08. Kampung Parang Layang
09. Kampung Baraya
10. Kampung Malimongan Tua

c. Distrik Makssar meliputi 10 buah kampung yaitu :

01. Kampung Merdekaya

02. Kampung Lariangbangi
03. Kampung Maccini
04. Kampung Maricaya
05. Kampung Bara-baraya
06. Kampung Mangkura
07. Maluku
08. Kampung Pisang Utara
09. Kampung Pisang Selatan
10. Kampung Baru

d. Distrik Mariso meliputi 11 buah Kampung yaitu :

01. Kampung Kunjung Mae
02. Kampung Pannambangan
03. Kampung Lette
04. Kampung Mattoangin
05. Kampung Mamajang Dalam
06. Kampung Mamajang Luar
07. Kampung Bonto Marannu
08. Kampung Sambung Jawa
09. Kampung Maricaya
10. Kampung Mariso
11. Kampung Parang

Selanjutnya berdasarkan Surat Keputusan Gubernur Kepala Daerah Tingkat I Sulawesi Selatan dan Tenggara pada waktu itu yakni tanggal 19 Desember 1961 Nomor 2067 Struktur Pemerintah Dalam Bentuk Distrik khususnya

terhadap raja Makassar dibentuk delapan (8) buah Kecamatan yang bersifat administratif, kedelapan Kecamatan itu antara lain :

1. Kecamatan Tallo meliputi enam lingkungan
2. Kecamatan Bontoala meliputi tujuh lingkungan
3. Kecamatan Makassar meliputi lima lingkungan
4. Kecamatan Ujung Pandang enam, lingkungan
5. Kecamatan Wajo meliputi empat lingkungan
6. Kecamatan Mariso meliputi enam lingkungan
7. Kecamatan Ujung Tanah meliputi empat lingkungan
8. Kecamatan Mamajang meliputi lima lingkungan

Kemudian dengan perluasan kota maka selanjutnya daerah Kecamatan ini bertambah tiga buah lagi yaitu :

1. Kecamatan Tamalate
2. Kecamatan Panakukang
3. Kecamatan Biringkanaya

Hingga saat ini dalam wilayah Kotamadya Daerah Tingkat II Ujung Pandang terdapat sebelas (11) Kecamatan dan enam puluh dua (62) lingkungan/lurah.

D. Perkembangan Kendaraan Bermotor dan Konsumsi BBM di Kotamadya Ujung Pandang (KMUP).

Pemilikan kendaraan bermotor (mobil atau sepeda motor) yang seberapa dekade lalu masih merupakan jenis kebutuhan luxurious, pada dekade-dekade terakhir,

seiring dengan gencarnya usaha pembangunan nasional dan peningkatan pendapatan masyarakat, maka pemilikan kendaraan bermotor (bagi sebagian besar orang) sudah menjadi kebutuhan pokok. Dan harga kendaraan bermotor tersebut, yang sebelumnya dirasakan sangat mahal dan hanya bisa dijangkau oleh semua golongan tanpa memandang strata sosial. Hal ini ditandai dengan semakin membengkaknya jumlah kendaraan bermotor (baik roda empat maupun roda dua). Keadaan ini menunjukkan bahwa kendaraan bermotor akan menjadi kebutuhan yang sangat penting di masa sekarang, dan terutama di masa mendatang.

Ujung Pandang sebagai pintu gerbang Indonesia Bagian Timur juga mengalami perkembangan yang cukup pesat dalam pemilikan kendaraan bermotor. Hal ini tentu saja sebagai konsekwensi logis dari hasil pembangunan.

Perkembangan pemilikan kendaraan bermotor ini dapat ditunjukkan pada tabel 19. pada Tabel ini terlihat bahwa apabila pada bulan April 1990/1991 jumlah mobil dan motor masing-masing 4.792 dan 12.474 buah, maka pada bulan April 1991/1992 jumlah tersebut meningkat menjadi 6.140 dan 15.820 buah atau naik masing-masing 28 % dan 26 %. Demikian pula, jika pada bulan April tahun 1990 jumlah motor dan mobil seperti tersebut di atas, maka pada bulan Maret 1991 jumlahnya membengkak menjadi 6.261 dan 15.311 buah, atau secara prosentase meningkat rata-rata 30 % dan 23 %, atau jika dihitung perbulan, maka setiap bulan

mobil dan motor di Ujung Pandang meningkat rata-rata 2,5% dan 2 %. Jumlah ini kemudian mengalami peningkatan hingga pada bulan Maret 1992 jumlahnya telah mencapai masing-masing 6.379 buah dan 17.447 buah.



TABEL 1

PERBANDINGAN JUMLAH KENDARAAN BERMOTOR YANG TERDAFTAR
TAHUN ANGGARAN 1990 S/D 1991/1992

Bulan	Tahun 1991/1992			
	Jenis Kend.	Baru	Ulangan	Jumlah
April	Mobil	390	6.140	6.530
	Motor	475	15.820	16.295
Mei	Mobil	325	5.788	6.113
	Motor	556	17.639	18.195
Juni	Mobil	273	4.630	4.903
	Motor	588	13.507	14.095
Juli	Mobil	289	5.481	5.770
	Motor	590	14.193	14.783
Agustus	Mobil	323	5.032	5.355
	Motor	702	12.150	12.852
September	Mobil	310	5.327	5.637
	Motor	687	14.472	15.159
Oktober	Mobil	352	6.316	6.668
	Motor	841	17.865	18.706
November	Mobil	389	5.478	5.867
	Motor	715	14.930	15.645
Desember	Mobil	486	5.732	6.218
	Motor	962	13.739	14.701
Januari	Mobil	379	6.141	6.520
	Motor	644	15.034	15.678
Pebruari	Mobil	308	5.257	5.565
	Motor	591	14.266	14.857
Maret	Mobil	289	6.090	6.379
	Motor	627	16.820	17.447
Jumlah	Mobil	4.113	67.412	71.525
	Motor	7.978	180.435	188.413
TOTAL	Motor	12.091	247.847	259.938

Sumber : Kantor Dispenda Tingkat I Sulawesi Selatan.

TABEL 2

PERBANDINGAN JUMLAH KENDARAAN BERMOTOR YANG TERDAFTAR
TAHUN 1990/1991 S/D 1991/1992

Bulan	Tahun 1991/1992			Jumlah
	Jenis Kend.	Baru	Ulangan	
April	Mobil	530	4.262	4.792
	Motor	423	12.051	12.474
Mei	Mobil	574	5.527	6.101
	Motor	509	17.824	18.333
Juni	Mobil	585	4.551	5.136
	Motor	502	14.907	15.409
Juli	Mobil	534	4.979	5.513
	Motor	538	13.583	14.121
Agustus	Mobil	707	4.472	5.179
	Motor	887	12.329	13.216
September	Mobil	631	4.946	5.577
	Motor	831	13.569	14.400
Oktober	Mobil	607	5.451	6.058
	Motor	801	16.765	17.566
November	Mobil	515	5.505	6.020
	Motor	657	15.276	15.933
Desember	Mobil	534	5.253	5.787
	Motor	726	13.285	14.011
Januari	Mobil	482	5.908	6.390
	Motor	726	15.815	16.541
Pebruari	Mobil	363	5.135	5.498
	Motor	578	16.327	16.905
Maret	Mobil	329	5.932	6.261
	Motor	486	14.825	15.311
Jumlah	Mobil	6.391	61.921	68.312
	Motor	7.664	176.556	184.220
TOTAL	Motor	14.055	238.477	252.532

Sumber : Kantor Dispenda Tingkat I Sulawesi Selatan.

Perkembangan kendaraan bermotor ini juga dapat dilihat menurut tahun takwin, seperti nampak pada tabel 20. Pada tahun tersebut terlihat bahwa pada tahun 1987 jumlah kendaraan bermotor (mobil + motor) adalah 144.821 buah. Jumlah ini terus mengalami peningkatan. Pada tahun 1989 jumlahnya mencapai 188.026 buah, dan pada tahun 1991 kembali mengalami peningkatan menjadi 188.693 buah. Jika dilihat dari perkembangannya sejak tahunnya mengalami kenaikan rata-rata 6%.

Seiring dengan peningkatan kepemilikan kendaraan bermotor, maka konsumsi BBM (Bahan Bakar Minyak) juga terus mengalami peningkatan. Hal ini dapat dilihat pada tabel 21. Jika pada tahun 1987/1988 konsumsi BBM untuk bensin dan solar masing-masing sebesar 72.244 liter, maka jumlah ini terus mengalami peningkatan pada tahun-tahun berikutnya, dan pada tahun 1990/1991 jumlah tersebut meningkat mencapai 81.048 dan 34.850 liter atau secara prosentase mengalami peningkatan masing-masing 12 % dan 11 5, atau rata-rata meningkat sebesar 4 % per tahun.

Jika dilihat dari perkembangannya per tahun, maka nampak seperti pada tabel 4-2, pada tahun 1987, total konsumsi BBM sebesar 103.756 liter, maka pada tahun 1991 jumlah tersebut telah membengkak menjadi 117.130 liter, atau naik sekitar 3 % per tahun.

Peningkatan kepemilikan kendaraan bermotor dan konsumsi BBM tersebut tidak terlepas dari peningkatan

pendapatan masyarakat. Salah satu indikator yang menunjukkan peningkatan pendapatan masyarakat (pendapatan per kapita) adalah pendapatan per kapita. Perkembangan pendapatan per kapita masyarakat Sulawesi Selatan seperti nampak pada tabel 20. Pendapatan per kapita suatu daerah (wilayah) adalah total pendapatan daerah tersebut dibagi jumlah penduduknya. Walaupun masih banyak ahli ekonomi yang mempertanyakan pendapatan per kapita sebagai ukuran kesejahteraan masyarakat suatu wilayah (negara), namun demikian ditinjau bagi dari segi teori ilmu ekonomi maupun ukuran yang digunakan sampai saat ini pada kebanyakan negara, maka pendapatan perkapita masih relevan untuk digunakan sebagai salah satu indikator peningkatan kesejahteraan masyarakat.

Tabel 20, memperlihatkan bahwa pada tahun 1987 pendapatan per kapita masyarakat Sulawesi Selatan adalah sebesar rata-rata Rp. 428.585. Angka ini terus mengalami peningkatan pada tahun-tahun berikutnya seperti yang diperlihatkan pada tabel tersebut. Pada tahun 1985, angka tersebut mengalami peningkatan menjadi Rp. 470.506 atau mengalami peningkatan sebesar 10 % dan pada tahun 1991 jumlah ini kembali mengalami peningkatan menjadi Rp. 495.498.

TABEL 3

PERBANDINGAN PENDAPATAN MASYARAKAT, KONSUMSI BBM,
HARGA BBM KENDARAAN BERMOTOR TAHUN
1987 - 1991

Tahun	Pendapatan masyarakat	Jml Kendaraan motor/mobil	Konsumsi BBM Solar/Premium	Harga/liter Solar	Harga/liter Premium
1987	Rp.428.585	144.821	103.765	Rp.200	Rp. 385
1988	Rp.467.281	163.670	107.416	Rp.200	Rp. 385
1989	Rp.470.506	188.026	115.678	Rp.200	Rp. 385
1990	Rp.482.721	188.026	115.898	Rp.245	Rp. 450
1991	Rp.495.498	188.693	118.130	Rp.300	Rp.550

Sumber data : 1. Kantor Statistik KMUP
2. Unit Penjualan UPPDM VII Ujungpandang
3. Kantor DISPENDA Sulawesi Selatan Ujungpandang

Sumber data : 1. Kantor Statistik KMUP
2. Unit Penjualan UPPDM VII Ujung Pandang
3. Kantor Dispenda Sulawesi Selatan Ujung Pandang

Kenaikan perkapita ini merupakan suatu indikator semakin meningkatnya kesejahteraan masyarakat Sulawesi Selatan, yang dengan sendirinya semakin meningkatkan kemampuan masyarakat untuk dapat membeli kendaraan bermotor.

Tabel 20 juga menunjukkan perkembangan harga bahan bakar minyak di Indonesia. Bahan bakar minyak (bensin) yang masuk dalam daftar kebutuhan pokok masyarakat, sehingga jika harganya mengalami kenaikan akan menyebabkan harga semua barang dan jasa yang diproduksi juga akan mengalami kenaikan (cost pull inflation). Disebabkan oleh faktor tersebut, serta keinginan untuk sedapat mungkin menekan tingkat dibawah dua digit, maka pemerintah berusaha untuk tidak menaikkan harga bahan bakar minyak ini secara terus menerus.

Walaupun demikian, harga bahan bakar minyak ini dalam beberapa tahun terakhir mengalami beberapa kali penyesuaian seperti yang diperlihatkan pada tabel. Seperti nampak dalam tabel tersebut, harga bahan bakar minyak pada bulan Januari 1985 adalah sebesar Rp. 350,- kemudian mengalami kenaikan sebesar Rp.50,- sehingga menjadi Rp.400,- pada bulan April tahun yang sama. Selama kurung waktu sesudahnya, pemerintah ternyata mampu mempertahankan tingkat harga ini. Kebijakan pemerintah untuk tidak menaikkan harga BBM selama kurung waktu tersebut tentu saja tidak terlepas dari kondisi perekonomian pada saat itu.

Harga migas Indonesia mengalami penurunan dipasaran internasional menyebabkan kemampuan pemerintah untuk memperoleh devisa semakin menurun, pada hal untuk terus meningkatkan pembangunan dana yang dibutuhkan

tidaklah sedikit. Untuk tetap menjaga sekaligus meningkatkan momentum pembangunan nasional, pemerintah mengalihkan perhatiannya pada usaha untuk meningkatkan ekspor non migas. Dengan demikian, kebijaksanaan pemerintah sejak awal tahun 1983 (sejak menurunnya harga jual migas Indonesia dipasaran internasional) praktis tertuju pada usaha untuk meningkatkan ekspor pada non migas. Untuk mencapai tujuan ini, maka pemerintah melakukan berbagai kebijaksanaan deregulasi dan deirokratisasi. Tujuannya adalah untuk menciptakan iklim usha yang sehat yang diharapkan dapat menghilangkan atau menurunkan ekonomi biaya tinggi.

Keadaan ekonomi Indonesia seperti diuraikan di atas telah menimbulkan keengganan di pihak pemerintah untuk meningkatkan bahan bakar minyak karena bisa menimbulkan kegoncangan bagi dunia usaha yang sedang didorong oleh pemerintah. Setelah perekonomian cukup mantap, dimana sasaran untuk meningkat ekspor non migas telah tercapai, disertai berbagai kemudahan yang diciptakan untuk meningkatkan peranan pihak swasta dalam pengelolaan nasional dirasakan telah berhasil, maka pemerintah kembali melakukan penyesuaian harga bahan bakar minyak di tahun 1990. Di bulan Mei 1990 harga bahan bakar minyak kembali mengalami penyesuaian (meminjam istilah yang biasa digunakan oleh pemerintah pada waktu

mengumumkan kenaikan harga BBM. Harga BBM yang sebelumnya sebesar Rp. 400,-per liter, kembali tidak bertahan lama

TABEL 4

PERBANDINGAN KONSUMSI BBM DARI TAHUN ANGGARAN 1987/1988
SAMPAI DENGAN TAHUN 1991/1992

Tahun	Premium	Solar
1987 - 1988	72244	31521
1988 - 1989	74956	32460
1989 - 1990	80948	34730
1990 - 1991	81048	34850
1991 - 1992	84150	35180

Sumber data : Unit Penjualan UPPDN VII Ujungpandang.

seperti tahun-tahun sebelumnya sehingga kembali mengalami kenaikan sebesar Rp. 50,- menjadi Rp. 450,-per liter. Dalam hal ini terjadi tidak begitu lama yaitu hanya 2 tahun berturut-turut, kemudian pada tahun 1991 pemerintah kembali menaikkan harga BBM tersebut. Pada bulan Mei 1991 pemerintah kembali menaikkan harga BBM sebesar Rp. 100,- menjadi Rp. 500,- per liter dan pada tahun 1992 harga BBM kembali mengalami penyesuain menjadi Rp. 700,- per liter.

Kenaikan tingkat harga bahan bakar minyak ini, tentu saja akan mempengaruhi harga barang dan jasa disektor ini (lainnya). Hal ini karena bahan bakar minyak merupakan input dan sekaligus produksi untuk memproduksi

biaya barang dan jasa. Sehingga jika biaya produksi meningkat, maka akan meningkat pula harga jual barang dan jasa yang dihasilkan.



BAB IV

HASIL PENGUMPULAN DATA DAN ANALISA

A. Pengaruh Kenaikan Harga Terhadap Konsumsi BBM

Untuk mengatasi pengaruh kenaikan harga BBM terhadap konsumsi BBM pada kendaraan pribadi khususnya pada kendaraan beroda empat (mobil). Maka di bawah ini akan di kemukakan hasil angket dan wawancara.

1. Kenaikan Harga BBM tahun 1986 dan pengaruhnya terhadap konsumsi BBM Kendaraan Pribadi.

Data ini dapat di lihat melalui penyajian Tabel satu (5) sebagai berikut :

TABEL 5

KENAIKAN HARGA BBM TAHUN 1986, PENGARUHNYA TERHADAP
KONSUMSI BBM PADA KENDARAAN PRIBADI

Variabel jawaban	Frekwensi	Prosentase
Sangat berpengaruh	-	-
Cukup berpengaruh	-	-
Berpengaruh	-	-
Kurang berpengaruh	162	13,39
Tidak berpengaruh	922	86,61
Jumlah	1084	100

Sumber: Data primer diolah 1994.

Minyak dan menganalisa penyajian tabel ini, maka dapat diketahui bahwa ada sebanyak 162 (133,39 %) pemilik kendaraan bermotor menyatakan bahwa kenaikan harga BBM pada tahun 1986 bagi mereka kurang berpengaruh, dan sebanyak 922 responden (86,61 %) menyatakan tidak berpengaruh.

2. Kenaikan Harga BBM Tahun 1990 dan Pengaruhnya Terhadap Konsumsi BBM pada Kendaraan Pribadi.

Berdasarkan data yang diperoleh melalui angket pada pemilik kendaraan bermotor kecenderungannya mengkonsumsi BBM pada kenaikan harga BBM tahun 1990 sebagai berikut :

TABEL 6
KENAIKAN HARGA BBM TAHUN 1990 DAN PENGARUHNYA
TERHADAP KONSUMSI BBM PADA KENDARAAN PRIBADI

Variabel jawaban	Frekwensi	Prosentase
Sangat berpengaruh	-	-
Cukup berpengaruh	-	-
Berpengaruh	-	-
Kurang berpengaruh	159	14,67
Tidak berpengaruh	925	85,33
Jumlah	1084	100

Sumber: Data primer diolah tahun 1994.

Menyimak dan menganalisa penyajian tabel ini, maka dapat diketahui bahwa ada sebanyak 159 responden (14,67 %) pemilik kendaraan bermotor mobil (mobil pribadi) menyatakan bahwa kenaikan harga BBM pada tahun 1990, bagi mereka kurang berpengaruh, dan sebanyak 925 responden (85,33%) menyatakan tidak berpengaruh.

3. Kenaikan Harga BBM Tahun 1991 dan Pengaruhnya Konsumsi BBM pada Kendaraan Pribadi (Mobil).

Berdasarkan data yang diperoleh melalui angket pada pemilik kendaraan bermotor (mobil pribadi) di Kota Madya Ujungpandang maka dapat diketahui kecenderungannya dalam mengkonsumsi BBM pada kenaikan harga tahun 1991 sebagai berikut :

TABEL 7
KENAIKAN HARGA BBM TAHUN 1991 DAN PENGARUHNYA
TERHADAP KONSUMSI BBM PADA KENDARAAN PRIBADI

Variabel jawaban	Frekwensi	Prosentase
Sangat berpengaruh	-	-
Cukup berpengaruh	-	-
Berpengaruh	-	-
Kurang berpengaruh	160	14,76
Tidak berpengaruh	924	85,24
Jumlah	1084	100

Sumber: Data primer diolah tahun 1994.

Menyimak dan menganalisa penyajian tabel ini, maka dapat diketahui bahwa ada sebanyak 160 responden (14,76%) pemilik kendaraan bermotor (mobil pribadi) menyatakan bahwa kenaikan harga BBM pada tahun 1991, kurang berpengaruh pada tingkat konsumsi, dan sebanyak 924 responden (85,24 %) menyatakan tidak terpengaruh.

4. Kenaikan Harga BBM Tahun 1993 dan Pengaruh Konsumsi BBM pada Kendaraan Pribadi (mobil pribadi).

Berdasarkan data yang diperoleh melalui angket pada pemilik kendaraan bermotor (mobil pribadi) di Kota Madya Ujung Pandang. Maka dapat diketahui kecenderungan dalam mengkonsumsi BBM pada kenaikan harga tahun 1991 sebagai berikut :

TABEL 8

KENAIKAN HARGA BBM TAHUN 1993 DAN HARGANYA TERHADAP KONSUMSI BBM PADA KENDARAAN PRIBADI

Variabel jawaban	Frekwensi	Prosentase
Sangat berpengaruh	-	-
Cukup berpengaruh	-	-
Berpengaruh	-	-
Kurang berpengaruh	163	15,04
Tidak berpengaruh	921	84,96
Jumlah	1084	100

Sumber: Data primer diolah tahun 1994.

Menyimak dan menganalisa penyajian tabel ini, maka dapat diketahui bahwa ada sebanyak 163 responden (15,04%) pemilik kendaraan bermotor (mobil pribadi) menyatakan bahwa kenaikan harga BBM pada tahun 1991, kurang berpengaruh pada tingkat konsumsi, dan sebanyak 921 responden (84,46 %) menyatakan tidak terpengaruh.

Dari empat hasil analisa yang disajikan, empat tabel pada pembahasan ini (tabel 1, tabel 2, tabel 3, tabel 4) maka secara keseluruhan dapat diberi kesimpulan bahwa kenaikan harga BBM tidak terlalu mempengaruhi konsumsi BBM dalam beberapa tahun lalu.

5. Pandangan Responden Terhadap Kebijakan Pemerintah Menaikkan Bahan Bakar Minyak (BBM) dan Sasaran Terhadap efisiensi Konsumsi.

Berdasarkan data yang diperoleh melalui angket, maka dapat diketahui sasaran kebijakan pemerintah menaikkan harga BBM.

TABEL 9

PANDANGAN RESPONDEN TERHADAP KEBIJAKSANAAN HARGA BBM

Variabel jawaban	Frekwensi	Prosentase
Sangat tepat	-	-
Cukup tepat	-	-
Tepat	-	-
Kurang tepat	167	15,41
Tidak tepat	917	84,59
Jumlah	1084	100

Sumber: Data primer diolah tahun 1994.

Menyimak dan menganalisa penyajian tabel ini, maka dapat diketahui bahwa sasaran pemerintah menaikkan harga bahan bakar minyak (BBM). Hal ini dapat dilihat dari 167 responden (15,41 %) menyatakan bahwa kebijaksanaan pemerintah menaikkan harga bahan bakar minyak (BBM) kurang tepat sasarnya. Sedangkan sebanyak 917 repositden (84,59 %) menyatakan kebijaksanaan kenaikan harga BBM oleh pemerintah tidak tepat sasaran.

6. Pengaruh Kebutuhan Terhadap Konsumsi BBM

Berdasarkan data yang diperoleh melalui angket, maka dapat diketahui bahwa melalui kebutuhan akan aktivitas responden dengan tingkat konsumsi bahan bakar minyak (BBM).

TABEL 10
PENGARUH KEBUTUHAN TERHADAP KONSUMSI BBM

Variabel jawaban	Frekwensi	Prosentase
Sangat berpengaruh	825	76,11
Cukup berpengaruh	185	17,07
Berpengaruh	74	6,82
Kurang berpengaruh	-	-
Tidak berpengaruh	-	-
Jumlah	1084	100

Sumber: Data primer diolah tahun 1994.

Menyimak dan menganalisa penyajian tabel ini, maka dapat diketahui bahwa naik turunnya konsumsi BBM tergantung dari jumlah kebutuhan aktivitas pemilik kendaraan bermotor (responden). Hal ini dapat dilihat dari 1084 responden. Sebanyak 825 responden (76,11%) mengatakan bahwa naik turunnya kebutuhan akan aktivitas. Sedangkan 185 responden (17,07%) menyatakan bahwa naik turunnya konsumsi BBM cukup mempengaruhi pada kebutuhan akan aktivitas. Dan 74 responden (6,82) menyatakan berpengaruh terhadap kebutuhan akan aktivitas.

7. Pengaruh Pendapatan Terhadap Jumlah Konsumsi BBM

Bedasarkan data yang diperoleh melalui pendapatan seseorang terhadap naik turunnya konsumsi bahan bakar minyak (BBM).

TABEL 11
PENGARUH PENDAPATAN TERHADAP JUMLAH
KONSUMSI BBM

Variabel jawaban	Frekwensi	Prosentase
Sangat berpengaruh	825	76,11
Cukup berpengaruh	185	17,07
Berpengaruh	74	6,82
Kurang berpengaruh	-	-
Tidak berpengaruh	-	-
Jumlah	1084	100

Sumber: Data primer diolah 1994.

Menyimak dan menganalisa penyajian tabel ini, maka dapat diketahui bahwa naik turunnya BBM berpengaruh pada tingkat pendapatan dari angket yang diedarkan sebanyak 1084 responden, ada 825 responden (76,11%) menyatakan bahwa peningkatan pendapatan sangat berpengaruh terhadap konsumsi BBM. Sedangkan 185 responden (17,07%) menyatakan bahwa peningkatan pendapatan cukup berpengaruh terhadap jumlah konsumsi BBM. Dan 74 responden (6,82%) mengatakan bahwa peningkatan pendapatan berpengaruh terhadap peningkatan jumlah konsumsi BBM.

8. Pengeluaran Biaya untuk Membeli BBM

Berdasarkan data yang diperoleh melalui angket maka

dapat diketahui tingkat efisiensi pembelian BBM yang digunakan pada kendaraan bermotor.

TABEL 12

PENGELUARAN BIAYA UNTUK MEMBELI BBM

Variabel jawaban	Frekwensi	Prosentase
Sangat berpengaruh	624	57,56
Cukup berpengaruh	210	19,37
Berpengaruh	205	18,91
Kurang berpengaruh	45	13,39
Tidak berpengaruh	-	4,15
Jumlah	1084	100

Sumber: Data primer diolah 1994.

Menyimak dan menganalisa penyajian tabel ini, maka dapat diketahui bahwa 624 responden (57,56%) menyatakan pengeluaran untuk membeli BBM sangat efisien 210 responden (19,37%) menyatakan cukup efisien biaya dikeluarkan untuk membeli BBM yang digunakan pada kendaraan bermotor 205 responden (18,91%) menyatakan efisiensi biaya yang dikeluarkan untuk membeli BBM. Sedangkan 45 responden (4,15%) menyatakan kurang efisien

9. Pelayanan Pada Waktu Membeli BBM

Berdasarkan data yang diperoleh melalui angket, maka dapat diketahui kepuasan responden dalam pelayanan

pada saat membeli BBM.

TABEL 13

PENGARUH PELAYANAN DAN KEINGINAN UNTUK MEMBELI BBM

Variabel jawaban	Frekwensi	Prosentase
Sangat berpengaruh	52	4,80
Cukup berpengaruh	103	9,50
Berpengaruh	463	42,71
Kurang berpengaruh	314	28,97
Tidak berpengaruh	152	14,02
Jumlah	1084	100

Sumber: Data primer diolah 1994.

Menyimak dan menganalisa penyajian tabel ini, maka dapat diketahui bahwa 52 responden (4,80%) menyatakan bahwa keinginan untuk membeli BBM sangat dipengaruhi oleh aspek pelayanan 103 responden (9,50%) menyatakan aspek pelayanan cukup berpengaruh terhadap pembelian BBM. 463 responden (42,71%) menyatakan aspek pelayanan berpengaruh terhadap keinginan membeli BBM. 314 responden (28,97%) menyatakan aspek pelayanan dan 152 responden (14,02%) menyatakan aspek pelayanan tidak berpengaruh terhadap keinginan untuk membeli BBM.

10. Penjualan BBM pada SPBU Setelah kenaikan harga tahun 1986

Berdasarkan data yang diperoleh melalui hasil wawancara maka dapat diketahui pengaruh harga terhadap permintaan BBM pada SPBU.

TABEL 14
 PERMINTAAN BBM SETELAH KENAIKAN HARGA
 TAHUN 1986

Variabel jawaban	Frekwensi	Prosentase
Sangat berpengaruh	2	20
Cukup berpengaruh	2	20
Berpengaruh	2	20
Kurang berpengaruh	4	40
Tidak berpengaruh	-	-
Jumlah	10	100

sumber: Data primer diolah 1994.

Menyimak dan menganalisa penyajian tabel ini, maka dapat diketahui permintaan masyarakat terhadap BBM setelah kenaikan harga tahun 1989. Hal ini dapat dilihat pada hasil wawancara sebagai berikut : dua (2) bulan (responden) (20%) menyatakan bahwa permintaan masyarakat terhadap BBM sangat meningkat setelah kenaikan harga BBM tahun 1989. Dua (2) buah SPBU (responden) (20%) menyatakan cukup meningkat permintaan BBM. Dua (2) SPBU

(responden) (20%) menyatakan meningkat. Dan empat (4) SPBU (responden) (40%) menyatakan kurang meningkat .

11. Penjualan BBM Setelah Kenaikan Harga Tahun 1990.

TABEL 15
PENJUALAN BBM SETELAH KENAIKAN HARGA
TAHUN 1990

Variabel jawaban	Frekwensi	Prosentase
Sangat berpengaruh	3	30
Cukup berpengaruh	4	40
Berpengaruh	3	30
Kurang berpengaruh	-	-
Tidak berpengaruh	-	-
Jumlah	10	100

sumber: Data primer diolah tahun 1994.

Menyimak dan menganalisa penyajian tabel ini, maka dapat diketahui bahwa tingkat kenaikan permintaan masyarakat pada BBM setelah kenaikan harga tahun 1990. Hal ini dapat dilihat dari hasil wawancara antara lain : 3 buah SPBU (30%) menyatakan sangat meningkat, 4 buah SPBU (40%) menyatakan cukup meningkat dan 3 buah SPBU (30%) menyatakan meningkat.

12. Penjualan BBM setelah Kenaikan Harga Tahun 1991.

Berdasarkan Data yang diperoleh melalui wawancara

maka dapat diketahui harga BBM tahun 1991 terhadap tingkat permintaan.

TABEL 16

PERMINTAAN BBM SETELAH KENAIKAN HARGA TAHUN 1991

Variabel jawaban	Frekwensi	Prosentase
Sangat berpengaruh	3	30
Cukup berpengaruh	4	40
Berpengaruh	2	20
Kurang berpengaruh	1	10
Jumlah	10	100

sumber: Data primer diolah 1994.

Menyimak dan menganalisa penyajian tabel ini, maka dapat diketahui tingkat permintaan masyarakat pada BBM setelah terjadi harga tahun 1991. Hal ini dapat dilihat dari hasil wawancara antara lain sebagai berikut : 3 buah SPBU (rseponden) (30%) menyatakan bahwa penjualan BBM setelah kenaikan harga tahun 1991 sangat meningkat. 4 buah SPBU (responden) (40%) menyatakan cukup meningkat. 2 buah SPBU (responden) (20%) menyatakan meningkat. Dan 1 buah (responden) (10%) menyatakan kurang meningkat.

12. Penjualan BBM Setelah kenaikan Harga Tahun 1993

Data ini dapat dilihat melalui penyajian tabel 13 berikut ini.

TABEL 17

PENJUALAN BBM SETELAH KENAIKAN HARGA TAHUN 1993

Variabel jawaban	Frekwensi	Prosentase
Sangat berpengaruh	3	30
Cukup berpengaruh	3	30
Berpengaruh	4	40
Kurang berpengaruh	-	-
Tidak meningkat	-	-
Jumlah	10	100

sumber: Data primer diolah 1994.

Menyimak dan menganalisa penyajian tabel ini, maka dapat diketahui kenaikan tingkat permintaan masyarakat pada BBM setelah kenaikan harga tahun 1993. Hal ini dapat dilihat dari hasil wawancara antara lain sebagai berikut 3 buah SPBU (30%) menyatakan bahwa permintaan masyarakat sangat meningkat. 3 buah SPBU (30%) menyatakan cukup meningkat. 4 buah SPBU (40%) menyatakan meningkat.

Dengan demikian terlihat dalam tabel 14, 15, 16 dan 17 dapat disimpulkan bahwa harga BBM mengalami kenaikan.

B. Pengaruh Kenaikan Harga BBM Terhadap Jumlah Kendaraan Bermotor

Untuk mengetahui pengaruh kenaikan harga BBM terhadap penambahan kendaraan pribadi khususnya

kendaraan beroda empat (mobil), maka dibawah ini akan dikemukakan hasil angket dan wawancara pada pemilik kendaraan dan dealer mobil.

1. Pengaruh Kebijaksanaan Pemerintah menaikkan Harga Bahan Bakar Minyak (BBM) Terhadap Jumlah Kendaraan Bermotor Tahun 1986.

Berdasarkan data yang diperoleh melalui angket, maka dapat diketahui sasaran kebijaksanaan pemerintah menaikkan harga BBM 1986.

TABEL 18
KENAIKAN HARGA BBM TAHUN 1986, PENGARUHNYA TERHADAP
PERTAMBAHAN JUMLAH KENDARAAN BERMOTOR

Variabel jawaban	Frekwensi	Prosentase
Sangat berpengaruh	-	-
Cukup berpengaruh	-	-
Berpengaruh	-	-
Kurang berpengaruh	175	16,14
Tidak berpengaruh	909	83,86
Jumlah	1084	100

sumber: Data primer diolah 1994.

Menyimak dan menganalisa penyajian tabel ini maka dapat diketahui ada sebanyak 175 responden (16,14%) menyatakan kurang berpengaruh kenaikan harga BBM dengan

keinginan membeli kendaraan bermotor. Sedangkan 909 responden (83,86%) menyatakan tidak berpengaruh kenaikan harga dengan kenaikan membeli kendaraan bermotor.

2. Kenaikan harga BBM Tahun 1990 dan Pengaruhnya terhadap Keinginan Memiliki Kendaraan.

Berdasarkan data yang diperoleh melalui angket pada pemilik kendaraan bermotor (mobil pribadi) di Kotamadya Ujung Pandang maka dapat di ketahui sasaran kenaikan harga BBM dengan keinginan masyarakat untuk memiliki kendaraan bermotor tahun 1990 sebagai berikut :

TABEL 19
KENAIKAN HARGA BBM TAHUN 1990 DAN PENGARUHNYA TERHADAP
KEINGINAN MEMILIKI KENDARAAN

Variabel jawaban	Frekwensi	Prosentase
Sangat berpengaruh	-	-
Cukup berpengaruh	-	-
Berpengaruh	-	-
Kurang berpengaruh	95	8,76
Tidak berpengaruh	989	91,24
Jumlah	1084	100

sumber: Data primer diolah tahun 1994.

Menyimak dan menganalisa penyajian tabel ini, maka dapat diketahui bahwa ada sebanyak 95 responden (8,76%)

menyatakan kurang berpengaruh dengan kenaikan harga BBM dan keinginan membeli kendaraan bermotor. Sedangkan 989 responden (91,24%) menyatakan tidak terpengaruh dengan kenaikan harga BBM dan keinginan membeli kendaraan bermotor.

3. Kenaikan Harga BBM Tahun 1991 dan Pengaruhnya terhadap Keinginan Memiliki Kendaraan Pribadi (mobil).

Berdasarkan data yang diperoleh melalui angket pada pemilik kendaraan bermotor (mobil pribadi) di Kotamadya Ujung Pandang maka dapat diketahui sasaran keinginan harga BBM dengan keinginan masyarakat untuk memiliki kendaraan bermotor tahun 1991 sebagai berikut :

TABEL 20

KENAIKAN HARGA BBM TAHUN 1991 DAN PENGARUHNYA TERHADAP KEINGINGINAN MEMILIKI KENDARAAN

Variabel jawaban	Frekwensi	Prosentase
Sangat berpengaruh	-	-
Cukup berpengaruh	-	-
Berpengaruh	-	-
Kurang berpengaruh	130	11,99
Tidak berpengaruh	954	88,01
Jumlah	1084	100

sumber: Data primer diolah tahun 1994.

Menyimak dan menganalisa penyajian tabel ini, maka dapat diketahui bahwa ada sebanyak 130 responden (11,99%) pemilik kendaraan bermotor (mobil pribadi) menyatakan bahwa kenaikan harga BBM tahun 1991, kurang berpengaruh pada keinginannya untuk memiliki kendaraan bermotor (mobil pribadi). Sebanyak 954 responden (88,01) menyatakan tidak terpengaruh dengan kenaikan harga BBM dan keinginan memiliki kendaraan bermotor.

4. Kenaikan Harga BBM Tahun 1993, Penaruhnya Terhadap Pertambahan Jumlah Kendaraan Bermotor.

Berdasarkan data yang diperoleh melalui angket dari pemilik kendaraan bermotor (mobil pribadi) di Kotamadya Ujung Pandang, maka dapat diketahui sasaran kebijaksanaan pemerintah menaikkan harga BBM tahun 1993 terhadap keinginan memiliki kendaraan.

TABEL 21
KENAIKAN HARGA BBM TAHUN 1993 PENGARUHNYA TERHADAP
JUMLAH KENDARAAN BERMOTOR

Variabel jawaban	Frekwensi	Prosentase
Sangat berpengaruh	-	-
Cukup berpengaruh	-	-
Berpengaruh	-	-
Kurang berpengaruh	133	12,27
Tidak berpengaruh	935	87,92
Jumlah	1084	100

sumber: Data primer diolah tahun 1994.

Menyimak dan menganalisa data penyajian tabel ini, maka dapat diketahui bahwa ada sebanyak 133 responden (12.27%) pemilik kendaraan bermotor (mobil pribadi) menyatakan kenaikan harga BBM tahun 1993 kurang memberi pengaruh pada keinginannya untuk memiliki kendaraan bermotor. Sebanyak 935 responden (87,92%) menyatakan tidak terpengaruh dengan kenaikan harga BBM tahun 1993 dan keinginan untuk memiliki kendaraan bermotor (mobil pribadi).

Dari empat analisa yang disajikan, empat tabel pada pembahasan ini (tabel satu, tabel dua, tabel tiga dan tabel empat) maka secara keseluruhan dapat diberi kesimpulan bahwa kenaikan harga BBM yang bertujuan untuk menekan laju pertumbuhan jumlah kendaraan bermotor.

Tetapi keinginan masyarakat untuk memiliki kendaraan tetap mengalami peningkatan.

5. Pengaruh Kebutuhan terhadap Keinginan membeli Kendaraan

Berdasarkan data yang diperoleh melalui angket, maka dapat diketahui pengaruh terhadap keinginan membeli kendaraan. Dalam hal ini dapat kita lihat dalam tabel 17 yang diuraikan dalam halaman berikutnya.

TABEL 22
PENGARUH TERHADAP KEINGINAN MEMBELI KENDARAAN

Variabel jawaban	Frekwensi	Prosentase
Sangat berpengaruh	830	76,57
Cukup berpengaruh	149	13,75
Berpengaruh	105	9,69
Kurang berpengaruh	-	-
Tidak berpengaruh	-	-
Jumlah	1084	100

sumber: Data primer diolah tahun 1994.

Menyimak dan menganalisa tabel ini, maka dapat diketahui bahwa keinginan responden membeli kendaraan karena dipengaruhi dan sangat dipengaruhi oleh faktor kebutuhan. Hal ini dapat dilihat dari 1084 responden. Sebanyak 830 (76,57%) mengatakan bahwa keinginan membeli

kendaraan sangat dipengaruhi oleh peningkatan kebutuhan sedangkan sebanyak 149 responden (13,75%) menyatakan keinginan membeli kendaraan bermotor, cukup dipengaruhi oleh faktor kebutuhan. Dan 105 responden (9,69%) menyatakan dipengaruhi oleh faktor kebutuhan.

6. Respon Pemilik Kendaraan Terhadap Sasaran Kenaikan Harga BBM sebagai upaya Pemerintah Menekan Laju Pertambahan Jumlah Kendaraan Bermotor.

Berdasarkan data yang diperoleh melalui angket, maka dapat diketahui sasaran kenaikan harga BBM sebagai upaya menekan laju jumlah kendaraan bermotor.

TABEL 23

PENEKANAN LAJU PERTAMBAHAN JUMLAH KENDARAAN BERMOTOR
SEBAGAI SASARAN DARI KENAIKAN HARGA BBM

Variabel jawaban	Frekwensi	Prosentase
Sangat berpengaruh	-	-
Cukup berpengaruh	-	-
Berpengaruh	-	-
Kurang berpengaruh	137	12,64
Tidak berpengaruh	947	87,36
Jumlah	1084	100

sumber: Data primer diolah tahun 1994.

Menyimak dan mengalisa penyajian tabel ini, maka dapat diketahui sasaran pemerintah menaikkan harga bahan

bakar minyak (BBM) sebagai upaya menekan laju pertumbuhan jumlah kendaraan bermotor. Hal ini dapat dilihat dari 137 responden (12,64%) menyatakan bahwa kebijaksanaan pemerintah untuk menaikkan harga BBM sebagai upaya menekan laju pertumbuhan jumlah kendaraan bermotor kurang tepat. Sedangkan sebanyak 947 responden (87,36) menyatakan tidak tepat sasaran kenaikan harga BBM sebagai upaya menekan laju jumlah kendaraan bermotor.

7. Kenaikan Harga BBM dan Keinginan Masyarakat Menambah Kendaraan Pribadi

Berdasarkan data yang diperoleh melalui angket, maka dapat diketahui keinginan kendaraan untuk membeli atau menambah jumlah kendaraan bermotor (pengaruh pribadi).

TABEL 24
KEINGINAN MENAMBAH KENDARAN PRIBADI
SETELAH KENAIKAN HARGA BBM

Variabel jawaban	Frekwensi	Prosentase
Sangat berkeinginan	118	10,88
Cukup berkeinginan	123	11,35
Berkeinginan	600	55,35
Kurang berkeinginan	216	19,92
Tidak berkeinginan	27	2,49
Jumlah	1084	100

sumber: Data primer diolah tahun 1994.

Menyimak dan menganalisa penyajian tabel ini, maka dapat diketahui bahwa keinginan pemilik kendaraan bermotor untuk menambah jumlah kendaraan. Dari 1084 responden, sebanyak 188 responden (10,88 %) sangat berkeinginan memiliki kendaraan lagi. Ada 123 responden (11,35 %) menyatakan cukup punya keinginan. Ada 600 responden (55,35 %) menyatakan punya keinginan. Sebanyak 216 responden (19,92 %) menyatakan kurang punya keinginan untuk menambah jumlah kendaraan bermotor. Dan 27 responden (2,49 %) tidak punya keinginan untuk menambah kendaraan lagi.

B. Kenaikan Harga BBM dan Keinginan Menjual Kendaraan Pribadi

Berdasarkan data yang diperoleh melalui angket pemilik kendaraan bermotor (mobil pribadi) di Kota Madya Ujung Pandang maka dapat diketahui kecenderungannya menjual kendaraan disebabkan pengaruh kenaikan harga BBM.

TABEL 25
PENGARUH KENAIKAN HARGA BBM DAN KEINGINAN MENJUAL
KENDARAAN PRIBADI

Variabel jawaban	Frekwensi	Prosentase
Sangat berpengaruh	-	-
Cukup berpengaruh	-	-
Berpengaruh	-	-
Kurang berpengaruh	82	7,56
Tidak berpengaruh	1002	92,44
Jumlah	1084	100

sumber: Data primer diolah tahun 1994.

Menyimak dan menganalisa penyajian tabel ini, maka dapat diketahui bahwa ada sebanyak 82 responden (7,56 %) pemilik kendaraan bermotor, menyatakan kenaikan harga BBM kurang mempengaruhinya untuk menjual kendaraan bermotor. Sedangkan sebanyak 1002 responden (92,44 %) menyatakan tidak terpengaruh dengan kenaikan harga bahan bakar minyak.

9. Pengaruh Tingkat Penghasilan Terhadap Pemilikan Kendaraan

Data ini dapat dilihat pada penyajian tabel berikutnya.

TABEL 26
PENGARUH TINGKAT PENGHASILAN TERHADAP PEMILIKAN
KENDARAAN

Variabel jawaban	Frekwensi	Prosentase
Sangat berpengaruh	917	84,59
Cukup berpengaruh	107	9,87
Berpengaruh	60	5,54
Kurang berpengaruh	-	-
Tidak berpengaruh	-	-
Jumlah	1084	100

sumber: Data primer diolah tahun 1994.

Menyimak dan menganalisa penyajian tabel ini, maka dapat diketahui bahwa ada 917 responden (84,59 %) menyatakan bahwa tingkat penghasilan sangat berpengaruh terhadap pemilikan kendaraan. Ada 107 responden (9,87 %) menyatakan cukup berpengaruh. Dan 60 responden (5,54 %) menyatakan berpengaruh pada tingkat penghasilan serta keinginan memiliki kendaraan.

10. Pengaruh Faktor Sosial Terhadap Pemilikan Kendaraan

Data yang menyangkut pengaruh faktor sosial terhadap pemilikan kendaraan bermotor (mobil pribadi) dapat di lihat pada halaman berikut.

TABEL 27

PENGARUH FAKTOR SOSIAL TERHADAP PEMILIKAN KENDARAAN

Variabel jawaban	Frekwensi	Prosentase
Sangat berpengaruh	673	62,08
Cukup berpengaruh	342	31,55
Berpengaruh	69	6,37
Kurang berpengaruh	-	-
Tidak berpengaruh	-	-
Jumlah	1084	100

sumber: Data primer diolah tahun 1994.

Menyimak dan menganalisa penyajian tabel di atas, maka dapat diketahui bahwa ada 673 responden (62,08 %) menyatakan faktor sosial sangat berpengaruh terhadap pemilikan kendaraan. Ada 342 responden (31,55 %) menyatakan cukup berpengaruh. Dan sebanyak 69 responden (6,37 %) menyatakan faktor sosial berpengaruh terhadap pemilikan kendaraan.

Dari hasil analisa yang disajikan di atas, maka dapat ditarik kesimpulan bahwa salah satu faktor yang mempengaruhi untuk memiliki kendaraan adalah pengaruh faktor sosial.

11. Kebijaksanaan Harga BBM Tahun 1986 dan Pengaruhnya Terhadap Permintaan Mobil Pribadi

Data ini dapat dilihat dalam penyajian yang diberikan pada tabel berikut ini.

TABEL 28

KEBIJAKSANAAN PEMERINTAH MENAIKAN HARGA BBM TAHUN 1986 DAN PENGARUHNYA TERHADAP PERMINTAAN MOBIL

Variabel jawaban	Frekwensi	Prosentase
Sangat berpengaruh	-	-
Cukup berpengaruh	-	-
Berpengaruh	-	-
Kurang berpengaruh	4	20
Tidak berpengaruh	16	80
Jumlah	20	100

sumber: Data primer diolah tahun 1994.

Menyimak dan menganalisa penyajian dalam tabel di atas, maka dapat diketahui bahwa ada sebanyak 4 buah dealer (20 %) menyatakan bahwa kenaikan harga BBM tahun 1986 kurang berpengaruh terhadap permintaan kendaraan bermotor (mobil). Sebaliknya, ada 16 buah dealer (80 %) menyatakan kenaikan harga BBM tahun 1986 tidak berpengaruh terhadap permintaan kendaraan bermotor (mobil pribadi).

12. Kebijakan Harga BBM Tahun 1990 dan Pengaruhnya Terhadap Permintaan Mobil

Untuk mengetahui lebih jelas mengenai data tentang kebijakan harga BBM tahun 1990 dan pengaruhnya permintaan mobil dapat di lihat dalam tabel yang diberikan pada halaman berikutnya (Tabel 29).

TABEL 29

KEBIJAKSANAAN HARGA BBM TAHUN 1990 DAN PENGARUHNYA TERHADAP PERMINTAAN MOBIL

Variabel jawaban	Frekwensi	Prosentase
Sangat berpengaruh	-	-
Cukup berpengaruh	-	-
Berpengaruh	-	-
Kurang berpengaruh	3	15
Tidak berpengaruh	17	85
Jumlah	20	100

sumber: Data primer diolah tahun 1994.

Menyimak dan mengenalisa penyajian tabel ini, maka dapat diketahui bahwa sebanyak 3 buah dealer mobil (15 %) menyatakan kebijakan harga BBM tahun 1990 tidak berpengaruh terhadap permintaan masyarakat mengenai kendaraan (mobil).

13. Kebijaksanaan Harga BBM Tahun 1991 dan Pengaruhnya Terhadap Permintaan Mobil

Untuk mengetahui lebih jelas tentang harga BBM dan pengaruhnya terhadap permintaan mobil tahun 1991 dapat dilihat dalam tabel yang diberikan pada halaman berikutnya.

TABEL 30
KEBIJAKSANAAN HARGA BBM TAHUN 1991 DAN PENGARUHNYA
TERHADAP PERMINTAAN MOBIL

Variabel jawaban	Frekwensi	Prosentase
Sangat berpengaruh	-	-
Cukup berpengaruh	-	-
Berpengaruh	-	-
Kurang berpengaruh	4	20
Tidak berpengaruh	16	80
Jumlah	20	100

sumber: Data primer diolah tahun 1994.

Menyimak dan menganalisa penyajian tabel ini, maka dapat diketahui bahwa ada sebanyak 4 buah dealer (20 %) menyatakan bahwa kenaikan harga BBM tahun 1991 kurang berpengaruh terhadap permintaan kendaraan bermotor (mobil). Sedangkan 16 buah dealer mobil (80 %) menyatakan bahwa kenaikan harga BBM tahun 1991 tidak berpengaruh terhadap permintaan kendaraan bermotor.

14. Kebijakan Harga BBM Tahun 1993 dan Pengaruhnya Terhadap Permintaan Mobil.

Adapun data yang berhubungan dengan kebijaksanaan harga BBM tahun 1993 dan pengaruhnya terhadap permintaan mobil, dijelaskan pada halaman berikutnya (Tabel 31).

TABEL 31
KEBIJAKSANAAN HARGA BBM TAHUN 1993 DAN PENGARUHNYA
TERHADAP PERMINTAAN MOBIL

Variabel jawaban	Frekwensi	Prosentase
Sangat berpengaruh	-	-
Cukup berpengaruh	-	-
Berpengaruh	-	-
Kurang berpengaruh	5	25
Tidak berpengaruh	15	75
Jumlah	20	100

sumber: Data primer diolah tahun 1994.

Menyimak dan menganalisa tentang data yang diberikan dalam tabel di atas, maka dapat diketahui bahwa ada sebanyak 5 buah dealer mobil (25 %) menyatakan bahwa kenaikan harga BBM tahun 1993 kurang berpengaruh terhadap permintaan kendaraan bermotor (mobil). Sedangkan 15 buah dealer mobil (75 %) menyatakan bahwa kenaikan harga BBM tahun 1993 tidak berpengaruh terhadap permintaan kendaraan bermotor (mobil).

Menyimak dan menganalisa penyajian dalam tabel 21, 22, 23, 24, 25, maka dapat di simpulkan bahwa kebijaksanaan pemerintah menaikkan harga BBM bertujuan untuk menekan laju kendaraan bermotor. Ternyata permintaan kendaraan terus meningkat.



BAB V**PENUTUP****A. Kesimpulan**

Berpijak dari hasil analisa data yang telah dikemukakan terlebih dahulu maka pada bab terakhir ini di bagi dalam dua bagian penting yaitu :

1. Pengaruh Kenaikan Harga Terhadap Konsumsi BBM Berdasarkan Hukum Ekonomi.

Dapat dikatakan bahwa semakin tinggi tingkat harga maka jumlah konsumsi bahan bakar minyak semakin menurun. Dalam kenyataannya ternyata bahwa jumlah konsumsi bahan bakar minyak semakin meningkat terus. Ini berarti bahwa tingkat harga tidak banyak mempengaruhi perubahan konsumsi bahan bakar minyak tersebut. Walaupun tingkat harga terus meningkat, namun konsumsi BBM juga terus meningkat. Hal ini karena tingkat harga BBM bukan satu-satunya variabel yang mempengaruhi perubahan konsumsi BBM, masih banyak faktor lain yang turut mempengaruhi besarnya konsumsi BBM tersebut.

Seperti yang telah dikemukakan sebelumnya bahwa walaupun tingkat harga mempunyai pengaruh negatif dan signifikan terhadap konsumsi bahan bakar minyak, namun dalam kenyataannya, konsumsi bahan bakar minyak

terus mengalami peningkatan dari tahun ke tahun. Hal ini dengan mudah dapat dimengerti sebagaimana konsekwensi logis dari hasil pembangunan nasional yang dilakukan sejak Pelita I. Pembangunan yang dijalankan oleh pemerintah di segala bidang dewasa ini telah berhasil mengantarkan taraf hidup masyarakat. Pembangunan juga berhasil meningkatkan sarana transportasi darat, laut dan udara.

Hal ini wajar sebagai suatu negara yang sebelumnya masuk dalam deretan negara agraris berusaha untuk memasukkan diri dalam deretan negara industri. Transformasi ini sekaligus merupakan alih teknologi yang semuanya memerlukan BBM sebagai sumber penggerakannya. Meningkatkan pemanfaatan teknologi padat modal yang menggunakan BBM sebagai sumber penggerak telah berhasil menggunakan tenaga manusia sebagai sumber penggerakannya. Pada dekade-dekade terakhir setelah anjloknya harga minyak bumi di pasaran internasional, pemerintah terus melakukan penyesuaian harga bahan bakar minyak dalam negeri sebagai usaha untuk menurunkan subsidi dan menurunkan jumlah konsumsi bahan bakar minyak dengan hanya menggunakan kebijaksanaan variabel harga ternyata tidak berpengaruh. Hal ini terbukti dengan terus melonjaknya konsumsi BBM dari tahun ke tahun.

Di lihat dari sudut ilmu ekonomi, variabel harga ini bisa berpengaruh jika memenuhi syarat "ceteris paribus" (hal-hal lain tetap), maksudnya, jika faktor-faktor lain tidak berubah, maka perubahan tingkat harga akan sangat mempengaruhi konsumsi suatu komoditi. Syarat ini tidak dipenuhi dalam konsumsi bahan bakar minyak. Banyak faktor yang turut mempengaruhi perubahan konsumsi bahan bakar minyak. Dengan demikian kebijaksanaan pemerintah dengan hanya berpegang pada variabel harga untuk menurunkan konsumsi BBM serta subsidi BBM tidak relevan dilihat dari segi manapun.

2. Pengaruh Kenaikan Harga BBM Terhadap Jumlah Kendaraan Bermotor.

Salah satu indikator bahwa bertambahnya konsumsi BBM dipengaruhi oleh bertambahnya jumlah kendaraan bermotor. Dimana kendaraan bermotor merupakan sarana yang sangat membantu untuk mempercepat proses kegiatan. Dan kendaraan bermotor tidak merupakan kebutuhan sekunder tetapi merupakan kebutuhan vital dewasa ini. Walaupun pemerintah selalu berupaya untuk selalu menekan pertumbuhan jumlah kendaraan bermotor dengan menaikkan harga BBM, namun pada pihak lain bahwa kenaikan harga BBM diikuti pula oleh bertambahnya pendapatan masyarakat sehingga harga yang sebetulnya

menjadi mahal justru menjadi tidak pernah mahal oleh masyarakat. Lagi pula bahwa daya guna kendaraan pribadi disamping memudahkan, kenyamanan juga memiliki efisiensi biaya yang lebih besar daripada menggunakan kendaraan umum.

Kendaraan pribadi yang memiliki daya guna ganda sehingga membuat orang untuk cenderung ingin memiliki. Tetapi kendaraan bermotor juga merupakan indikator yang lebih pragmatis dari pengaruh faktor sosial, dimana orang merasa lebih dihormati, dan terhormat kalau ia juga memiliki jenis kendaraan yang lebih mahal, sehingga apapun kebijaksanaan pemerintah untuk menekan jumlah kendaraan bermotor dengan jalan menaikkan harga BBM, harus diikuti pula dengan kebijakan-kebijakan yang memberikan efek sosial.

Dari berbagai model kebijaksanaan yang telah dikemukakan di atas, kebijaksanaan pemerintah menaikkan harga bahan bakar minyak (BBM), termasuk dalam "model elit" apabila dilihat dari sudut pelaku kebijaksanaan. Kebijakan ini juga dapat dikaitkan sebagai "model inkremental" karena kebijaksanaan pemerintah menaikkan harga BBM adalah kebijaksanaan sebagai kelanjutan masa lalu, apabila dilihat dari perkembangan harga BBM dari tahun ke tahun sebelumnya.

B. Saran-saran

Berdasarkan uraian secara kualitatif dan hasil pengujian empiris serta kesimpulan yang telah diambil, maka dapat dikemukakan sarana-sarana sebagai berikut :

1. Dalam usaha menekan tingkat konsumsi BBM, maka kebijaksanaan yang ditempuh hendaknya jangan hanya berpatokan pada variabel harga. Sebaliknya perlu dicari sumber energi alternatif tersebut, untuk memanfaatkan teknologi hemat energi merupakan alternatif terbaik. Hal ini karena teknologi hemat energi telah berkembang pesat terutama di negara-negara maju (industri), sehingga dapat diserap masuk ke Indonesia. Sedangkan pencarian sumber energi alternatif memerlukan jangka waktu yang lama dan menekan biaya yang besar, sehingga lebih cocok untuk kebutuhan jangka panjang (long term).
2. Peningkatan jumlah pemilikan kendaraan bermotor konsekwensinya akan terjadi peningkatan konsumsi BBM, merupakan suatu indikasi meningkatnya pendapatan. Maka salah satu alternatif untuk menekan jumlah konsumsi BBM adalah menaikkan harga kendaraan bermotor atau meningkatkan retribusi atas kelengkapan pemilikan kendaraan tersebut, misalnya pajak kendaraan bermotor, STNK, BPKB. Sehingga dengan demikian dampaknya tidak

dirasakan oleh seluruh masyarakat tetapi hanya untuk pemilikan kendaraan bermotor. Dampak positif lainnya dalam meningkatkannya pendapatan negara/daerah dari sektor pajak dan retribusinya dapat digunakan sebagai konsensus terhadap subsidi BBM.

Kebijakan ini juga merupakan suatu metode pencapaian keadilan dengan menarik sebagian pendapatan orang yang mampu (melalui pajak dan retribusi) untuk kepentingan seluruh masyarakat.

3. Alternatif lain yang bisa dimanfaatkan adalah melalui pendekatan persuasif, yaitu usaha untuk membujuk masyarakat agar mau memanfaatkan bahan bakar minyak (BBM) secara efisien dan efektif. Usaha ini dapat dilakukan dengan menggunakan media komunikasi seperti radio, televisi dan surat kabar. metode ini memang sudah mulai diterapkan oleh pemerintah namun masih belum intensif. Sesungguhnya usaha untuk membentuk opini masyarakat tentang "hemat energi" melalui media massa sangat efisien dan efektif dalam usaha menekan laju peningkatan konsumsi BBM.
4. Dalam usaha membantu pemerintah untuk merumuskan kebijaksanaan menaikkan harga BBM, maka kepada para ilmuwan dan ilmiawan diharapkan dapat mengadakan penelitian dengan skala nasional (makro) yang mungkin

memberikan hasil yang lebih tepat dari pada penelitian yang berskala regional.

5. Dalam rangka pengembangan ilmu "public Policy," maka dengan ini kami sarankan kepada pemerintah untuk menggunakan suatu model yang belum dikenal dalam dunia kepustakaan public policy. Teori ini kami namakan dengan "Model Sudut Pengaruh". Model ini menjelaskan setiap kebijaksanaan pemerintah dalam suatu aspek lain yang dapat memberikan pengaruh yang sama, agar diimplementasikan dalam waktu yang bersamaan. Misalnya naiknya harga BBM, naiknya gaji Pegawai Negeri, naik tarif listrik mempunyai dampak yang sama terhadap laju inflasi, maka ketiga aspek ini harus diimplementasikan dalam waktu yang sama, maka laju inflasi yang baik secara berkala karena pengaruh ketiga aspek kebijaksanaan ini diimplementasikan dalam waktu yang tersedia dan berbeda-beda. Maka dengan menerapkan model ini diharapkan laju inflasi bisa ditekan.

DAFTAR PUSTAKA

- Abdul, wahab, Solihin, Drs. M.A. Prinsip-prinsip perumusan kebijaksanaan Negara, Jakarta, Bina Aksara.
- Abdullah, Syukur, 1987. Studi Implementasi : Latar Belakang, Konsep Pendekatan dan Relevansinya dalam Pembangunan, Ujung Pandang.
- , 1984 Aspek Kepemimpinan dalam Birokrasi, Ujung Pandang.
- Albrow, Martin, 1989. Birokrasi, Yogyakarta, Tiara Wacana.
- Bantlett Anderson. Banton, John Robert. Barlet Calvin Joe. Fowler, George dan Hays, Francis, Charles, 1986, Pertamina, Pemasaran Minyak Nasional, Jakarta, Inti Idayu Press.
- Dunn, William. 1990. Analisa Kebijakan Publik, Yogyakarta, Harindita Offset.
- Effendie, Hirawan. 1989. Lembaran Publikasi LEMIGAS Perkembangan Produksi Minyak Bumi dan Bahan Bakar Minyak Bumi dan Bahan Bakar Minyak di Indonesia, Jakarta.
- Effendie, Hirawan. 1983. Lembaran Publikasi LEMIGAS Pemanfaatan Energi untuk Industri di Indonesia, Jakarta.
- Esmara. No.3.1991. Analisis CSIS, Jakarta.
- Faisal, Sanafiah, 1989. Format-format Penelitian Sosial, Jakarta,
- Hendayaningrat, Soewarno, Drs. 1985. Pengantar Studi Ilmu Administrasi Dan Managemen, Gunung Agung, Jakarta.
- Herwanto, Eddy. 1991. Editor : RAPEN dengan Subsidi Membesar, Jakarta.
- Islamy, Irfan.Drs.MPA. 1989. Perinsip-prinsip Perumusaan Kebijakanaksanaan Negara, Jakarta, Bina Aksara.
- , 1990. Data dan Informasi Minyak Gas dan Panas Bumi, Jakarta.
- Latif, Ano Karno, Drs. 1981. Pengantar Ilmu Administrasi Bandung, Sinar Baru Bandung.

- Linblom, Echans. 1986. Proses Penetapan Kerja Kebijakan-sanaan, Jakarta, Erlangga.
- Mufit, Sulton. 1991. PANJIMAS : Menggugat Memorandum Ormas Konglomerat, Jakarta.
- Siagian, S.P.Prof.Dr. 1971. Filsafat Administrasi Negara, Jakarta, Gunung.
- , 1987. Administrasi Pembangunan, Jakarta, Haji. Masagung.
- Silalahi Oberlin. Drs. 1989. Beberapa Aspek Kebijakan-sanaan Negara, Yogyakarta, Liberty.
- , 1990. Data dan Informasi Minyak Gas dan Panas Bumi. Jakarta.
- Singaribum, Masri dan Effendi, Sopian. 1981. Metode Penelitian Survai, Jakarta, LP3ES.
- SP. Iswardono. 1981. Sekelimit Analisa Regresi Berganda dan Korelasi, Yogyakarta, BF3ES.
- Tjokromidjojo, Bintoro, Prof.Dr. 1987. Pengantar Administrasi Pembangunan, Jakarta, LP3ES.
- Tjokroamidjojo, Bintoro. Prof.Dr. dan A.R. Mustofadudjaja. DR. 1988. Kebijakan-sanaan dan Administrasi Pembangunan, Jakarta.
- , 1987. Perencanaan Pembangunan. Jakarta, Haji Masagung.
- Wiyanso. 1986. Warta Pertamina Minyak dan Prospeknya Bagi Indonesia, Jakarta.