

# Analisis Kebijakan Energi Nasional

## Penulis:

Prof Dr Ir Tridoyo Kusumastanto, MS | Ir Muhamad Karim, MSi |  
Doni Yusri, SP, MM | Akhmad Solihin, SPi, MH | Lestari Agusalim, SE, MSi |  
Alex Yungan Harahap, SHut | Qiki Qilang Syachbudy, SE |  
Farly Shabahul Khairi, SStat | Fadly Sonata Siregar, Amd | Indra Yudhika Zulmi  
| Mutiono | Fuad Habibi Siregar | Ahmad Arief Hilman



# Analisis Kebijakan Energi Nasional





# Analisis Kebijakan Energi Nasional

## Penulis:

Prof Dr Ir Tridoyo Kusumastanto, MS

Ir Muhamad Karim, MSi

Doni Yusri, SP, MM

Akhmad Solihin, SPi, MH

Lestari Agusalim, SE, MSi

Alex Yungan Harahap, SHut

Qiki Qilang Syachbudy, SE

Farly Shabahul Khairi, SStat

Fadly Sonata Siregar, Amd

Indra Yudhika Zulmi

Mutiono

Fuad Habibi Siregar

Ahmad Arief Hilman



**Penerbit IPB Press**

Kampus IPB Taman Kencana,  
Kota Bogor-Indonesia

c1/10.2014

**Judul Buku:**

Analisis Kebijakan Energi Nasional

**Penulis:**

Prof Dr Ir Tridoyo Kusumastanto, MS  
Ir Muhamad Karim, MSi  
Doni Yusri, SP, MM  
Akhmad Solihin, SPi, MH  
Lestari Agusalim, SE, MSi  
Alex Yungan Harahap, SHut  
Qiki Qilang Syachbudy, SE  
Farly Shabahul Khairi, SStat  
Fadly Sonata Siregar, AMd  
Indra Yudhika Zulmi  
Mutiono  
Fuad Habibi Siregar  
Ahmad Arief Hilman

**Editor:**

Alex Yungan Harahap  
Indra Yudhika Zulmi

**Penyunting Bahasa:**

Nia Januarini

**Desain Sampul:**

Sanny Etyarsah

**Penata Isi:**

Marangkup T Hutauruk

**Korektor:**

Dwi M Nastiti

**Jumlah Halaman:**

158 + 18 halaman romawi

**Edisi/Cetakan:**

Cetakan Pertama, November 2014

**PT Penerbit IPB Press**

Kampus IPB Taman Kencana  
Jl. Taman Kencana No. 3, Bogor 16128  
Telp. 0251 - 8355 158 E-mail: ipbpress@ymail.com

ISBN: 978-979-493-652-8

Di cetak oleh IPB Press Printing, Bogor - Indonesia  
Isi Diluar Tanggung Jawab Percetakan

© HMI dan KAHMI Bogor 2014  
HAK CIPTA DILINDUNGI OLEH UNDANG-UNDANG  
Dilarang mengutip atau memperbanyak sebagian atau seluruh  
isi buku tanpa izin tertulis dari penerbit

# Kata Pengantar

Rektor Institut Pertanian Bogor  
Prof Dr Ir Herry Suhardiyanto, MSc

Ketergantungan Indonesia terhadap Bahan Bakar Minyak (BBM) atau energi fosil umumnya perlu segera diakhiri. Sekitar 65 persen kebutuhan energi Indonesia masih bergantung pada BBM. Di lain pihak, cadangan minyak bumi Indonesia kurang dari sembilan miliar barel dan hanya cukup untuk dua dekade ke depan jika laju produksi rata-rata 500 juta barel per tahun. Hal ini menjadi tantangan besar bagi bangsa Indonesia, terutama pemerintah baik dalam kebijakan, tata kelola, dan upaya-upaya untuk melakukan diversifikasi energi khususnya energi terbarukan.

Pemerintah sering kali dihadapkan pada *trade off* antara penyelamatan anggaran pemerintah dan pemenuhan kebutuhan energi masyarakat dengan harga yang terjangkau. Kebijakan subsidi BBM yang diterapkan telah dirasakan sangat memberatkan anggaran pemerintah, walaupun subsidi tersebut mulai dapat dikurangi melalui berbagai instrumen kebijakan. Kondisi ini juga berpengaruh terhadap pembangunan pertanian, termasuk perkebunan dan perikanan sebagai salah satu sektor pembangunan yang sangat penting bagi perekonomian Indonesia. Pertanian termasuk perkebunan, peternakan, dan perikanan merupakan salah satu sektor perekonomian yang sangat bergantung pada ketersediaan BBM maupun energi lainnya.

Berbagai persoalan energi juga telah mempengaruhi kondisi makroekonomi Indonesia karena begitu banyak sektor yang sangat bergantung pada energi. Solusi jangka panjang yang perlu diupayakan saat ini adalah dengan memproduksi energi alternatif menggunakan sumber daya alam yang tersedia di negeri ini, seperti biodiesel, bioethanol, energi dari surya, air, angin, biomass, dan lain sebagainya. Pengembangan energi alternatif ini perlu ditempuh dengan cara yang bijak, sehingga tidak bersifat kontra produktif antara kepentingan pemenuhan kebutuhan energi dan kepentingan lainnya, seperti ketersediaan pangan dan kelestarian lingkungan. Dengan demikian, pemikiran-pemikiran dari berbagai perspektif dan inovasi sebagai terobosan dalam mengatasi persoalan energi nasional sangat diperlukan.

Bersama ini, saya menyambut baik dan mengapresiasi atas terbitnya buku “Analisis Kebijakan Energi Nasional” sebagai penyempurnaan dari buku sebelumnya, yaitu “Ragam Perspektif Dalam Tata Kelola BBM”. Buku ini menyajikan beragam perspektif dalam melihat persoalan tata kelola energi mencakup Analisis Kritis terhadap Kebijakan Energi Nasional, Pembentukan Opini Publik dalam Persoalan Energi Nasional, Perspektif Membangun Kemandirian Energi Nasional yang Berbasis Energi Terbarukan, dan Evaluasi Kebijakan Energi Nasional. Salah satu yang menarik dari buku ini adalah sebagian besar penulis merupakan para intelektual muda dari IPB, baik yang saat ini masih menjadi mahasiswa maupun alumni. Penulis-penulis tersebut juga tergabung dalam Himpunan Mahasiswa Islam (HMI) dan Korps Alumni Himpunan Mahasiswa Islam (KAHMI) Cabang Bogor yang memiliki tradisi intelektual kuat. Oleh karena itu, dengan membaca buku ini, pembaca akan mendapatkan perspektif kritis, segar, dan orisinal yang khas dalam menganalisis, membedah, dan mencari solusi atas permasalahan yang dihadapi bangsa beserta solusinya.

Semoga buku ini dapat dibaca secara luas dan menjadi salah satu sumbangan untuk memperkaya pemikiran, perspektif, wawasan, dan solusi, khususnya dalam mengkaji persoalan energi di Indonesia. *Amin Yarabbal alamin*. Selamat membaca!

Bogor, Oktober 2014



# Sekapur Sirih

Koordinator Presidium KAHMI Bogor  
Prof Dr Ir Asep Saefuddin, MSc

Persoalan energi di berbagai negara akan terus-menerus terjadi bila konsep pembangunan masih bersifat parsial, terfragmentasi, dan tidak holistik. Sehingga solusi yang dibangun tidak mustahil, malah memunculkan persoalan baru yang lebih rumit misalnya membangun industri biofuel itu selain akan memunculkan persoalan lingkungan hidup karena terlalu berbasis konsep monokultur dalam sebuah hamparan besar, juga muncul persoalan kekurangan pangan sehingga perlu kajian yang holistik dan komprehensif. Melalui pemikiran industri berbasis skala besar yang menihilkan peranan rumah tangga dan skala kecil, sudah tentu masalah energi ini pasti tidak akan terselesaikan. Jadi kita harus mencari sebuah alternatif untuk berpikir keluar dari kotak dalam menyelesaikan kekurangan sumber energi ini. Misalnya penyediaan energi untuk kebutuhan rumah tangga melalui pemanfaatan tanaman pekarangan yang bisa menghasilkan energi maupun sumber energi terbarukan lainnya yang terjangkau oleh masyarakat kecil.

Dalam hal energi khususnya BBM yang semakin berkurang, sebaiknya pemerintah membuat peta kebutuhan masyarakat terhadap BBM. Misalnya untuk kepentingan umum, prioritas diberikan kepada kelompok yang secara ekonomi harus dibantu dan juga berkaitan dengan khalayak luas. Jadi BBM bisa saja disubsidi, tetapi harus diarahkan pada sektor yang berhubungan dengan keperluan masyarakat, misalnya transportasi umum. Adapun subsidi yang diberikan kepada pemilik kendaraan pribadi sebaiknya dihilangkan atau diperkecil. Pada saat yang bersamaan, sistem transportasi dan sarananya diperbaiki. Lalu dikaitkan sistem rayonisasi sekolah untuk memperkecil mobilitas anak sekolah yang jumlahnya sangat banyak. Artinya, semua sekolah di mana pun berada dibuat sedemikian rupa kualitasnya relatif sama. Inilah salah satu contoh berpikir integratif dan saling mendukung untuk mencari solusi bersama. Selama pola pikir masih terpisah-pisah, sulit diperoleh suatu solusi yang utuh.

Kepada para penulis buku ini, saya atas nama keluarga besar KAHMI Daerah Bogor memberikan apresiasi yang tinggi dan terima kasih yang sebesar-besarnya. Kepada para pembaca, selamat membaca dan memetik pemikiran para penulis ini untuk berbagai kepentingan atau menambah wawasan dalam persoalan energi.

Selamat menikmati buku ini.

Bogor, Oktober 2014

# Pengantar Editor

Alex Yungan Harahap dan Indra Yudhika Zulmi

Puji syukur kepada Allah Swt. atas rahmat dan karunia-Nya sehingga buku ini dapat diselesaikan. Pujian dan salam kami persembahkan kepada Rasulullah SAW, sahabat, serta para cendekia yang telah menerangi alam semesta dengan iman, ilmu, dan amal.

Buku ini yang diberi judul “Analisis Kebijakan Energi Nasional” merupakan penyempurnaan dari buku sebelumnya, yaitu “Ragam Perspektif Dalam Tata Kelola BBM”. Penerbitan buku ini merupakan upaya pembaruan informasi terkini terkait evaluasi pascapengambilan kebijakan mengenai BBM.

Pada Bab Satu dijabarkan mengenai analisis kritis kebijakan energi dalam berbagai perspektif. Analisis dilakukan terhadap dampak kebijakan BBM dan energi di Indonesia pada bidang pertanian, perikanan, kehutanan, ekonomi, dan sosial kemasyarakatan. Para penulis juga menjabarkan fenomena yang terjadi akibat kebijakan energi terhadap petani, nelayan, sumber daya alam, lingkungan, dan hutan.

Dalam Bab Dua dijabarkan mengenai pembentukan opini publik dalam persoalan energi nasional. Energi sebagai hajat hidup orang banyak tentu memiliki daya tarik dalam pembentukan opini melalui bisnis media. Pembentukan opini juga dilakukan melalui *release* data terkait energi yang berbeda dengan kondisi sebenarnya serta upaya lain yang bertujuan untuk membentuk dan menggiring opini publik untuk tujuan tertentu. Pembahasan ini menjadi penting tatkala opini publik terbukti mampu berpengaruh signifikan terhadap kebijakan pemerintah, padahal belum tentu opini tersebut mewakili aspirasi masyarakat yang sebenarnya.

Pada Bab Tiga dijabarkan mengenai upaya kemandirian energi melalui sumber-sumber energi terbarukan dari kegiatan pertanian (Perikanan, Teknologi Pertanian, Peternakan, Budi Daya Pertanian, dan Kehutanan). Upaya menggugat kemandirian energi juga harus dilakukan melalui

nasionalisasi terhadap aset pertambangan di Indonesia. Kemandirian ini diharapkan dapat menopang kegiatan pertanian dalam arti luas.

Pada Bab Empat berupaya mengevaluasi kebijakan energi nasional. Bab ini secara deskriptif menjabarkan proses pengambilan keputusan kebijakan energi nasional dari aspek kebijakan, politik dan ekonomi.

Ucapan terima kasih kami sampaikan kepada pihak-pihak yang membantu dalam penulisan buku ini, para senior dan kawan-kawan HMI, tempat kami bertanya, berdiskusi, dan mendapat masukan untuk buku ini. Secara khusus kami ucapkan terima kasih kepada Prof Tridoyo, Kanda Karim, Kanda Doni, Kanda Akhmad Solihin, dan Kanda Lestari yang telah bersedia menjadi salah satu penulis dalam buku ini. Sungguh merupakan suatu kehormatan bagi kami. Kepada Bapak Rektor IPB dan Koordinator Presidium KAHMI Bogor, kami haturkan terima kasih yang mendalam atas apresiasi dan atensi yang diberikan.

Kritik dan saran sangat kami harapkan untuk perbaikan buku ini karena pada dasarnya ini merupakan bagian dari proses pembelajaran pada diri kami. Semoga buku ini dapat berguna bagi nusa dan bangsa.

Bogor, Oktober 2014

Untuk Indonesia Raya  
Aku berdiri, jadi pandu ibuku...



# Daftar Isi

Kata Pengantar Rektor Institut Pertanian Bogor.....	v
Sekapur Sirih Koordinator Presidium KAHMI Bogor .....	vii
Pengantar Editor .....	ix
Daftar Isi .....	xiii
Daftar Tabel .....	xv
Daftar Gambar .....	xvii

## Bab Satu

### Analisis Kritis terhadap Kebijakan Energi Nasional

- 1.1 Pro dan Kontra terhadap Kebijakan Energi Nasional;  
*Qiki Qilang Syachbudy, SE*..... 3
- 1.2 Dampak Kenaikan BBM terhadap Sektor Perikanan Nasional;  
*Ir Muhamad Karim, MSi* ..... 11
- 1.3 Analisis Kebijakan Kenaikan Harga BBM terhadap Dinamika Sosial Masyarakat;  
*Fuad Habibi Siregar*..... 23
- 1.4 Ekonomi Politik dalam Kebijakan Energi Nasional;  
*Lestari Agusalm, SE, MSi*..... 31
- 1.5 Membangun Hutan dengan Subsidi BBM;  
*Alex Yungan Harahap, SHut*..... 39

## Bab Dua

### Analisis Pembentukan Opini Publik dalam Persoalan Energi Nasional

- 2.1 BBM dalam Angka dan Realita Sosial Masyarakat;  
*Early Shabahul Khairi, SStat*..... 49

2.2 Komunikasi Publik dan Manajemen Risiko Kebijakan Energi Nasional; <i>Doni Yusri, SP, MM</i> .....	57
2.3 Peran dan Pengaruh Media Massa dalam Kebijakan Energi Nasional; <i>Fadly Sonata Siregar, AMd</i> .....	67

## Bab Tiga

### Membangun Kemandirian Energi Nasional

3.1 Pengembangan Energi dalam Pembangunan Sektor Perikanan; <i>Prof Dr Ir Tridoyo Kusumastanto, MS</i> .....	75
3.2 Pengembangan Energi Terbarukan Berbasis Komunitas; <i>Indra Yudhika Zulmi</i> .....	87
3.3 Kemandirian Energi Melalui Bioetanol Sorgum sebagai Energi Alternatif; <i>Mutiono</i> .....	97
3.4 Menggugat Aset Pertambangan Indonesia Melalui Semangat Kepentingan Nasional; <i>Ahmad Arief Hilman</i> .....	105

## Bab Empat

### Evaluasi Kebijakan Energi Nasional

4.1 Evaluasi Kebijakan Kenaikan Harga BBM; <i>Alex Yungan Harahap, SHut</i> <i>Indra Yudhika Zulmi</i> .....	117
4.2 Analisis Kebijakan dalam Tata Kelola Energi Indonesia: Studi Kasus Kenaikan Harga Elpiji 12 kg (Januari 2014); <i>Prof Dr Ir Tridoyo Kusumastanto, MS</i> <i>Akhmad Solihin, SPi, MH</i> .....	145

<b>Profil Penulis</b> .....	<b>153</b>
-----------------------------	------------



# Daftar Tabel

Tabel 1. Harga Eceran Bensin di Beberapa Negara .....	4
Tabel 2. Estimasi Kebutuhan BBM per Ukuran Kapal Secara Nasional 2005 & 2006 .....	18
Tabel 3. Asumsi Dasar Ekonomi Makro 2011–2012 .....	32
Tabel 4. Dampak Kenaikan Harga BBM terhadap Ekonomi Makro .....	35
Tabel 5. Perkembangan Jumlah Kendaraan Bermotor Menurut Jenis Tahun 2000–2011 .....	40
Tabel 6. Anggaran Pemerintah Terhadap Emisi CO <sub>2</sub> (triliun rupiah) .....	42
Tabel 7. Subsidi BBM dan Implikasinya .....	43
Tabel 8. Komposisi Gas dalam Biogas .....	89
Tabel 9. Biogas Dibandingkan dengan Bahan Bakar Lain .....	89
Tabel 10. Produk Hasil Instalasi Biogas Secara Individu Kapasitas 5 m <sup>3</sup> (lokasi: DKI Jakarta) .....	91
Tabel 11. Produk Hasil Instalasi Biogas Secara Kelompok Kapasitas 17 m <sup>3</sup> (lokasi: Cisarua, Bogor) .....	91
Tabel 12. Produksi Bietanol Beberapa Tanaman .....	99
Tabel 13. Tabel Produksi Bahan Bakar Etanol Beberapa Negara (2007–2010) .....	100
Tabel 14. Cadangan Minyak Bumi Indonesia Tahun 2004–2012 (miliar barel) .....	119
Tabel 15. Laporan Bulanan Indonesia <i>Crude Oil Price</i> Tahun 2011 .....	120
Tabel 16. Laporan Bulanan Indonesia <i>Crude Oil Price</i> 2012 .....	128
Tabel 17. Pasar Mobil Domestik Tahun 2011 .....	135
Tabel 18. Pasar Mobil Domestik Tahun 2012 .....	137
Tabel 19. Mobil Baru dan Implikasinya di DKI Jakarta .....	140
Tabel 20. Mobil Murah Baru (LCGC) dan Implikasinya .....	141



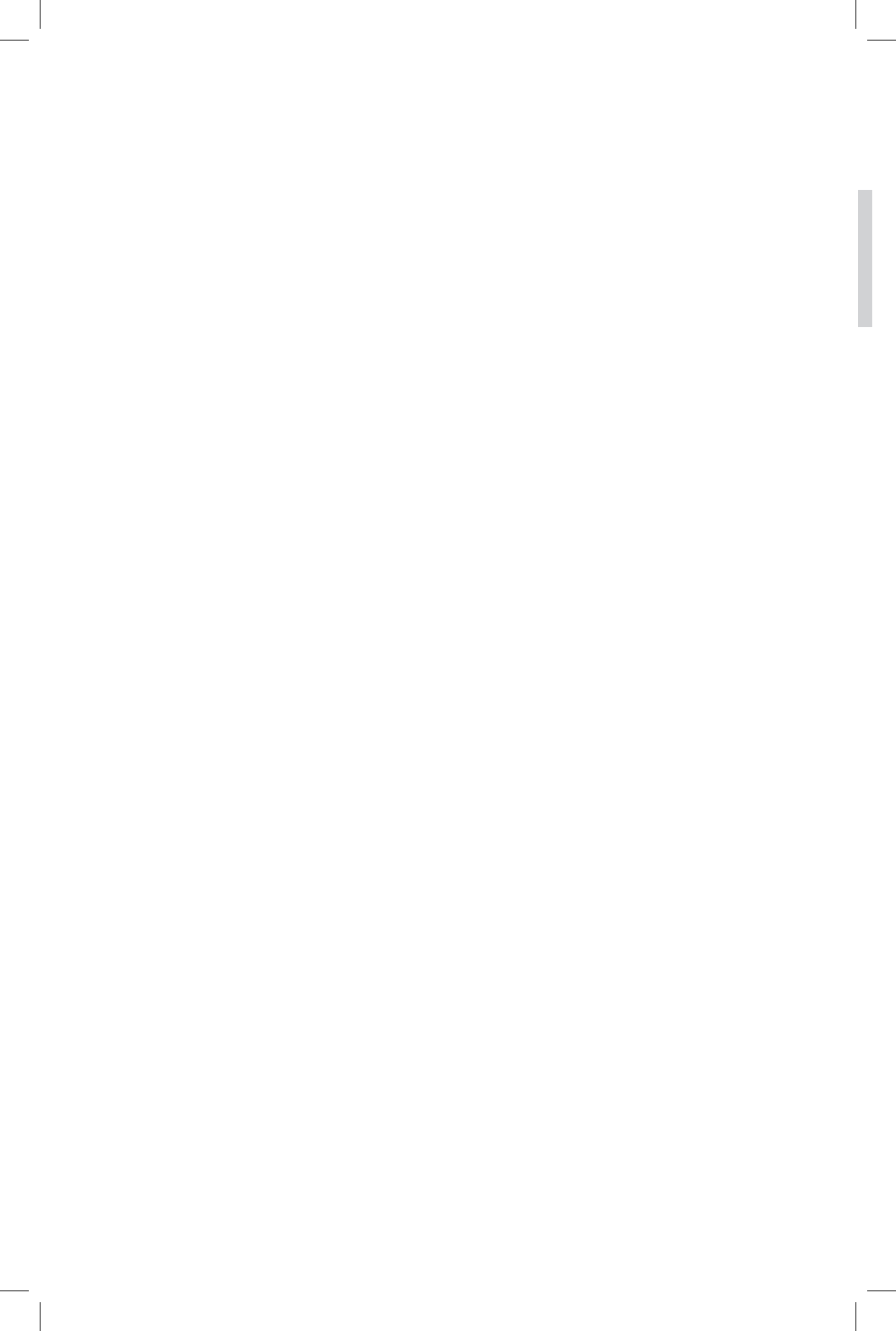
# Daftar Gambar

Gambar 1. Perkembangan Harga Solar Industri Tahun 2001–2007.....	16
Gambar 2. Kebutuhan Solar Per Trip untuk Kapal Tuna.....	17
Gambar 3. Grafik Harga Rata-Rata Minyak Bumi (US\$/Barel) dari Tahun 2004–2012.....	52
Gambar 4. Grafik Impor BBM (Ribukilo Liter) dari Tahun 2005–2011.....	52
Gambar 5. Grafik Ekspor BBM (Ribubarel) dari Tahun 2004–2011.....	52
Gambar 6. Grafik Produksi BBM (Ribubarel) dari Tahun 2004–2011.....	53
Gambar 7. Grafik Konsumsi BBM (Ribukilo Liter) dari Tahun 2005–2011.....	53
Gambar 8. Grafik Cadangan Minyak Bumi (Milyar Barel) Tahun 2004–2011.....	53
Gambar 9. Peta Cadangan Minyak Bumi.....	54
Gambar 10. Grafik Realisasi dan Perkiraan Produksi Minyak Nasional, Mbopd.....	55
Gambar 11. Grafik Distribusi Rig Nasional Tahun 2010 (unit).....	55
Gambar 12. Grafik Populasi Ternak Indonesia (dalam ribuekor) 2007–2010.....	90
Gambar 13. Sorgum.....	98



# **Bab Satu**

*Analisis Kritis terhadap Kebijakan Energi Nasional*



# 1.1 Pro dan Kontra terhadap Kebijakan Energi Nasional

*Qiki Qilang Syachbudy, SE*

## Pendahuluan

Persoalan energi merupakan suatu tema yang sangat menarik untuk dibahas. Hampir segala kebutuhan dan aktivitas kita sekarang menggunakan energi yang asalnya dari apa yang kita kenal sebagai BBM. Meluasnya pemakaian BBM ini mengakibatkan suatu ketergantungan dalam kehidupan masyarakat. Maka pantaslah jika rencana pemerintah dalam menaikkan harga BBM menuai banyak kritik dari kalangan masyarakat secara luas.

Langkah untuk mengatasi permasalahan BBM itulah yang kemudian menjadi sebuah perdebatan di kalangan masyarakat luas. Ada golongan yang pro terhadap kenaikan harga BBM dan ada pula golongan yang kontra. Semuanya memiliki argumen dan pandangannya masing-masing. Namun, di sini penulis berpandangan bahwa ada sebuah kesalahan gerak aktif dari pemerintah yang dinilai kurang efisien sehingga merugikan masyarakat yang dalam hal ini menjadi objek dari kebijakan.

Dengan tulisan ini penulis akan menyuguhkan gambaran mengenai persoalan BBM mulai dari tesis, antitesis, dan sintesis. Sehingga kita bisa memahami skenario yang sedang terjadi sekaligus merancang sebuah skenario terbaik dari penyelesaian persoalan BBM di masa depan.

## Sudut Pandang Pro Kenaikan BBM

Sebelum tahun 2008, Indonesia adalah negara pengekspor minyak yang tergabung dalam organisasi OPEC. Tetapi karena pada 2008 Indonesia termasuk dalam jajaran negara pengimpor minyak, sejak saat itu Indonesia keluar dari OPEC.

Sejak menjadi negara pengimpor minyak, Indonesia harus menanggung beban subsidi terhadap naiknya harga minyak dunia. Fluktuasi harga dapat dirasakan secara langsung oleh rakyat, misalnya pada Mei 2008 harga rata-rata minyak mentah dunia mencapai US\$ 121 per barel. Sehingga pada

## Bab Satu

### Analisis Kritis terhadap Kebijakan Energi Nasional

waktu itu pemerintah terpaksa menaikkan harga premium dari Rp 4.500 menjadi Rp 6.000 per liter. Kemudian per 1 Desember 2008, pemerintah menurunkan harga premium menjadi Rp 5.500 per liter karena rata-rata harga minyak mentah dunia turun menjadi US\$ 95,87 per barel. Penurunan harga minyak mentah dunia terjadi lagi pada 15 Desember 2008, sehingga pemerintah menurunkan lagi harga jual premium menjadi Rp 5.000 per liter. Ketika terjadi penurunan kembali pada 15 Januari 2009 maka harga premium kembali turun menjadi Rp 4.500 per liter. Sejak saat itu harga premium dan solar tidak pernah naik kendati harga minyak dunia melonjak tinggi.

Tetapnya harga BBM tersebut menjadikan harga BBM di Indonesia menjadi sangat murah jika dibandingkan dengan harga BBM di negara tetangga. Berikut adalah perbandingan harga bensin eceran antara Indonesia dengan beberapa negara tetangga.

**Tabel 1. Harga Eceran Bensin di Beberapa Negara**

Negara	Harga Eceran dalam Mata Uang Lokal	Harga Eceran dalam Rupiah	Disubsidi/Tidak Disubsidi
Indonesia (RON88)	Rp 4.500	Rp 4.500	Disubsidi
Malaysia (RON95)	RM 1,90	Rp 5.753	Disubsidi
Thailand (Blue Gasoline 91)	Baht 41,51	Rp 12.453	Tidak Disubsidi
Filipina (unleaded)	P 56.50	Rp 12.147	Tidak Disubsidi
Singapore (Grade 92)	S\$ 2.150	Rp 15. 695	Tidak Disubsidi

Keterangan: Harga bensin per 12 Maret 2012, konversi kurs menggunakan kurs tengah BI Maret 2012

Kesuksesan pemerintah dalam menahan harga BBM selama 2009-2011, khususnya premium, telah membuat pemerintah memiliki kepercayaan diri dalam menyusun UU Nomor 22 Tahun 2011, Tentang Anggaran Pendapatan dan Belanja Negara Tahun Anggaran 2012, Pasal 7 Ayat 6 menyatakan bahwa *harga jual eceran BBM bersubsidi tidak mengalami kenaikan.*

Namun krisis politik di Timur Tengah yang nampaknya tidak akan berakhir dengan segera memaksa pemerintah memutuskan untuk menaikkan harga BBM sebelum kejadian terburuk terjadi. Menurut perkiraan pemerintah, harga minyak mentah bisa melonjak menjadi US\$ 150 hingga US\$ 175 per barel jika lalu lintas angkutan minyak mentah di Selat Hormuz tersendat karena ketegangan politik yang semakin memuncak. Ditambah lagi dengan fakta konsumsi terhadap minyak yang semakin meningkat, maka pemerintah



beranggapan bahwa harga jual premium dan solar harus dinaikkan untuk menjawab keadaan ini. Sehingga anggaran pemerintah untuk menambal subsidi akan semakin membengkak seharusnya subsidi tersebut dapat dialihkan ke sektor lain yang lebih besar efek multipliernya.

## **Sudut Pandang Kontra Kenaikan BBM**

### **Penolakan Secara Konstitusional**

Berbicara mengenai sudut pandang kontra BBM, penulis ingin mengawali pembicaraan mulai dari Undang-Undang Dasar 1945 Pasal 33. Pasal inilah yang dipakai sebagai acuan kelompok yang menolak kenaikan BBM.

Terutama pada Pasal 33 Ayat 3 yang berbunyi *bumi, air dan kekayaan alam yang terkandung di dalamnya dikuasai oleh Negara dan dipergunakan untuk sebesar-besarnya kemakmuran rakyat*. Raharjo (2011) menyebutkan bahwa dalam ayat ini tersirat mengenai pemikiran demokrasi ekonomi yang berarti penjaminan akses rakyat terhadap pemanfaatan sumber daya alam yang merupakan pokok-pokok kemakmuran rakyat.

Meskipun kemudian data hasil Survei Sosial Ekonomi Nasional (Susenas) 2010 oleh Badan Pusat Statistik (BPS) menyebutkan bahwa secara rata-rata rumah tangga kaya menikmati subsidi bensin 10 kali lipat lebih besar daripada rumah tangga miskin, hal ini tetap saja menyisakan sebuah kekhawatiran bagi masyarakat luas, terutama kekhawatiran tentang naiknya bahan-bahan pokok di pasaran.

Pandangan lain yang dianggap bertentangan dengan kenaikan harga BBM terletak pada UU No. 22 Tahun 2001 Pasal 28 Ayat 2 yang berbunyi *harga Bahan Bakar Minyak dan harga Gas Bumi diserahkan pada mekanisme persaingan usaha yang sehat dan wajar*. Pasal inilah yang secara tersirat menyebutkan bahwa hasil migas tidak boleh diserahkan ke hukum pasar bebas. Menurut pendapat logika ini, dengan diteruskannya harga migas kepada mekanisme pasar berarti telah menyerahkan hajat kepentingan nasional ke pihak luar. Ini akan mempermudah pihak luar menyeter kehidupan dalam negeri. Lebih jauhnya akan menyebabkan negara ini terjajah secara ekonomi.

Alasan yang kemudian menjadi rasional untuk diperdebatkan adalah mengenai RUU APBN 2012 Pasal 7 Ayat 6 yang menyebutkan bahwa *harga jual eceran BBM bersubsidi tidak mengalami kenaikan*. Poin inilah yang kemudian dipertanyakan masyarakat mengenai sikap pemerintah yang

dianggap *plin plan* serta kurang serius dalam pengelolaan barang-barang yang dihitung sangat *urgent* bagi kebutuhan masyarakat luas.

### **Kejenuhan Masyarakat Terhadap Kondisi Kontemporer**

Kenaikan harga BBM seolah menjadi sebuah berita yang mengejutkan bagi masyarakat Indonesia, mungkin juga menjadi sebuah berita yang menjengkelkan. Pasalnya karena berita yang berkembang akhir-akhir ini mencerminkan para pengelola negara yang terkesan main-main.

Beberapa kasus korupsi, penyelewengan dana pajak, dan kasus serupa lainnya telah menggiring masyarakat Indonesia untuk mempertanyakan APBN yang katanya akan segera jebol karena banyaknya subsidi BBM kepada masyarakat.

Kealotan pemerintah dalam masalah internalnya yang berhubungan dengan politik pembagian kekuasaan, ditambah lagi dengan pencitraan yang ditunjukkan pemerintah menambah naiknya tempramen masyarakat. Sehingga masyarakat bertanya kembali mana janji-janji manis yang dahulu dikampanyekan dan mana hasil pembangunan selama dua periode kekuasaan ini. Masa pemerintah harus mengeluh kepada masyarakat karena tidak bisa lagi menyubsidi? Maka tidaklah aneh jika masyarakat berkesimpulan bahwa pemerintahan ini adalah pemerintahan yang kurang efektif dan kurang inisiatif untuk mencari sumber-sumber pembiayaan negaranya. Sehingga timbul pertanyaan besar selanjutnya. Jangankan pemerintah bisa memenuhi kewajibannya untuk memelihara fakir miskin dan anak terlantar seperti tercantum dalam UUD 1945 Pasal 34, yang ada malah menyengsarakan mereka. Memberikan tambahan kesengsaraan, khususnya bagi 17% rakyat Indonesia yang masih miskin.

### **Pemerintahan yang Kurang Efektif dalam Kebijakan Energi**

Rencana kenaikan harga BBM yang mendapat penolakan dari masyarakat menunjukkan bahwa pengelolaan pemerintahan ini dinilai kurang efektif. Ketidakefektifan pengelolaan negara ini dapat dilihat dari sisi internal maupun eksternal.

Dari sisi internal, beberapa indikator dapat terlihat secara kasat mata. Di antaranya; *pertama*, korupsi di kalangan birokrat masih banyak, hal ini menunjukkan bahwa birokrasi di negara kita masih berbelit-belit sehingga bukan hanya anggaran yang habis untuk birokrasi, tetapi juga ketidakefektifan anggaran memberikan peluang untuk berkurangnya penerimaan negara,

*kedua*, rendahnya penerimaan pajak negara juga menjadi indikator bahwa pemerintah masih belum bisa memberikan insentif terhadap para wajib pajak. Hal ini diperparah lagi dengan banyak wajib pajak yang sudah terdaftar namun melakukan manipulasi yang mengakibatkan rendahnya penerimaan negara.

Ketidakefektifan pemerintah juga dapat dilihat dari sisi eksternalnya, di antaranya: *pertama*, pemerintah kurang memberikan insentif kepada masyarakat untuk melakukan penelitian di bidang bahan bakar pengganti BBM, sehingga hampir seluruh kebutuhan energi masyarakat tergantung pada BBM, *kedua*, pemerintah belum bisa menghilangkan ketergantungan masyarakat terhadap BBM dan menggantinya dengan sumber energi alternatif, *ketiga*, ketidaksiapan pemerintah dalam menaikkan harga BBM telah menyebabkan harga-harga di pasaran meningkat mendahului kenaikan harga BBM itu sendiri, yang pada akhirnya membuat ketidaknyamanan masyarakat luas.

Fakta tentang ketidakefektifan pengelolaan negara di atas telah berakumulasi dalam benak masyarakat dan memberikan kesimpulan jangka panjang bahwa sebenarnya kenaikan BBM tidak tepat untuk saat ini. Sebagai pengayom dan pelindung kepentingan masyarakat maka rakyat menuntut kepada pemerintah untuk mencari alternatif lain yang lebih elegan agar kenaikan harga BBM tidak menjadi beban bagi masyarakat luas.

## **Tantangan Pemerintah ke Depan**

Aksi kontra terhadap rencana kebijakan pemerintah menaikkan harga BBM telah menghasilkan sebuah sintesis Pasal 7 Ayat 6(A) yang berbunyi bahwa “pemerintah bisa menyesuaikan harga BBM jika harga rata-rata minyak mentah di Indonesia naik atau turun hingga lebih dari 15% dalam waktu enam bulan”. Penambahan poin di atas mendapat suara sebanyak 356 Anggota DPR, menyisakan 82 Anggota DPR yang tetap pada substansi Pasal 7 Ayat 6 RUU APBNP 2012 yang tidak memberikan kesempatan kepada pemerintah untuk menaikkan harga BBM.

Ada langkah pemerintah yang baik menurut penulis pasca kemelut pro dan kontra masalah BBM ini, di antaranya adalah rencana kebijakan pemerintah untuk membatasi BBM bersubsidi dengan melarang penggunaan bensin untuk mobil pribadi di atas 1.500 cc, konversi BBM ke BBG (Bahan Bakar Gas), meniadakan pengadaan BBM bersubsidi di wilayah perumahan dan perkantoran elit, memperketat pengawasan terhadap penyelundupan BBM ke luar negeri. Semua langkah pemerintah tersebut sebenarnya timbul

## Bab Satu

### Analisis Kritis terhadap Kebijakan Energi Nasional

dari sikap kontra masyarakat. Dengan kata lain, sikap kontra masyarakat terhadap rencana kenaikan BBM telah membuat pemerintah lebih kreatif menggunakan kewenangannya.

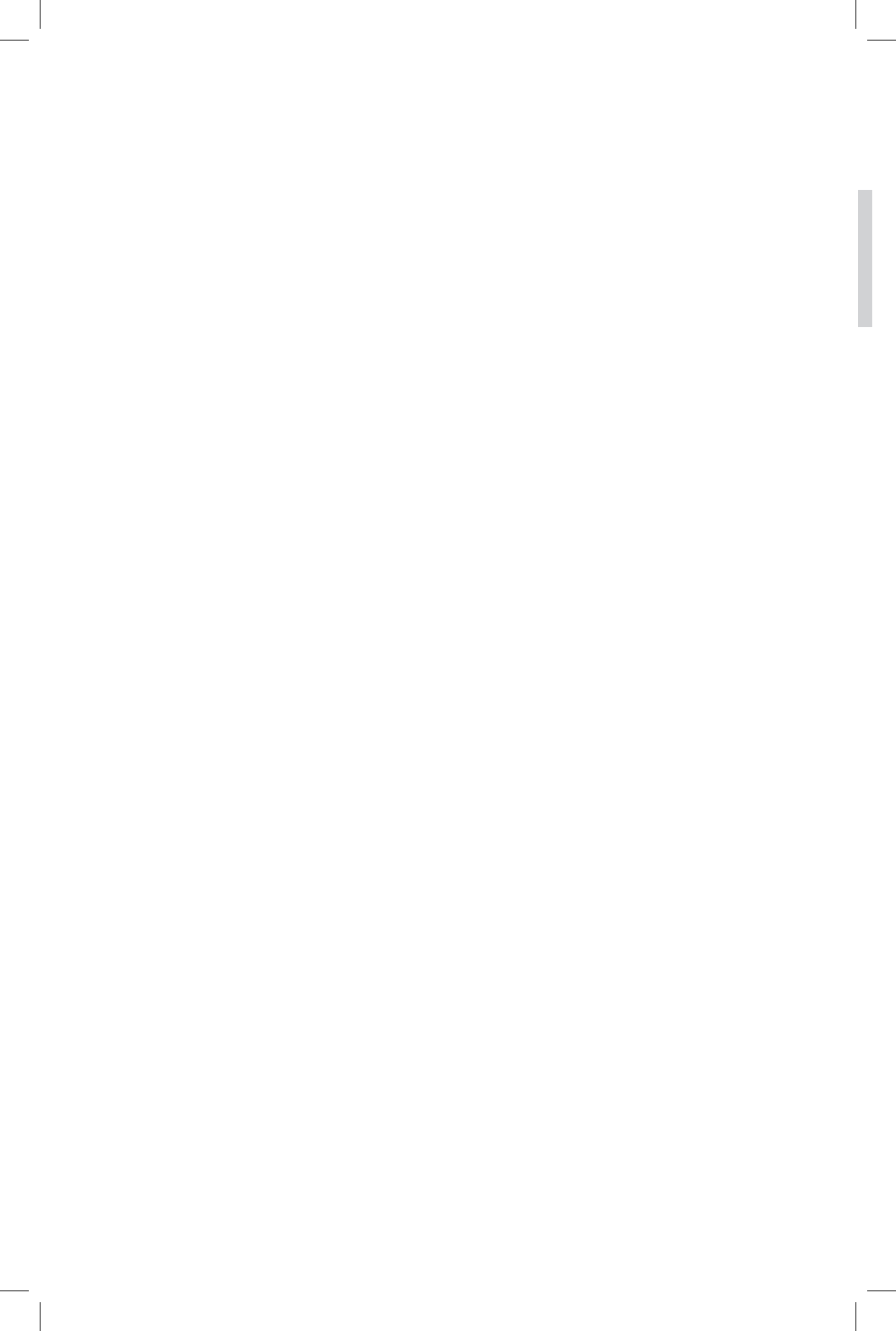
Hal yang sangat *urgent* menurut penulis dalam menyikapi kontra terhadap rencana kenaikan harga BBM adalah adanya *distrust* dari rakyat kepada pemerintah yang dipandang sudah korup. Hal ini terbukti dari adanya penolakan rakyat terhadap kompensasi yang ditawarkan pemerintah atas kenaikan BBM yang terdiri dari: (1) Penambahan frekuensi jatah beras untuk rakyat miskin sebanyak dua bulan, menjadi 14 kali per tahun, dari saat ini sebanyak 12 kali per tahun dengan harga tebus tetap Rp 1.600 per kilogram, (2) Pemberian Bantuan Langsung Sementara Masyarakat (BLSM) berupa dana tunai senilai Rp 150.000 per bulan (penerima bantuan ini adalah 18,5 juta rumah tangga yang mencakup 30% rumah tangga dengan tingkat sosial ekonomi terendah di Indonesia), (3) Penambahan beasiswa untuk rumah tangga miskin selama enam bulan, dan (4) Kompensasi untuk sektor transportasi sebesar Rp 5 Triliun (tujuannya agar kenaikan tiket angkutan kelas ekonomi tidak melonjak sejalan dengan kenaikan harga premium dan solar). Penolakan terhadap empat jenis kompensasi di atas, menurut penulis sudah menunjukkan sebuah ironi terhadap sebuah pemerintahan yang didukung oleh 60% suara rakyat dan mayoritas suara di DPR.

Sudah selayaknya dalam keadaan yang seperti ini pemerintah tidak melakukan pemaksaan untuk tetap menaikkan harga BBM. Mengenai masalah-masalah yang dihadapi oleh Negara, bukan hanya pemerintah yang mengetahui. Rakyat pun mengetahui. Aksi penolakan yang dilakukan oleh masyarakat luas bukan berarti rakyat tidak mengerti pokok persoalannya, bukan pula berarti rakyat hanya ingin enaknya saja menyalahkan pemerintah. Kita semua yang hidup di bumi pertiwi ini merasa bertanggung jawab atas maju mundurnya Negara Indonesia. Sangat tepat menurut penulis jika sikap kontra masyarakat diartikan sebagai sebuah kritik terhadap keadaan pengelolaan pemerintahan yang dipandang masih kurang di sana-sini. Jika pun kemudian pemerintah ingin menaikkan harga BBM maka perbaikan dari dalam lah yang harus pertama diagendakan sehingga *trust* masyarakat dapat dikembalikan. Setelah itu barulah melakukan langkah-langkah yang sudah diagendakan sejak semula. Tidak lupa, agenda tersebut haruslah dibarengi dengan suatu upaya menggali sumber-sumber energi alternatif dalam negeri melalui *research* dan inovasi, sehingga titik akhirnya adalah masyarakat bisa mandiri dalam pemenuhan energinya masing-masing. Kita dikaruniai sumberdaya alam (SDA) dan sumber daya manusia (SDM) yang mumpuni

sebagai modal untuk mencapai titik final tersebut, tentunya dengan satu syarat bahwa pemerintah harus mulai serius menatanya dari sekarang.

## Daftar Pustaka

- Briawan, Dodik, dkk (ed). 2008. *Prosiding: Focus Group Discussion Kenaikan Harga BBM dan Pencapaian MDGs: Eksplorasi opsi dari sudut pandang pangan, gizi dan kualitas sumberdaya manusia*. Bogor: Seafast Center.
- Budiardjo, Miriam. 2000. *Dasar-Dasar Ilmu Politik*. Jakarta: PT Gramedia Pustaka Utama.
- Hasyim, Ibrahim. 2009. *40 Tahun Bergelut Energi: BBM, Kapan Selesai?*. Jakarta: Bintang Satu Publishing.
- Hatta, Mohammad. 2004. *Demokrasi Kita*. Jakarta: Balai Pustaka.
- Kementrian Sekretariat Negara RI, 2012, *Subsidi BBM buat (si) Apa?: Menjelaskan Kenaikan Harga Premium dan Solar*. Diambil dari situs Kementrian Keuangan <http://www.kemenkeu.go.id>.
- Mallarangeng, Rizal. 2008. *Mendobrak Sentralisme Ekonomi Indonesia 1986-1992*. Jakarta: PT Gramedia.
- Rahardjo, Dawam M. 2011. *Nalar Ekonomi Politik Indonesia*. Bogor: PT Penerbit IPB Press.



## 1.2 Dampak Kenaikan BBM terhadap Sektor Perikanan Nasional

*Ir Muhammad Karim, MSi*

### Pendahuluan

Pemerintah berencana menaikkan bahan bakar minyak pada Mei 2013. Pemerintah beralasan bahwa jika harga BBM tidak dinaikkan, RAPBN-P Tahun 2013 akan jebol. Argumentasi ini dibangun oleh pemerintah dengan merujuk pada hukum keseimbangan pasar meninjau harga minyak di pasar internasional sudah melebihi US\$ 100 per barel. Inilah paham ekonomi pasar yang diyakini benar oleh pemerintah sekarang ini tanpa pernah mempertimbangkan aspek sosial-budaya maupun psikologis masyarakat yang terimbas kenaikan BBM. Pemerintah mengatasi dampak kenaikan BBM melalui kebijakan *charity* berupa Bantuan Langsung Sementara (BLS), yang katanya akan membantu masyarakat golongan masyarakat miskin.

Salah satu kelompok masyarakat yang rentan terhadap pengaruh kenaikan BBM adalah nelayan. Hal ini penting karena lebih dari 75% produksi perikanan nasional dihasilkan oleh nelayan tradisional khususnya perikanan tangkap ditambah budidaya. Problemmnya, bagaimana dampak bila BBM dinaikkan terhadap perikanan nasional terlebih nelayan tradisional? Hingga kini harga BBM bagi nelayan, pembudidaya ikan dan pengusaha perikanan nasional masih berpedoman pada Peraturan Presiden No 9 Tahun 2006 tentang Harga Eceran BBM Dalam Negeri. Perpres 9/2006 mengatur bahwa harga jual eceran Bensin Premium dan Minyak Solar (oil) untuk Usaha Kecil, Usaha Perikanan, Transportasi, dan Pelayanan Umum termasuk Pajak Pertambahan Nilai (PPN) bagi setiap liter ditetapkan sebesar Rp 4.500,00 (empat ribu lima ratus rupiah) dan Rp 4.300,00 (empat ribu tiga ratus rupiah) (Pasal 2 Ayat (2)). Lalu, Perpres 9/2006 ini juga mengatur penyaluran BBM bagi usaha perikanan, yaitu *pertama*, nelayan yang menggunakan kapal ikan Indonesia dengan ukuran maksimum 30 GT dan diberikan kebutuhan BBM paling banyak 25 (dua puluh lima) kiloliter/bulan untuk menangkap ikan. *Kedua*, nelayan yang menggunakan kapal ikan Indonesia dengan ukuran di atas 30 GT dan diberikan kebutuhan BBM paling banyak 25 (dua puluh

## Bab Satu

### Analisis Kritis terhadap Kebijakan Energi Nasional

lima) kiloliter/bulan untuk menangkap ikan; dan *Ketiga*, pembudidaya ikan skala kecil yang menggunakan sarana pembudidayaan ikan untuk operasional perbenihan dan pembesaran. Namun fakta lapangan menunjukkan bahwa harga BBM di tingkat nelayan, pembudidaya ikan dan pengusaha perikanan nasional sebagian besar berada di atas harga yang diatur Perpres 9/2006, terutama di pulau-pulau kecil dan wilayah pesisir yang masih minim infrastruktur pengisian BBM bagi nelayan (SPDN). Nelayan yang bermukim di wilayah itu mendapatkan harga BBM rata-rata lebih tinggi Rp 500,00 – Rp 1.000,00 dibandingkan wilayah lainnya. Inilah problem pokok yang melanda nelayan, pembudidaya ikan dan pengusaha perikanan nasional berkaitan soal BBM. Problem ini sulit terpecahkan hingga kini baik oleh Kementerian Kelautan dan Perikanan Pertamina sebagai penanggungjawab distribusi BBM nasional.

Kebijakan pemerintah yang merencanakan menaikkan BBM bulan Mei 2013 akan semakin menambah problem nelayan dan lesunya usaha perikanan nasional sehingga kebijakan kenaikan BBM (pengurangan subsidi) dan BLS bukan solusi bagi kemiskinan. Melainkan, meningkatkan tekanan pada kemiskinan itu sendiri. Lalu, problem lemahnya penegakan hukum kepada nelayan dan pengusaha perikanan 'nakal' yang kerap kali menjual BBM subsidi kepada nelayan asing. Acapkali, kejadian ini ber-langsung di wilayah perbatasan dengan negara tetangga karena pengusaha perikanan nakal itu mencari rente ekonomi dari penjualan BBM bersubsidi. Sayangnya, Kementerian Kelautan dan Perikanan, Pertamina dan aparat penegak hukum lamban dan kerap abai dalam mengawasi dan menindak tegas penjualan BBM bersubsidi ke negara tetangga. Problem sturktural dan institusional semacam ini hingga kini tak berkesudahan tatkala terjadi kenaikan BBM.

Pemerintah kerap berdalih bahwa kenaikan BBM tidak menimbulkan dampak sosial maupun politik di tingkat nasional maupun lokal, karena diantisipasi dengan program BLS. Namun bahan-bahan kebutuhan pokok lainnya sudah keburu naik kendati BBM belum naik. Ini adalah fakta yang tak bisa diabaikan maupun dimanipulasi dengan angka-angka statistik. Bagi nelayan dan usaha perikanan nasional, kenaikan harga BBM otomatis menaikkan biaya operasional penangkapan ikan. Bila selama ini BBM berkontribusi sebesar 60 - 70 % dari biaya operasional penangkapan, kenaikan BBM akan meningkatkan biaya opera-sional sebesar 70 - 80 % bagi sektor perikanan tangkap. Demikian halnya di perikanan budidaya, kendati faktor yang paling berpengaruh adalah pakan yakni sebesar 60–70 % dari biaya operasional. Namun, kenaikan BBM otomatis akan menaikkan



biaya produksi pakan ikan. Apalagi pemerintah juga akan menaikkan tarif dasar listrik, praktis biaya operasional perikanan budidaya akan meningkat 70–80 %. Pertanyaannya, mampukah nelayan tradisional dan petani ikan menyediakan biaya operasional sebesar itu? Amat sulit secara logika rasional diterima, apalagi kondisi empiris tatkala BBM dinaikkan, kapal-kapal ikan nelayan diparkir di pesisir pantai karena tak mampu menanggung biaya operasional penangkapan. Akibatnya, nelayan menjadi miskin dan tanpa sumber mata pencaharian yang jelas.

## **Analisis Kritis atas Bangunan Teori Kebijakan Menaikkan BBM**

Logika ekonomi pemerintah mengeluarkan kebijakan menaikkan BBM sebetulnya tak lepas dari cara pandang ekonomi neoklasik yang sangat mengedepankan metode pendekatan deduksi matematis dan model ekonometrik. Logika inilah yang dibangun dengan teori keseimbangan pasar yang mengabaikan aspek sosial, relasi masyarakat, perilaku manusia dan politik. Dalam pendekatannya yang matematis, teori neoklasik memiliki aksioma, yaitu : (1) Setiap individu bersifat rasional dalam melakukan pilihan (optimisasi), (2) Kondisi keseimbangan (ekulibrium) akan terjadi ketika mekanisme pasar (*laissez-faire*) bekerja.

Aksioma-aksioma ini mereduksi perilaku manusia (*human behavior*) yang sejatinya amat sulit dikuantifikasi menjadi suatu optimisasi keadaan yang mekanistik. Teori ini mengeneralisasi keadaan, di mana suatu keadaan yang optimal dapat tercapai pada semua kondisi. Teori yang dibangun berdasarkan aksioma-aksioma tersebut sulit diterapkan di dunia nyata karena; *Pertama*, sejatinya situasi dan kondisi yang dihadapi oleh satu individu (atau negara) dalam perekonomian belum tentu sama dengan situasi dan kondisi yang dihadapi oleh individu (atau negara) lain. *Kedua*, teori *mainstream* yang mengedepankan metode pendekatan matematis sangat terbatas dalam menjelaskan kondisi di dunia nyata. Dalam kasus kenaikan BBM, teori *mainstream* yang jadi dasar menelurkan kebijakan menaikkan BBM tak bisa mampu menjelaskan perilaku manusia secara psikologis di pasar tradisional yang tiba-tiba menaikkan harga kebutuhan pokok. Otomatis naiknya kebutuhan pokok akan membuat biaya operasional penangkapan membengkak. Apakah kemudian logis, untuk mengatasi hal itu dengan memberikan BLS? Itu sama saja menyiram air garam di lautan.

## Bab Satu

### Analisis Kritis terhadap Kebijakan Energi Nasional

*Ketiga*, teori *mainstream* juga mengedepankan keadaan yang universal (seragam) di dalam suatu negara, di mana pelaku ekonomi dapat berlaku rasional. Hal ini sangat bertolak belakang dengan keadaan yang dihadapi oleh negara dunia ketiga semacam Indonesia yang penduduk, bahasa, budaya, hingga agamanya heterogen. Makanya, teori *mainstream* ekonomi (neoklasik maupun neoliberal) tak relevan menjadi acuan pembangunan ekonomi di negara dunia ketiga (Lawson, 2006). Kegagalan pembangunan di negara berkembang (dunia ketiga) dalam menjawab persoalan ekonomi yang dibangun atas dasar mazhab pemikiran neoklasik dan neoliberal (fundamentalisme pasar) memunculkan mazhab pemikiran heterodoks sebagai anti tesisnya. Teori ini menolak pendekatan metodologis teori *mainstream* yang dinilai mereduksi keadaan di dunia nyata (empiris) (Lawson, 2006).

Kritik, teori heterodoks terhadap teori neoklasik (ekonomi maistream) yang dibangun atas aksioma-aksioma:

- a. **Kritik terhadap model individual neoklasik.** Teori heterodoks mengkritik prinsip neoklasik yang mengasumsikan bahwa setiap individu bersifat rasional dan bertujuan untuk memaksimalkan utilitasnya ketika melakukan pilihan (*rational choice theory*). Argumentasinya yakni manusia bukanlah mesin pencari kesenangan (*pleasure seeking machines*) yang hanya bertujuan mencari utilitas maksimum. Teori ini memegang teguh prinsip bahwa perilaku manusia sebagai subyek dalam ilmu ekonomi sulit diprediksi (*unpredictable*). Makanya, asumsi setiap individu *pasti* berperilaku rasional tidak dapat diterima.
- b. **Kritik terhadap model keseimbangan pasar neoklasik.** Teori neoklasik, bahwa keseimbangan pasar terjadi ketika ada interaksi murni antara penawaran dengan permintaan (*market clearing*). Oleh karena itu, harga yang terbentuk di pasar adalah harga yang dihasilkan hanya oleh interaksi antara penawaran dengan permintaan. Teori heterodoks menolak hal itu karena dinilai tidak mampu menjelaskan keadaan secara empiris, di mana banyak komponen lain yang menentukan harga. Cara berpikir yang ditolak heterodoks lah yang dipakai pemerintah sekarang ini dalam kebijakan menaikkan harga BBM bulan Mei 2013, tanpa mempertimbangkan komponen politik Timur Tengah khususnya Iran yang bersitegang dengan Amerika Serikat dan Israel yang menguasai produsen dan perdagangan minyak dunia, juga kondisi lokalitas di masyarakat Indonesia khususnya nelayan yang makin terpuruk kehidupannya.

- c. **Kritik terhadap model pasar tenaga kerja neoklasik.** Teori heterodoks juga menolak teori neoklasik dalam menjelaskan pasar tenaga kerja yang merasionalisasi eksploitasi atas buruh (*labour*) oleh pemilik modal (kapitalis). Kenaikkan BBM otomatis akan membuat proses eksploitasi atas buruh semakin masif atau sebaliknya buruh akan dipecat akibat argumentasi pengusaha yaitu mengefisienkan biaya produksi. Artinya, pasar tenaga juga akan bekerja sesuai mekanisme keseimbangan umum. Kenaikkan BBM otomatis akan menaikkan biaya produksi. Bila biaya produksi naik, maka perusahaan otomatis akan mengurangi upah buruh agar proses produksi tetap berlangsung. Kondisi semacam ini juga akan menimpa pada perikanan tangkap karena kapal-kapal ikan akan mengurangi aktivitas penangkapannya, yang berimbas pada anak buah kapal harus berhenti melaut alias diPHK karena menekan biaya produksi akibat kenaikan BBM. Padahal, sebelum BBM dinaikkan pun, biaya produksi penangkapan ikan sudah makin tinggi. Sebab, biaya komponen terbesar dalam kapal penangkap ikan adalah BBM.

Amat sulit memang meyakinkan pemerintah untuk tidak menaikkan BBM dan mengurangi subsidi kendati konstitusi UUD 1945 memerintahkan negara wajib memberikan perlindungan terhadap warga negaranya, termasuk nelayan. Pemerintah bersikukuh bahwa kebijakan yang mereka buat sudah benar, apalagi aksioma-aksioma matematis dalam hukum keseimbangan pasar minyak dan gas ikut menjustifikasi hal itu. Pemerintah hanya mempertimbangkan itu dan mengabaikan perilaku manusia, habitus, dan pola relasi sosial yang terbangun secara ekonomi pada masyarakat yang terkena imbas kenaikan BBM. Maka cara konyol yang dilakukan pemerintah dengan membagikan BLS pasti tak akan menyelesaikan masalah. Apalagi dalam proses distribusi BLS itu terjadi manipulasi maupun korupsi, semakin sempurnalah kesengsaraan rakyat. Jadi, menaikkan harga BBM dan memberikan BLS sejatinya hanya mempertegas daftar panjang kesengsaraan rakyat. Bukan solusi *panacea* bagi kemiskinan dan kesenjangan ekonomi yang makin menganga saat ini. Dengan demikian, peluang jebolnya APBN (sebagai alasan klasik pemerintah) tak akan terjadi.

## **Kebutuhan BBM Bagi Perikanan di Indonesia**

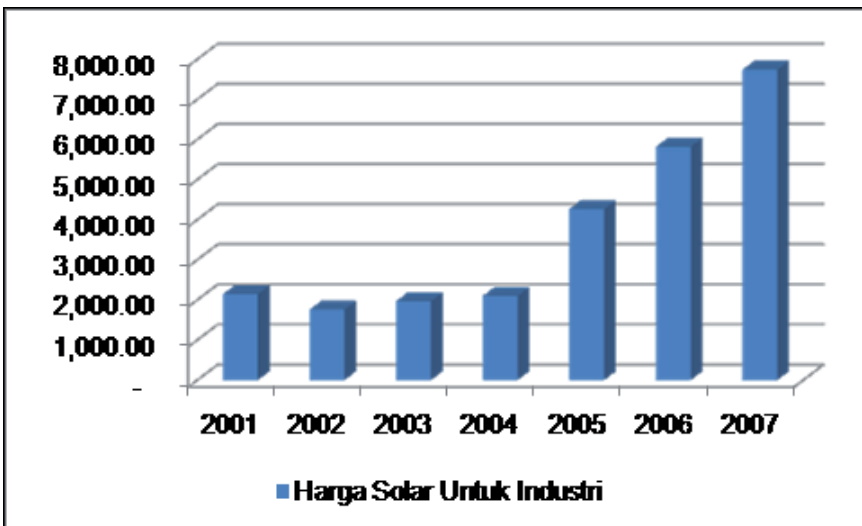
Hingga kini aktivitas perikanan di Indonesia, membutuhkan BBM dalam proses produksinya. Sebagai ilustrasi, dalam tulisan ini penulis akan menyajikan kebutuhan bahan bakar solar bagi perikanan tuna. Grafik di bawah ini menyajikan perkembangan harga solar untuk industri dari tahun

## Bab Satu

### Analisis Kritis terhadap Kebijakan Energi Nasional

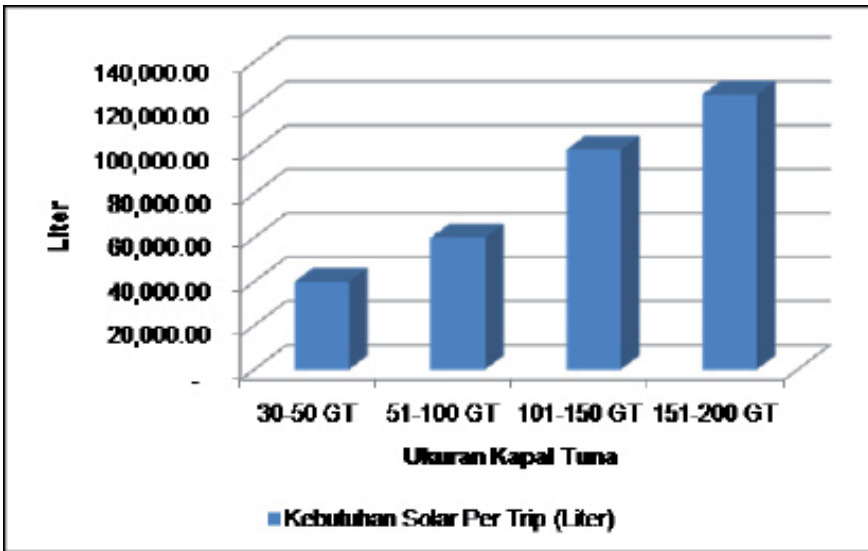
2001-2007. Data ini menunjukkan bahwa harga solar mengalami peningkatan ditambah sekarang ini pemerintah juga akan menaikkan harga BBM. Otomatis harga solar untuk industri akan meningkat. Dalam industri perikanan tangkap khususnya tuna, bahan bakar solar menjadi faktor penentu dalam aktivitas penangkapan. Kenaikan harga BBM yang direncanakan pemerintah sebesar Rp 1.500,00, bukan tidak mungkin akan membuat industri perikanan tuna akan berhenti beroperasi. Bisa jadi industri perikanan tuna itu nantinya akan berpindah ke negara tetangga khususnya Malaysia dan Thailand yang memberikan subsidi tinggi pada sektor perikanannya.

Hasil analisis PK2PM tahun 2008 disajikan dalam Gambar berikut.



Sumber: Hasil Analisis PK2PM (2008)

**Gambar 1. Perkembangan Harga Solar Industri Tahun 2001-2007**



Sumber: Hasil Analisis PK2PM (2008)

**Gambar 2. Kebutuhan Solar Per Trip untuk Kapal Tuna**

Dari gambar ini menunjukkan bahwa kapal tuna yang paling banyak menggunakan solar industri yaitu kapal tuna berukuran di atas 100 GT. Kapal semacam ini umumnya beroperasi di perairan Zona Ekonomi Eksklusif (ZEE) dengan target utamanya yaitu ikan tuna. Jenis kapal semacam ini juga memperkerjakan anak buah kapal lebih dari 30 orang dalam satu kapal. Kenaikan harga BBM sampai harga di atas Rp 7.000,00 per liter akan menyebabkan biaya BBM bagi setiap kapal tuna mencapai sekitar 66 - 71% dari total biaya operasional. Akibatnya kapal tuna dengan ukuran di atas 100 GT mengalami kerugian yang sangat besar bahkan akan berhenti beroperasi. Hasil perhitungan laba rugi kapal tuna ukuran 30 - 100 GT dapat bertahan (memiliki laba) jika tingkat harga BBM sekitar Rp 3.200,00 per liter (PK2PM, 2008). Kapal ikan tuna dapat bertahan sampai harga BBM Rp 4.300,00 jika biaya lainnya hanya kurang dari Rp 183.000.000,00 bagi kapal berukuran di atas 50 GT, dan Rp 114.000.000,00 bagi kapal berukuran 30-50 GT. Berarti pengusaha perikanan nasional mesti menghemat atau mengurangi biaya PHP, administrasi dan pajak lainnya. Bila melebihi angka itu praktis kapal itu akan berhenti beroperasi dan berimbas pada pengangguran ABK kapal dan ketersediaan bahan baku industri perikanan akan sulit. Akibatnya,

## Bab Satu

### Analisis Kritis terhadap Kebijakan Energi Nasional

pemerintah mengambil jalan pintas dengan meng-impor dari China atau Filipina. Kondisi ini akan membuat masa “suram” bagi usaha perikanan nasional. Inilah salah satu contoh empiris di sektor perikanan yang terabaikan oleh pemerintah dalam merumuskan kebijakan kenaikan BBM. Kini pemerintahan SBY-Budiono akan menaikkan harga BBM sebesar Rp 1.500,00 per liter menjadi Rp 6.000,00 per liter, artinya biaya operasional kapal akan naik hingga 70%. Secara umum kebutuhan BBM di Indonesia sebagai bahan komparasi disajikan dalam Tabel 2.

Data tahun 2005 dan 2006 ini menunjukkan bahwa skala usaha perikanan yang paling tinggi menggunakan BBM yaitu perikanan skala kecil dengan ukuran kapal dari <5 GT hingga <30 GT yang konsumsinya mencapai lebih dari 97% dari total kebutuhan BBM ukuran kapal secara nasional. Sementara, perikanan skala besar hanya mengonsumsi BBM sebesar 2,66%. Bila pemerintah *ngotot* menaikkan harga BBM maka yang terkena imbasnya paling besar adalah perikanan skala kecil yang didominasi nelayan tradisional yang jumlahnya mencapai 4 juta jiwa keluarga.

**Tabel 2. Estimasi Kebutuhan BBM per Ukuran Kapal Secara Nasional 2005 & 2006**

KLARIFIKASI	UKURAN KAPAL	JUMLAH KAPAL (UNIT)		estimasi kebutuhan Kapal/Th (Liter)	TOTAL KEBUTUHAN NASIONAL (KILO LITER)	
		2005	2006		2005	2006
SKALAKECIL	Perahu Motor Tempel (PMT)	164.230	167.140	2.304	378.386	385.089
	KM < 5 GT	82.330	83.886	3.600	296.388	301.990
	KM 5 - 10 GT	26.170	27.076	4.800	125.616	129.965
	KM 10 - 20 GT	6.010	6.133	12.800	76.928	78.502
	KM 20 - 30 GT	3.520	3.715	16.320	57.446	60.621
SKALABESAR	KM 30 - 50 GT	2.630	2.776	64.800	170.424	179.885
	KM 50 - 100 GT	2.720	2.731	120.960	329.011	330.342
	KM 100 - 200 GT	1.750	1.760	219.520	384.160	386.245
	KM ≥ 200 GT	620	631	442.453	274.321	278.967
<b>TOTAL</b>		<b>289.980</b>	<b>295.848</b>		<b>2.092.680</b>	<b>2.131.606</b>

Sumber: Hasil Analisis PK2PM 2008

Maka logika pemerintah menyatakan bahwa menaikkan harga BBM akan mengurangi angka kemiskinan secara signifikan karena diguyur dengan BLS adalah omong kosong. Justru kenaikan BBM akan memiskinkan 4 juta jiwa nelayan karena tak ada lagi sumber mata pencaharian akibat tak mampu membeli BBM dengan harga Rp 6000,00 per liter dan kenaikan biaya

operasional lainnya yang kini sudah mulai melambung. Secara ekonomi politik, kenaikan BBM ini justru membuat nelayan tradisional yang menggunakan 97% kebutuhan BBM di sektor perikanan akan teralienasi dari habitus dan sumber penghidupannya. Proses alienasi ini terjadi akibat kebijakan negara yang tidak mampu memberikan perlindungan terhadap nelayan. Kebijakan menaikkan BBM dan menghapus subsidi justru memberikan ancaman bagi kehidupan nelayan. Mata pencaharian utama nelayan akan hilang akibat kebijakan negara yang tak berpihak pada mereka. Anehnya, negara justru memberikan *charity* (berupa BLS), bukan kebijakan yang mampu mengurangi ketergantungan nelayan pada BBM. Umpamanya, pemerintah membuat kebijakan pengembangan sektor perikanan yang hemat menggunakan BBM tapi nilai hasil tangkapan optimal. Kebijakan itu terutama inovasi teknologi yang ramah lingkungan dan tidak merusak ekosistem, misalnya teknologi rumpun. Teknologi ini sudah menjadi tradisi bagi masyarakat nelayan Bugis dan Makassar.

Kelebihannya adalah (i) mampu memperbaiki kondisi ekosistem karena ada rumpun yang berubah menjadi terumbu karang buatan (*artificial*) dan (ii) tidak membutuhkan BBM yang besar untuk menangkap ikan. BBM dibutuhkan hanya untuk proses menuju rumpun bolak balik untuk memanen ikan dalam rumpun. Selain itu ada juga teknologi *Set Net* yang sukses dikembangkan beberapa Provinsi di Indonesia seperti Sulawesi Selatan dan NTB. Jenis alat tangkap yang bersifat tetap ini proses operasionalnya mirip rumpun, akan tetapi ikan hidup di dalamnya jika sudah masuk dalam *set net*. Kelebihannya, nelayan bisa melakukan penangkapan secara selektif dengan hanya mengambil jenis ikan yang layak konsumsi, sedangkan yang belum layak dibiarkan hingga besar. Ini juga menghemat BBM dan tidak merusak lingkungan. Juga yang lebih menarik yaitu *sea farming*, pemanfaatan kondisi alam berupa *gobah* yaitu jenis terumbu karang yang berbentuk melingkar yang di tengahnya terdapat kolam alamiah di lautan sehingga dapat dipergunakan untuk memelihara ikan hingga besar dengan mengambil bibit dari alam atau melalui proses *restocking*. Berbagai pengembangan model perikanan semacam itu otomatis tak membutuhkan BBM karena nelayan tradisional tak perlu melaut jauh dan berlama-lama. Sayangnya, Kementerian Kelautan dan Perikanan (KKP) belum optimal mengembangkan kebijakan-kebijakan semacam itu dalam sektor perikanan tangkap. Justru amat getol mengembangkan industrialisasi perikanan yang belum jelas juntrungannya. Pertanyaan pokoknya, apakah pemerintah sudah punya *blue print* soal ketersediaan bahan baku secara berkelanjutan? Atau pemerintah berniat mengimpor ikan demi memenuhi

keinginan segelintir elit politik di lingkaran kekuasaan untuk mengejar rente ekonomi melalui mekanisme perizinan impor?

## **Dampak Ekonomi Politik Kenaikan BBM**

Kebijakan menaikkan harga BBM akan berdampak secara ekonomi politik karena BBM menyangkut hajat hidup orang banyak termasuk nelayan dalam sektor perikanan tangkap. Setidaknya ada beberapa dampak yang akan muncul yaitu:

*Pertama*, pengurangan BBM bersubsidi akan berdampak terhadap kenaikan harga BBM di tingkat nelayan, pembudidaya ikan dan pengusaha perikanan. Akibatnya biaya produksi nelayan, pembudidaya ikan dan pengusaha perikanan nasional akan meningkat. Dalam jangka pendek kenaikan harga BBM secara tidak langsung akan menurunkan jumlah nelayan yang siap melaut. Hal ini disebabkan ketidakmampuan nelayan beradaptasi dengan kondisi pasca kenaikan harga BBM. Diperparah lagi di sebagian besar tempat pendaratan ikan nelayan kecil belum memiliki Stasiun Pengisian Bahan Bakar Umum (SPBU).

*Kedua*, menurunnya jumlah nelayan melaut akan berpengaruh terhadap jumlah hasil tangkapan nelayan dan yang pada gilirannya menurunnya ketersediaan ikan di pasar yang bersumber dari produksi ikan dalam negeri. Secara teori ekonomi dengan menurunnya *supply* ikan di pasar tersebut, akan mempengaruhi naiknya harga ikan. Sayangnya, nelayan tak mendapatkan keuntungan dari kenaikan harga ikan akibat membengkaknya biaya operasional penangkapan. Apalagi ikan impor ikut menyerbu pasar domestik Indonesia akibat kebijakan pemerintah yang tidak jelas. Data Badan Pusat Statistik (BPS 2011) menunjukkan bahwa laju impor ikan tahun 2010 mencapai 10,60% per triwulan. Otomatis harga ikan dalam negeri akan jatuh karena harga ikan impor lebih murah ketimbang ikan domestik, apalagi hasil tangkapan domestik akan mengalami penurunan akibat biaya operasional (BBM) yang tinggi. Jadi nelayan kita sudah jatuh, tertimpa tangga pula. Dampak kedepan ialah menurunnya pendapatan keluarga nelayan, pembudidaya ikan, hingga pengusaha perikanan.



## Kesimpulan dan Saran

Kebijakan menaikkan BBM membuktikan bahwa pemerintahan SBY-Budiono masih mengagungkan cara berpikir ekonomi *mainstream* (neoliberal) yang bermazhab fundamentalisme pasar. Bahkan pemerintahan ini tak punya kuasa menghadapi tekanan lembaga-lembaga keuangan internasional dan organisasi perdagangan dunia agar instrumen kebijakan perlindungan terhadap rakyatnya dicabut. Padahal hal itu dijamin oleh konstitusi UUD 1945. Kebijakan menaikkan harga BBM dan mengurangi subsidi pada bulan April 2012 pada sektor perikanan akan berpengaruh terhadap ketersediaan sumber pangan dalam negeri khususnya ikan. Pihak yang paling terkena dampak akibat kenaikan BBM dan pengurangan subsidi ini di sektor perikanan yaitu nelayan tradisional karena mereka sebagai konsumen terbesar. Mestinya pemerintah memberikan perlakuan khusus pada kelompok masyarakat rentan seperti nelayan karena negara berkewajiban melindungi warganya, bukan mengalienasinya dari habitus dan sumber kehidupannya. Lebih aneh lagi pemerintah tak pernah membuat kebijakan yang mampu membuat masyarakat perikanan Indonesia menghemat dalam konsumsi BBM.

Di Indonesia terdapat teknologi penangkapan ikan (misalnya *set net* dan *sea farming*) dan perikanan berbasis kearifan lokal (model *sasi* di Maluku dan *kelong* di Kepulauan Riau yang menghemat penggunaan BBM). Pendekatan pembangunan semacam itulah yang bersifat heterodoks karena lebih mempertimbangkan aspek-aspek lokalitas, nilai-nilai, kondisi empiris dan mengakomodasi partisipasi masyarakat sipil sebagai katalisator dan fasilitator pembangunan. Sayangnya, pemerintah sekarang ini tak memiliki visi semacam itu, malah penyelenggara negara terlalu asyik dengan dirinya sendiri dan masing-masing membuat pencitraan seolah-olah telah berbuat banyak terhadap rakyat. Justru faktanya mengalienasi dan membuat rakyat semakin menderita dengan kebijakan yang dibuatnya, umpamanya menaikkan BBM dan mengurangi subsidi.

## **Daftar Pustaka**

- Karim, M, Apridar, dan Suhana. 2011. *Ekonomi Kelautan dan Pesisir*. Penerbit Graha Ilmu Yogyakarta.
- Lawson, Tony. 2006. *The Nature of Heterodox Economics*. *Cambridge Journal of Economics* 30: 483-505.
- Lee, Hong-jong. 2003. *Development, Crisis, and Asian Values*. *East Asian Reviews* 15(2): 27-42.
- Suhana, 2008. *Mengoptimalkan BBM Bersubsidi*. Koleksi Pribadi. PK2PM 2008.
- \_\_\_\_\_, 2008. *Dampak Kenaikan BBM Terhadap Industri Perikanan*. Power Point Bahan Presentasi Suhana Tahun 2008.

## **1.3 Analisis Kebijakan Kenaikan Harga BBM terhadap Dinamika Sosial Kemasyarakatan**

*Fuad Habibi Siregar*

Sinyal kenaikan harga BBM bersubsidi telah ditegaskan Presiden RI pada saat membuka Musrenbangnas di Bidakara, Jakarta (30/4), yang intinya menegaskan rencana pemerintah menaikkan harga bahan bakar minyak (BBM) bersubsidi secara terbatas dan terukur. Rencana pemerintah tersebut akan difinalkan realisasinya segera setelah pembahasan rancangan anggaran pendapatan dan belanja perubahan (RAPBN-P) 2013 dengan DPR. Menurut pemerintah, kenaikan harga BBM bersubsidi merupakan suatu keniscayaan, mengingat kondisi fiskal tak lagi memungkinkan pemerintah mempertahankan harga subsidi BBM seperti sekarang. Kebijakan ini diambil mengingat lonjakan konsumsi BBM bersubsidi dalam beberapa waktu terakhir telah berdampak pada terganggunya keuangan negara. Pembengkakan defisit keuangan negara sebagai imbas dari lonjakan konsumsi BBM bersubsidi dipandang dapat mengancam tidak hanya keuangan negara namun juga berpotensi mengganggu ketahanan nasional, di sisi lain konsumsi BBM bersubsidi selama ini dipandang tidak tepat sasaran dan banyak dinikmati oleh kelompok masyarakat mampu.

Dengan menaikkan harga BBM secara terbatas dan terukur, alokasi anggaran subsidi dapat dialihkan bagi pembangunan infrastruktur dasar, kesehatan, dan pendidikan serta berbagai program peningkatan kesejahteraan kelompok masyarakat miskin sebagai manifestasi aspek keadilan dan pembangunan inklusif.

Guna tetap menjaga daya beli kelompok masyarakat miskin diperlukan bentuk kompensasi untuk tetap menjaga daya belinya, melalui percepatan dan perluasan sejumlah perlindungan sosial pasca kebijakan menaikkan harga BBM bersubsidi. Kebijakan ini ditempuh sebagai refleksi dari komitmen manifestasi amanat konstitusi melalui pendistribusian kesejahteraan yang berkeadilan dan memprioritaskan upaya perlindungan bagi kelompok masyarakat miskin.

## Bab Satu

### Analisis Kritis terhadap Kebijakan Energi Nasional

Mengantisipasi dampak kenaikan harga BBM serta sebagai bentuk proteksi terhadap masyarakat miskin, pemerintah berencana akan mengimplementasikan Percepatan dan Program Perluasan Perlindungan Sosial (P4S) dengan prinsip meningkatkan alokasi baik pada *unit cost* maupun pada jumlah sasaran. Total kebutuhan dana yang diperlukan guna mendukung Percepatan dan Perluasan Program Perlindungan Sosial (P4S), yang perlu mendapatkan persetujuan DPR guna dialokasikan dalam APBN-P 2013. P4S tersebut rencananya akan dielaborasi melalui empat skema, meliputi tiga program reguler yakni Raskin, Program Keluarga Harapan (PKH) dan Bantuan Siswa Miskin (BSM), serta skema keempat yakni Bantuan Langsung Sementara Masyarakat (BLSM) yang akan diberikan selama enam bulan pasca kenaikan harga BBM subsidi.

Bila skenario yang digagas pemerintah tersebut disetujui oleh DPR, maka dana penghematan bersih yang dapat digunakan dari penghematan belanja subsidi energi dikurangi dana BLSM untuk bantuan sosial, adalah sekitar Rp 14 Triliun sampai Rp 36 Triliun. Dengan penghematan itu diperkirakan defisit APBN akan berada pada kisaran 1,9 - 2,3% dari PDB pada akhir tahun, atau masih dalam batas aman yang ditentukan UU Keuangan Negara.

Urgensi pengendalian BBM bersubsidi merupakan faktor determinan terhadap upaya menciptakan kesehatan fiskal dan APBN, guna menjamin kontinuitas berbagai program peningkatan kesejahteraan rakyat, sehingga dibutuhkan visi bersama untuk segera merumuskan dan menyepakati solusi serta langkah kongkrit antisipasi terhadap dampak pengendalian BBM bersubsidi, dengan mengedepankan kepentingan nasional dan momentum yang ada.

Upaya peningkatan pengendalian subsidi BBM melalui kenaikan harga BBM dan proteksi terhadap rakyat miskin, diharapkan akan dapat menciptakan kesehatan fiskal dan APBN serta keadilan bagi rakyat miskin, sehingga dapat mendorong pertumbuhan ekonomi dan ketahanan ekonomi di tengah ketidakpastian ekonomi global. Serta yang tak kalah pentingnya adalah semakin meningkatnya alokasi pembiayaan berbagai program peningkatan kesejahteraan rakyat melalui perluasan pembangunan infrastruktur, kesehatan, pendidikan dan berbagai program pembangunan inklusif lainnya. Namun yang harus menjadi pertimbangan keras oleh pemerintah adalah dengan naiknya harga BBM juga akan memberikan *multiplier effect* terhadap kebutuhan dasar masyarakat. Dampak yang paling besar dengan naiknya harga BBM adalah naiknya harga kebutuhan pokok, tarif dasar listrik, transportasi dan harga-harga lainnya.

Walaupun demikian, pemerintah telah berencana menaikkan harga BBM. Sehingga kondisi ini menimbulkan perselisihan yang keras antara pihak yang pro dan kontra kenaikan harga BBM. Salah satu bentuk nyata dari penolakan yaitu banyaknya aksi penolakan yang dilakukan berbagai kalangan baik melalui media tulisan sampai kepada aksi unjuk rasa atau demonstrasi turun ke jalan yang dilakukan para mahasiswa maupun masyarakat. Semua aksi itu menyuarakan penolakan terhadap kenaikan harga BBM karena dengan dinaikkannya harga BBM maka rakyat akan sengsara dan menderita karena kenaikan harga BBM akan mengganggu stabilitas ekonomi masyarakat terutama kalangan menengah ke bawah. Tidak dinaikkannya saja harga BBM, masyarakat masih hidup menderita karena harga kebutuhan mereka tidak seimbang dengan pendapatannya. Lantas bagaimana jika harga BBM dinaikkan?

### **Asas Keadilan dalam Sebuah Kebijakan Publik**

Kebijakan publik menurut Rian Nugroho (2008:68) adalah keputusan otoritas Negara yang bertujuan mengatur kehidupan bersama. Dimana tujuan kebijakan publik dapat dibedakan dari sisi sumberdaya atau *recources*, yaitu antara kebijakan publik yang bertujuan mendistribusi sumberdaya Negara dan bertujuan menyerap sumberdaya Negara.

Leo Agustino dalam bukunya Dasar-Dasar Kebijakan Publik (2008:6), membuat kesimpulan dari beberapa karakteristik utama dari suatu definisi kebijakan publik. Pertama, kebijakan publik perhatiannya ditujukan pada tindakan yang mempunyai maksud dan tujuan tertentu daripada perilaku yang berubah atau acak. Kedua, kebijakan publik pada dasarnya mengandung bagian atau pola kegiatan yang dilakukan oleh pejabat pemerintah daripada keputusan yang terpisah-pisah. Ketiga, kebijakan publik merupakan apa yang sesungguhnya dikerjakan oleh pemerintah dalam mengatur perdagangan dan mengontrol inflasi. Keempat, kebijakan publik dapat berbentuk positif maupun negatif. Secara positif, kebijakan melibatkan beberapa tindakan pemerintah yang jelas dalam menanggapi suatu permasalahan; secara negatif, kebijakan publik dapat melibatkan suatu keputusan pejabat pemerintah untuk tidak melakukan suatu tindakan atau tidak mengerjakan apapun padahal dalam konteks tersebut keterlibatan pemerintah amat diperlukan. Kelima, kebijakan publik paling tidak secara positif, didasarkan pada hukum dan merupakan tindakan yang bersifat pemerintah.

Menurut Budi Winarno (2007:15), dalam kehidupan modern seperti sekarang ini, kita tidak dapat lepas dari apa yang disebut kebijakan publik. Kebijakan-kebijakan tersebut kita temukan dalam bidang kesejahteraan sosial (*social welfare*), di bidang kesehatan, perumahan rakyat, pertanian, pembangunan ekonomi, hubungan luar negeri, pendidikan nasional dan lain sebagainya. Sedangkan Rian Nugroho (2008:55) merumuskan definisi kebijakan publik secara sederhana yakni kebijakan publik adalah keputusan yang dibuat Negara, khususnya pemerintah, sebagai strategi untuk merealisasikan tujuan Negara yang bersangkutan. Kebijakan publik adalah strategi untuk mengantar masyarakat pada masa awal, memasuki masyarakat pada masa transisi, untuk menuju pada masyarakat yang dicita-citakan.

Dalam mengambil kebijakan terutama kebijakan menaikkan harga BBM pemerintah harus mempertimbangkan berulang kali dari segala hal termasuk dari segi keadilan. Siapa yang diuntungkan dan siapa yang dirugikan dengan kenaikan harga BBM tersebut. Bagaimana masyarakat miskin merespon kenaikan BBM? Apa yang terjadi dari segi pendapatan masyarakat terutama kalangan menengah ke bawah? Apakah benar opsi kenaikan BBM akan membuat masyarakat sejahtera atau sebaliknya akan membuat masyarakat semakin menderita?

## **Bantuan Langsung Sementara Masyarakat Bukan Konsep Pemberdayaan**

Payne (1997: 266): tujuan pemberdayaan masyarakat adalah untuk membantu masyarakat memperoleh daya untuk mengambil keputusan dan menentukan tindakan yang akan mereka lakukan yang terkait dengan diri mereka sendiri, termasuk mengurangi efek hambatan pribadi dan sosial dalam melakukan tindakan. Hal ini dapat dilakukan melalui peningkatan kemampuan dan rasa percaya diri pada masyarakat untuk menggunakan daya yang ia miliki, antara lain melalui transfer daya dari lingkungannya. Shardlow (1998:32) menjelaskan bahwa pengertian mengenai pemberdayaan pada intinya membahas bagaimana individu, kelompok maupun komunitas berusaha mengontrol kehidupan mereka sendiri dan mengusahakan untuk membentuk masa depan sesuai dengan keinginan mereka.

Pemberdayaan masyarakat mengacu kepada kata *empowerment*, yaitu sebagai upaya untuk mengaktualisasikan potensi yang sudah dimiliki sendiri oleh masyarakat. Jadi, pendekatan pemberdayaan masyarakat bertitik berat pada pentingnya masyarakat lokal yang mandiri sebagai suatu sistem yang

mengorganisir diri mereka sendiri sehingga diharapkan dapat memberi peranan kepada individu bukan sekedar objek, tetapi justru sebagai subjek pembangunan ikut menentukan masa depan dan kehidupan masyarakat secara umum, (Setiana, 2002:8). Kartasmita menyatakan bahwa upaya pemberdayaan masyarakat dapat dilihat dari tiga sisi, yaitu: (1) menciptakan suasana atau iklim yang memungkinkan potensi masyarakat berkembang (*enabling*); (2) memperkuat potensi atau daya yang dimiliki masyarakat (*empowering*); dan (3) melindungi kelompok lemah agar tidak tertindas oleh kelompok kuat dan mencegah terjadinya persaingan yang tidak seimbang serta eksploitasi yang kuat atas yang lemah (Setiana, 2005: 6).

Pada intinya, pemberdayaan masyarakat bukan membuat masyarakat makin tergantung pada program-program pemberian (*charity*). Karena tujuan akhirnya adalah memandirikan masyarakat dan membangun kemampuan untuk memajukan diri kearah kehidupan yang lebih baik secara berkesinambungan. Pemberdayaan bertujuan untuk memberikan kekuatan terhadap rakyat agar memiliki posisi tawar terhadap negara. Posisi tawar ini selanjutnya menjadi kekuatan untuk mengontrol kekuasaan negara dalam menyelenggarakan manajemen pemerintah, sehingga hak-hak rakyat tidak tereksploitasi dan dapat berpartisipasi secara aktif dan bebas.

Dalam melakukan pemberdayaan, keterlibatan masyarakat yang akan diberdayakan sangatlah penting sehingga tujuan dari pemberdayaan dapat tercapai secara maksimal. Program yang mengikutsertakan masyarakat, memiliki beberapa tujuan, yaitu agar bantuan tersebut efektif karena sesuai dengan kehendak, kemampuan serta kebutuhan mereka, serta meningkatkan keberdayaan (*empowering*) masyarakat dengan pengalaman merancang, melaksanakan dan mempertanggungjawabkan upaya peningkatan diri dan ekonomi (Kartasmita, 1996:249). Untuk itu diperlukan suatu perencanaan pembangunan yang di dalamnya terkandung prinsip-prinsip pemberdayaan masyarakat. Dalam perencanaan pembangunan seperti ini, terdapat dua pihak yang memiliki hubungan yang sangat erat yaitu pertama, pihak yang memberdayakan (*community worker*) dan kedua, pihak yang diberdayakan (masyarakat).

Dari seluruh uraian di atas dapat disebutkan bahwa Bantuan Langsung Sementara Masyarakat (BLSM) bukan merupakan sebuah konsep pemberdayaan. Pemberian BLSM hanya akan berdampak sesaat saja bagi masyarakat setelah itu masyarakat akan dihadapkan pada permasalahan yang baru. Pemberian BLSM juga akan semakin memiskinkan masyarakat termasuk

dari segi budaya, yaitu budaya bergantung dan mengemis kepada kekuatan orang lain. BLSM tidak mendidik bagi masyarakat. Dari segi sasaran juga belum tentu program BLSM akan tepat sasaran karena tidak adanya aturan yang jelas mengenai persyaratan penerima BLSM. Jikapun ada, seringkali yang seharusnya menerima bantuan malah tidak menerima dan sebaliknya. BLSM juga harus dikaji ulang oleh pemerintah, karena BLSM membuka peluang dan kesempatan untuk melakukan tindakan KKN (Korupsi Kolusi Nepotisme).

## **Perubahan Sosial Sebagai Dampak Kenaikan Harga BBM**

Perubahan sosial secara umum dapat diartikan sebagai suatu proses pergeseran atau perubahan struktur/ tatanan di dalam masyarakat, meliputi pola pikir yang lebih inovatif, sikap, serta kehidupan sosialnya untuk mendapatkan kehidupan yang lebih bermartabat. Konsep perubahan sosial dimaksudkan untuk mencakup bermacam perubahan di dalam lembaga-lembaga masyarakat yang mempengaruhi sistem sosialnya, termasuk nilai, sikap, dan pola tingkah laku antar kelompok di dalam masyarakat. (Soemardjan, 1986:3). Perubahan sosial: perubahan fenomena sosial di berbagai tingkat kehidupan manusia, mulai tingkat individu hingga tingkat dunia (Lauer 2001:5).

Pada dasarnya setiap masyarakat yang ada di muka bumi ini dalam hidupnya dapat dipastikan akan mengalami apa yang dinamakan dengan perubahan-perubahan. Tetapi perubahan yang terjadi antara masyarakat yang satu dengan masyarakat yang lain tidak selalu sama. Hal ini dikarenakan adanya suatu masyarakat yang mengalami perubahan yang lebih cepat bila dibandingkan dengan masyarakat lainnya. Mac Iver Dalam bukunya *Society A Textbook of Sociology* (1937), mengatakan bahwa perubahan sosial sebagai perubahan-perubahan dalam hubungan (*social relation*) atau perubahan terhadap keseimbangan (*equilibrium*) hubungan sosial. John Luwis Gillin dan John Philip Gillin dalam bukunya *Cultural Antropology* mengatakan perubahan sosial adalah suatu variasi dari cara-cara hidup yang diterima, yang disebabkan oleh perubahan-perubahan kondisi geografis, kebudayaan material, komposisi penduduk, ideologi maupun karena adanya difusi atau penemuan baru dalam masyarakat tersebut.

Adanya wacana kenaikan BBM dikhawatirkan dapat menyebabkan perubahan yang sangat mendalam dalam struktur masyarakat dari segala aspek. Dari aspek pendapatan, dengan naiknya harga BBM dapat dipastikan



bahwa pendapatan sebagian masyarakat akan berkurang hal ini disebabkan karena harga bahan dasar akan ikut naik sehingga berpengaruh terhadap pendapatan dan pengeluaran. Dari segi pekerjaan, akan terdapat banyaknya pengangguran karena biaya produksi akan meningkat sehingga menyebabkan perusahaan akan melakukan pemutusan hubungan kerja guna mengantisipasi kerugian. Dari segi hubungan sosial juga akan berubah hal ini disebabkan dengan naiknya harga BBM, masyarakat akan berlomba-lomba untuk mencari uang atau pendapatan sehingga waktu yang tersedia untuk menjalin hubungan sosial dengan orang lain akan terputus. Naiknya harga BBM juga akan membuat orang lebih rasional sehingga dalam segala hal sangat dipertimbangkan kebutuhannya. Orang tidak bisa dengan mudah lagi mengeluarkan uangnya untuk keperluan sosial.

## **Dampak Negatif Kebijakan Harga BBM**

Dalam bidang ekonomi, pendapatan masyarakat terutama kalangan menengah ke bawah akan turun secara drastis karena naiknya harga BBM ibarat sebuah bola api yang akan ikut membakar segala sesuatu yang dilewatinya. Dalam hal ini, seluruh biaya ikut naik, di antaranya biaya listrik, transportasi, pendidikan, dan kebutuhan pokok. Meskipun sebenarnya ada kebijakan yang mencegah naiknya harga beberapa barang kebutuhan seperti subsidi BBM bagi alat transportasi, subsidi Tarif Dasar Listrik, dan subsidi beasiswa pendidikan. Namun pada kenyataannya kebijakan itu hanya berlaku untuk sesaat saja dan belum tentu tepat sasaran.

Dalam bidang sosial, terjadinya degradasi moral sosial masyarakat. Tidak adanya kepedulian bagi sesama karena setiap individu cenderung berpikiran rasional. Meningkatkan resiko terjadinya tindakan kejahatan atau kriminal.

Dalam bidang budaya, melahirkan budaya baru yaitu budaya menggantungkan segala hidupnya kepada orang lain. Budaya mengemis lebih disukai daripada budaya kerja keras.

## **Daftar Pustaka**

- Suwarsono. 2006. *Perubahan Sosial Dan Pembangunan*. Jakarta: LP3ES.
- Nasdian, F.T. 2012. *Slide Perubahan Sosial Suatu Pengantar. Departemen Sains Komunikasi dan Pengembangan Masyarakat*. Bogor: IPB
- Agustino, L. 2008. *Dasar-Dasar Kebijakan Publik*. Jakarta: Alfa-beta.
- Nugroho, R. 2008. *Public Policy*. Jakarta: Elex Media Komputindo.

## **Bab Satu**

### **Analisis Kritis terhadap Kebijakan Energi Nasional**

<http://www.setkab.go.id/artikel-8534-kenaikan-harga-bbm-demikeadilan.html>

<http://gemapembebasan.or.id/artikel-254-tahun-2013-tahun-kepastian-kenaikan-harga-bbm.html>

<http://fisip.untagsmg.ac.id/mimbar-administrasi/100?task=view>

<http://agussiswoyo.net/ekonomi/arti-keadilan-sosial-bagi-seluruh-rakyat-indonesia/>

<http://news.detik.com/read/2012/03/19/085434/1870537/103/pengaruh-kebijakan-menaikkan-harga-bbm>

[http://www.waspada.co.id/index.php?option=com\\_content&view=article&id=237473:-blt-tak-bisa-jadi-kompensasi-kenaikan-bbm&catid=77:fokusutama&Itemid=13](http://www.waspada.co.id/index.php?option=com_content&view=article&id=237473:-blt-tak-bisa-jadi-kompensasi-kenaikan-bbm&catid=77:fokusutama&Itemid=13)

<http://www.padangtoday.com/?mod=berita&today=detil&id=349\0>

<http://ediscetak.joglosemar.co/berita/blt-bukan-solusi-bijak-69244.html>

<http://ediscetak.joglosemar.co/berita/blt-bukan-solusi-bijak-69244.html>

<http://haluankepri.com/opini-/26351-dampak-sosial-kenaikan-harga-bbm.html>

<http://belajarpsikologi.com/pengertian-perubahan-sosial/>

<http://id.shvoong.com/social-sciences/economics/2180843-konsep-dan-pengertian-pemberdayaan-masyarakat/>

## 1.4 Ekonomi Politik dalam Kebijakan Energi Nasional

*Lestari Agusalm, SE, MSi*

### Pendahuluan

Saat ini dunia saling terinterkoneksi antara satu negara dengan negara lain. Sebagai contoh, krisis keuangan di Amerika Serikat dan krisis utang Yunani yang mulai mencuat pada tahun 2008 terbukti merontokkan perekonomian kedua negara tersebut serta melesukan perekonomian negara-negara lain, termasuk Indonesia. Krisis tersebut berdampak pada perekonomian domestik, yaitu terjadinya penurunan Indeks Harga Saham Gabungan (IHSG), menekan pasar Surat Utang Negara (SUN), cadangan devisa yang menurun tajam, dan terdepresiasi nilai rupiah (Kementerian Keuangan, 2010).

Persoalan Bahan Bakar Minyak (BBM) juga dikhawatirkan akan memengaruhi banyak pihak yang berkepentingan. Rencana kenaikan harga BBM oleh pemerintah didasari oleh peperangan yang terjadi di Timur Tengah yang merupakan wilayah penghasil minyak dunia. Ketegangan yang terjadi di Timur Tengah mengakibatkan lalu lintas minyak dunia terhambat sehingga terjadi kelangkaan BBM dan mengakibatkan kenaikan harga minyak dunia serta memberikan *contagion effect* ke negara-negara lain. Jika tidak melakukan penyesuaian dengan kenaikan harga minyak dunia, pemerintah menilai kondisi tersebut akan merusak APBN. Kemudian muncul wacana pemerintah untuk meningkatkan harga BBM, yakni sebesar Rp 1.500,00. Pemerintah melalui Presiden Susilo Bambang Yudoyono dan Wakilnya Boediono memberikan informasi kepada publik bahwa jika pemerintah tidak segera menaikkan harga BBM pada 1 April 2012, maka APBN akan jebol (Majalah Detik, Edisi 2 April 2012).

Apabila APBN jebol maka asumsi dasar ekonomi makro 2012 tidak akan tercapai, sehingga mengganggu perekonomian nasional. Tabel 3, memberikan gambaran asumsi pemerintah bahwa harga minyak ICP sebesar USD 90 per barel. Sedangkan pada triwulan I di tahun 2012 harga minyak dunia melebihi asumsi makro, yaitu mencapai USD 105 per barel. Oleh karenanya, opsi kenaikan harga BBM yang diikuti dengan kompensasi dalam bentuk

## Bab Satu

### Analisis Kritis terhadap Kebijakan Energi Nasional

Bantuan Langsung Sementara Masyarakat (BLSM) dinilai oleh pemerintah sebagai opsi terbaik untuk mencapai target ekonomi makro sebagaimana yang tercantun dalam APBN.

**Tabel 3. Asumsi Dasar Ekonomi Makro 2011-2012**

Indikator Ekonomi	2011		2012
	APBN	APBN-P	APBN
Pertumbuhan Ekonomi (%)	6,4	6,5	6,7
Inflasi (%)	5,3	5,65	5,3
Nilai Tukar (Rp/USD)	9.250	8.700	8.800
Suku Bunga SPN 3 Bulan (%)	6,5*	5,6	6
Harga Minyak ICP (USD/barel)	80	95	90
<i>Lifting</i> Minyak (ribu barel/hari)	970	945	950

\*) APBN 2011 menggunakan asumsi suku bunga SBI 3 bulan

Sumber: Kementerian Keuangan

Senada dengan pemerintah, Jusuf Kalla mengatakan bahwa harga BBM harus naik, bila tidak pemerintah harus mengurangi anggaran belanja pembangunan. Kondisi tersebut akan memperlambat laju pembangunan infrastruktur, jalan-jalan akan semakin macet, anggaran untuk sekolah dan kesehatan serta sarana lain akan dipotong. Anggito Abimanyu juga berpendapat bahwa produksi minyak Indonesia yang hanya 900-an ribu barel/hari kurang dari kebutuhan konsumsi dalam negeri 1,4 juta barel per hari. Dengan naiknya harga minyak mentah di pasar dunia, maka pengeluaran negara untuk membeli BBM akan makin besar dan artinya makin jauh di atas anggaran yang disiapkan negara. Oleh sebab itu maka jawabannya harga BBM harus naik.

Dengan menggunakan sudut pandang yang berbeda, muncul suatu pertanyaan apakah dengan semakin meluasnya integrasi ekonomi nantinya akan meruntuhkan kedaulatan suatu negara? Pertanyaan ini muncul karena alasan pemerintah menaikkan harga BBM sangat tergantung kepada harga pasar dunia. Dalam pentas perdagangan dunia, Indonesia merupakan negara terbuka kecil sehingga hanya menjadi *price taker*. Apakah Indonesia adalah negara yang lebih liberal dibanding Amerika? Sedangkan kita tidak memiliki kemampuan untuk mengontrol harga dunia? Atau jangan-jangan persoalan rencana kenaikan harga BBM tidak semata-mata masalah ideologi, tetapi sesuatu yang lebih 'mengerikan' dari itu. Ada apa sebenarnya di balik angka-angka statistik terkait persoalan BBM yang disebutkan pemerintah?

## Aspek Konstitusi dalam Pembentukan Harga BBM

Berdasarkan konstitusi, telah ditegaskan bahwa Indonesia tidak menganut paham liberalisme terutama untuk sektor-sektor vital seperti BBM. Hal ini tercermin dengan dicabutnya Pasal 28 Ayat (2) dari UU Nomor 22 Tahun 2001 tentang Migas yang bertentangan dengan UUD RI oleh Mahkamah Konstitusi (MK) pada tahun 2003 lalu. Tetapi putusan MK ini dilecehkan dengan diterbitkan Peraturan Pemerintah Nomor 36 Tahun 2004. Pasal 72 Ayat (1) berbunyi: “Harga bahan bakar minyak dan gas bumi, kecuali gas bumi untuk rumah tangga dan pelanggan kecil, diserahkan pada persaingan usaha yang wajar, sehat, dan transparan.” Ini adalah liberalisme yang dihaluskan. Undang-Undang ini secara implisit menyatakan bahwa rakyat Indonesia harus membayar BBM sesuai dengan harga pasar internasional, yakni yang ditetapkan oleh *New York Mercantile Exchange* (NYMEX).

Pernyataan SBY dan Boediono mengenai jebolnya APBN akibat kenaikan harga minyak dunia mengusik beberapa peneliti untuk melakukan hitung-hitungan BBM. Baik Kwik maupun Abimanyu menyatakan bahwa tanpa adanya kenaikan BBM pemerintah sebenarnya telah mengantongi surplus Rp 96,78 triliun. Lebih tajam Kwik mengatakan bahwa pemerintah berbohong bahwa APBN jebol karena BBM. Ia justru berpendapat bahwa kelebihan surplus tersebut adalah bentuk subsidi rakyat kepada pemerintah. Secara implisit, apabila pemerintah berencana menaikkan harga BBM sama artinya dengan pemerintah merasa subsidi yang diberikan oleh rakyat masih kurang, sehingga rakyat harus memberi tambahan subsidi sebesar Rp 1.500,00 per liter. Perlu diketahui bahwa konsumsi BBM adalah 396,226 juta barrel per tahun dan 60 persen dari total konsumsi tersebut merupakan produksi minyak dalam negeri. Rata-rata biaya produksi BBM setelah dikurangi berbagai biaya, kira-kira sebesar Rp 566,00 per liter. Karena pemerintah selalu mengikuti harga minyak internasional maka rakyat harus membayar Rp 4.500,00/liter kepada pemerintah. Berapa keuntungan pemerintah dari minyak domestik? Keuntungan dari minyak domestik tersebut jauh lebih besar dibandingkan beban harga dari impor minyak dunia. Hasil hitung-hitungan tersebut menghasilkan surplus bersih sebesar Rp 96,78 triliun. Tidak cukup dengan itu pemerintah malah ingin menaikkan harga menjadi Rp 6.000,00.

Berbeda dengan Kwik, Abimanyu menilai bahwa apabila harga BBM tidak dinaikkan maka lama kelamaan surplus Rp 96,78 triliun tersebut akan mengecil dan habis. Ia berkesimpulan bahwa harga BBM harus naik mejadi Rp 5.500,00, yakni kenaikan Rp 1.000,00. Opsi kenaikan BBM sebesar Rp

1.500,00 dinilai akan memperburuk perekonomian masyarakat terutama masyarakat berpendapatan menengah ke bawah. Abimanyu juga setuju dengan pemerintah bahwa kenaikan harga BBM harus diiringi dengan pemberian kompensasi kepada rakyat miskin, tetapi lebih kecil dari yang diusulkan oleh pemerintah.

Kedua pakar tersebut memberikan ilustrasi kepada kita bahwa dengan data yang sama mereka memiliki pandangan yang berbeda. Hal ini dikarenakan keduanya memiliki ideologi yang berbeda. Tetapi penulis relatif lebih sependapat dengan Kwik, dengan alasan bahwa jika dilihat dari sektor ekonomi yang paling banyak menggunakan BBM, maka sektor transportasi publik berada pada urutan pertama, kemudian disusul oleh sektor transportasi swasta, kemudian disusul oleh sektor listrik dan gas. Di Indonesia, pengguna transportasi publik pada umumnya adalah masyarakat menengah ke bawah, sedangkan pengguna transportasi swasta meliputi seluruh lapisan masyarakat. Kenaikkan harga BBM akan meningkatkan biaya transportasi yang pada akhirnya dibebankan kepada pengguna transportasi umum tersebut.

Kebijakan kenaikan harga bukanlah upaya efisiensi dan pemerataan distribusi pendapatan. Dampak kenaikan harga lebih diderita oleh kelompok rumah tangga berpenghasilan rendah. Kenaikkan harga BBM memiliki *multipplier effect* ke semua sektor ekonomi yang pada akhirnya mengurangi daya beli atau pendapatan riil masyarakat. Pada tahun 2011, terdapat 30.018.930 jiwa penduduk yang berada di bawah garis kemiskinan atau sekitar 12,63% dari seluruh penduduk Indonesia (BPS, 2011). Bagi masyarakat miskin pengurangan pendapatan berdampak pada pengurangan gizi makanan. Selanjutnya mereka akan terus terjebak dalam lingkaran kemiskinan seperti yang digambarkan oleh Gunnar Myrdal dalam karya ilmiahnya *Asian Drama* (Damanhuri, 2011). Tentunya sulit bagi pemerintah untuk mencapai target kemiskinan menurun menjadi 7,5% bila gegabah untuk menaikkan harga BBM.

## **Analisis Dampak Kenaikan Harga BBM menggunakan Model CGE**

Penulis mencoba melakukan analisis dampak kenaikan harga BBM terhadap ekonomi makro menggunakan model *Computable General Equilibrium* (CGE) dengan metode *recursive dynamic*, dengan tiga skenario, yakni; (1) Simulasi 1; Kenaikan harga BBM sebesar Rp 1.500,00 tanpa adanya kompensasi, (2) Simulasi 2; kenaikan harga BBM sebesar Rp 1.500,00 diikuti

adanya kompensasi BBM sebesar Rp 25,6 Triliun, (3) Simulasi 3; peningkatan efisiensi Pertamina sebesar 5% dan peningkatan efisiensi transportasi sebesar 10%. Tujuan analisis ini adalah untuk menilai apakah rencana kebijakan pemerintah secara ekonomi dapat diterima atau tidak.

Tabel 5 memperlihatkan dampak ekonomi makro dari ketiga simulasi di atas. Simulasi 1 menunjukkan bahwa sebagian besar indikator ekonomi makro mengalami penurunan kecuali inflasi, begitu juga dengan simulasi 2. Dari kedua simulasi tersebut dapat disimpulkan bahwa pemberian kompensasi tidak berdampak signifikan terhadap ekonomi makro. Artinya, kompensasi tersebut tidak mampu memperbaiki perekonomian akibat kenaikan harga BBM. Simulasi 2 menunjukkan peningkatan inflasi sebesar 0,38%, sehingga mengurangi konsumsi rumah tangga sebesar 0,39%, yang berdampak pada penurunan pendapatan nasional sebesar 0,25%. Kinerja perdagangan juga memburuk ketika terjadi penurunan ekspor maupun impor.

**Tabel 4. Dampak Kenaikan Harga BBM terhadap Ekonomi Makro**

Indikator Makro	SIM 1	SIM 2	SIM 3
PDB	-0,25	-0,25	1,34
Inflasi	0,35	0,38	-0,12
Real Household Consumption	-0,37	-0,39	0,82
Pengeluaran Pemerintah	-0,37	-0,39	0,82
Ekspor Total	-0,68	-0,65	1,52
Impor Total	-0,86	-0,89	-1,02

Berbeda dengan simulasi 1 dan simulasi 2, resultan pada simulasi 3 menunjukkan dampak ekonomi makro yang membaik dilihat dari indikator makro ekonomi, di mana pendapatan nasional, konsumsi rumah tangga, dan ekspor meningkat, juga terjadi penurunan inflasi dan impor. Efisiensi transportasi publik dapat ditempuh dengan menyediakan transportasi publik yang nyaman seperti peremajaan bis-bis, membangun monorel dan *Mass Rapid Transit* (MRT) yang menghubungkan berbagai lokasi strategis. Apabila pemerintah fokus dalam meningkatkan efisiensi Pertamina dan efisiensi transportasi publik maka ekonomi makro jauh lebih baik dibandingkan memilih opsi simulasi 1 atau simulasi 2. Analisis ekonomi, kebijakan kenaikan harga BBM tidak tepat sasaran.

## Penutup

Persoalan BBM adalah persoalan yang rumit. Ia tidak hanya memiliki dimensi ekonomi tetapi lebih dari itu, ia juga memiliki dimensi politik. Apa alasan politik dibalik kenaikan harga BBM? Jawaban persisnya hanya pemerintah yang tahu. Tetapi jika kita mengamati pergolakan politik saat ini, partai pemerintah dalam hal ini Partai Demokrat banyak diduga terlibat kasus korupsi. Tentunya yang saya maksud adalah kader-kader Partai Demokrat. Hasil survei dari beberapa lembaga survei menunjukkan kepercayaan masyarakat terhadap Partai Demokrat mengalami penurunan yang sangat drastis. Lalu bagaimana caranya agar pemerintahan yang dipimpin oleh SBY kembali mendapat simpati dari masyarakat? Kata kuncinya adalah kompensasi dan sejenis-nya. Kebijakan seperti ini biasanya diambil menjelang pemilu juga saat masyarakat sudah tidak simpati kepada pemerintah.

Pemerintah memanfaatkan memontum kenaikan harga minyak dunia, sebagai alasan untuk menaikkan harga minyak domestik dan imbalannya pemerintah memberikan kompensasi kepada masyarakat miskin. Sayangnya masyarakat tidaklah sebodoh seperti persepsi pemerintah. Derita akibat kenaikan harga BBM tidak dapat dipulihkan dengan besaran kompensasi yang dicanangkan. Masih teringat segar dalam ingatan ketika menjelang pemilu 2009 pemerintah menurunkan tiga kali harga BBM yang sebelumnya dinaikan terlebih dahulu. Jurus ini jitu untuk mendongkrak popularitas SBY dan partainya ditambah dengan iklan anti korupsi dan penambahan gaji bagi PNS. Tetapi semua iklan anti korupsi tersebut omong kosong belaka. Jika pemerintah ingin mengulangi politik BBM tahun 2008 maka itu takkan berhasil dengan situasi politik hari ini.

Alasan lain pemerintah menginginkan kenaikan harga BBM, yaitu karena kuatnya tekanan asing terhadap perekonomian Indonesia. Kuatnya tekanan asing tersebut tercermin dari ketidakmampuan pemerintah meredam gejolak neo liberalisme dengan menyerahkan harga BBM pada harga internasional. Apabila harga BBM naik, perusahaan minyak seperti Shell, Petronas, dan lainnya akan memiliki daya saing yang relatif lebih tinggi. Menurut Eriyatno (2011), kebijakan ekonomi yang diserahkan ke pasar internasional adalah bentuk imperialisme baru dengan menjajah perekonomian suatu negara.

Hiruk pikuk persoalan BBM semakin memanas ketika media massa proaktif dalam mengawal dan memberikan informasi seputar wacana pemerintah terkait BBM kepada publik. Dikatakan hiruk pikuk karena hampir semua *stakeholder* memainkan drama untuk mendapat simpati masyarakat,



baik itu pihak yang setuju dengan kenaikan harga BBM maupun pihak yang tidak setuju dengan rencana kenaikan harga BBM. Betapa mudahnya pejabat publik dan wakil rakyat berubah-ubah dalam mengemukakan pendapat. Saat ini saya melihat Partai Demokrat dijadikan bulan-bulanan bersama oleh berbagai partai karena dominasi partai ini begitu kuat. Dalam kondisi partai demokrat yang tersandung banyak masalah, partai-partai lainnya memanfaatkan kondisi ini untuk mendapat perhatian masyarakat sehingga semakin memperkuat partai-partai tersebut.

Persoalan BBM sejatinya bukan masalah kesejahteraan namun lebih didominasi oleh kepentingan politik. Sering kali, ketika kepentingan politik berbenturan dengan masalah kesejahteraan masyarakat, para politikus lebih memilih kepentingan politik. Hal terjadi karena alasan oportunistis. Politikus seperti ini tidak memiliki prinsip dan jiwa kenegaraan. Alhasil keputusan rapat paripurna DPR adalah keputusan yang secara halus meliberalisasi BBM. Selain itu, keputusan tersebut terkesan hanya memperlihatkan eksistensi partai mana yang kuat syahwat politiknya. Akibat dari putusan tersebut maka menimbulkan spekulasi dan ketidakpastian. Ketidakpastian ini mengakibatkan instabilitas perekonomian. Dengan harga BBM tidak naik saja sudah terjadi kenaikan harga kebutuhan pokok. Dengan putusan DPR saat ini, peluang untuk terjadi kenaikan sekali lagi pada harga-harga sangat besar.

Dari berbagai uraian diatas ada beberapa kesimpulan yang dapat dibuat, di antaranya; (1) alasan APBN 2012 jebol karena semakin besarnya beban subsidi akibat kenaikan harga minyak dunia tidak dapat dibenarkan, (2) berdasarkan resultan simulasi model CGE, terlihat bahwa kenaikan harga BBM yang disertai pemberian kompensasi tidak membuat perekonomian lebih baik daripada tanpa diberikan kompensasi, (3) langkah yang harus segera ditempuh oleh pemerintah adalah dengan melakukan langkah-langkah efisiensi transportasi publik, efisiensi Pertamina, juga peningkatan infrastruktur. Langkah-langkah ini jauh lebih efektif untuk menyelamatkan dan mendorong perekonomian nasional daripada menggantungkan diri pada pasar bebas.

## Daftar Pustaka

- Damanhuri DS. 2010. *Ekonomi Politik dan Pembangunan (Teori, Kritik, dan Solusi bagi Indonesia dan Negara Sedang Berkembang)*. IPB PRESS. Bogor.
- Eriyatno. 2011. *Membangun Ekonomi Komparatif (Strategi Meningkatkan Kemakmuran Nusa dan Resiliensi Bangsa)*. Alex Media Komputindo. Jakarta.
- Esdmwatch. 2012. Anggito Abimanyu Usulkan BLT Rp 100,00 Per Bulan, Kenaikan BBM Rp1000. [http://www.esdmwatch.com/e1/index.php?option=com\\_content&view=frontpage&Itemid=1](http://www.esdmwatch.com/e1/index.php?option=com_content&view=frontpage&Itemid=1) diakses 3 Mei 2012.
- Kementerian Keuangan Republik Indonesia 2010. Tim Asistensi Sosialisasi Kebijakan Pencegahan dan Penanganan Krisis Sistem Keuangan. 2010. *Buku Putih Upaya Pemerintah da-lam Pencegahan dan Penanganan Krisis*. Edisi Januari 2010. Kementerian Keuangan Republik Indonesia, Jakarta.
- Kementerian Keuangan Republik Indonesia. 2012. Nota Keuangan dan Anggaran Pendapatan dan Belanja Negara, Tahun Anggaran 2012. Jakarta. <http://www.anggaran.depkeu.go.id/Content/11-08-18,%20NK%20RAPBN%202012.pdf> diak-ses 3 Mei 2012.
- Kwik Kian Gie. 2012. *Kelebihan Uang: Kok APBN Dibilang Jebol*. Majalah Detik 2 April 2012. Jakarta.
- Oktaviani, R. 2011. *Model Ekonomi Keseimbangan Umum (Teori dan Aplikasinya di Indonesia)*. IPB PRESS. Bogor.
- Salvatore, D. 1997. *Ekonomi Internasional*. Munandar [penerjemah]. Erlangga, Jakarta.

## 1.5 Membangun Hutan dengan Subsidi BBM

*Alex Yungan Harahap, SHut*

### Pendahuluan

Dalam APBN 2013, pemerintah menetapkan alokasi anggaran untuk subsidi energi sebesar Rp 274,4 triliun. Pada tahun 2013, subsidi BBM mendapat jatah sebesar Rp 193,8 triliun dan subsidi listrik Rp 80,9 triliun. Kuota BBM meningkat menjadi 46 juta kiloliter dibanding tahun sebelumnya (Media Indonesia, 2013). Pada tahun 2012, pemerintah menetapkan kuota BBM bersubsidi sebanyak 45,27 juta kiloliter. Penambahan kuota BBM bersubsidi ini mengalami kenaikan sampai dua kali dari jatah 40 juta kilo liter dalam APBN 2012. Pada tahun 2013, konsumsi BBM bersubsidi diperkirakan akan melampaui angka 50 juta kiloliter jika tidak ada pengendalian.

Di sisi lain, berbagai kalangan khawatir akan dampak perubahan iklim global. Jika kekhawatiran ini menjadi kenyataan, malapetaka besar yang akan menimpa planet bumi menjadi tidak terhindari. Oleh banyak pihak sedang mengusahakan jalan keluar atas masalah ini. Benarkah para pihak tersebut cukup serius menangani dampak perubahan iklim?

### Manis di Bibir Memutar Kata

Isu perubahan iklim global kini menjadi topik hangat dalam perbincangan di berbagai kalangan dan belahan dunia manapun, tidak terkecuali Indonesia. Berbagai kebijakan sudah dilakukan, namun belum menyentuh pada substansi masalah yang sebenarnya. Oleh banyak pihak, terutama negara-negara maju, isu perubahan iklim global kerap dipandang bahwa dengan menjaga hutan dalam wujud utuh tanpa menggonggonya adalah jalan utama untuk mengatasi persoalan ini.

Sejak pertemuan G-20, 25 September 2009 di Pittsburg, Amerika Serikat, Presiden Susilo Bambang Yudhoyono telah menyatakan keseriusannya mengatasi perubahan iklim global. Indonesia hendak menurunkan emisinya hingga 26% tahun 2020 dengan usaha sendiri dan mencapai 41% apabila mendapat dukungan pendanaan internasional.

## Bab Satu

### Analisis Kritis terhadap Kebijakan Energi Nasional

Keseriusan tersebut ditunjukkan pemerintah dengan mengeluarkan Peraturan Presiden No. 61 Tahun 2011 tentang Rencana Aksi Nasional Penurunan Emisi Gas Rumah Kaca. Keluarnya kebijakan tersebut, seperti ingin memperlihatkan dan menegaskan kembali, bahwa dalam menurunkan emisi gas rumah kaca, Presiden Susilo Bambang Yudhoyono ingin benar-benar berkomitmen dalam penyelamatan bumi.

Di balik itu semua, sejauh ini arti penting hutan mirip sebuah lirik lagu lawas “manis di bibir memutar kata. Arti penting hutan tidak pernah jauh dan mencapai “klimaks” hanya di ruang-ruang seminar, kajian, dan diskusi. Ada sebuah fenomena menarik hingga menggelitik, tatkala pemerintah gencar mengkampanyekan perlindungan lingkungan, yaitu dengan menjaga kelestarian hutan dengan alasan menyelamatkan planet bumi dari dampak perubahan iklim. Hal ini kontraproduktif, penggunaan bahan bakar fosil seperti BBM praktis meningkatkan CO<sub>2</sub> di udara. Ironisnya, pemerintah malah mendukungnya dengan memberikan subsidi.

Data ICCSR (*Indonesia Climate Change Sectoral Road-map*) tahun 2010 mencatat sektor transportasi mengonsumsi energi minyak bumi hingga 48% dari konsumsi nasional. Dari total konsumsi energi sektor transportasi ini, hampir seluruhnya (88%) diserap oleh transportasi jalan, dan sisanya diserap oleh moda transportasi lainnya, seperti transportasi udara (7%), transportasi perkeretaapian (4%), serta transportasi laut, sungai, danau dan penyebrangan (1%). Pertumbuhan konsumsi energi berbanding lurus dengan laju pertumbuhan kendaraan bermotor di Indonesia baik pribadi hingga umum. Angka-angka dari Badan Pusat Statistik di bawah ini (Tabel 5) menunjukkan hal tersebut.

**Tabel 5. Perkembangan Jumlah Kendaraan Bermotor Menurut Jenis Tahun 2000–2011**

Tahun	Mobil	Bis	Truk	Sepeda Motor	Jumlah
2000	3,038,913	666,280	1,707,134	13,563,017	18,975,344
2001	3,189,319	680,550	1,777,293	15,275,073	20,922,235
2002	3,403,433	714,222	1,865,398	17,002,130	22,985,183
2003	3,792,510	798,079	2,047,022	19,976,376	26,613,987
2004	4,231,901	933,251	2,315,781	23,061,021	30,541,954
2005	5,076,230	1,110,255	2,875,116	28,531,831	37,623,432

**Tabel 5. Perkembangan Jumlah Kendaraan Bermotor Menurut Jenis Tahun 2000–2011 (Lanjutan)**

Tahun	Mobil	Bis	Truk	Sepeda Motor	Jumlah
2006	6,035,291	1,350,047	3,398,956	32,528,758	43,313,052
2007	6,877,229	1,736,087	4,234,236	41,955,128	54,802,680
2008	7,489,852	2,059,187	4,452,343	47,683,681	61,685,063
2009	7,910,407	2,160,973	4,452,343	52,767,093	67,336,644
2010	8,891,041	2,250,109	4,687,789	61,078,188	76,907,127
2011	9,548,866	2,254,406	4,958,738	68,839,341	85,601,351

Sumber: [www.bps.go.id](http://www.bps.go.id)

Data BPS mencatat, tahun 2009 jumlah kendaraan bermotor menurut jenis berjumlah 67.336.644 unit. Sebelumnya, tahun 2005 jumlah kendaraan bermotor menurut jenis berjumlah 37.623.432 unit. Jumlah kendaraan bermotor di tahun ini adalah angka tertinggi dari tahun-tahun sebelumnya. Akibatnya, pada tahun 2005 bidang transportasi tercatat sebagai kontributor terbesar ketiga emisi di bidang energi, setelah industri dan pembangkit listrik. Kontribusinya sekitar 68 juta ton CO<sub>2</sub>. Meskipun hanya berbeda ± 1 juta ton CO<sub>2</sub> dari tahun 2005, tahun 2009, transportasi memproduksi emisi hingga 67 juta ton CO<sub>2</sub>. Setiap tahunnya laju pertumbuhannya sekitar 8% - 12% (ICSSR, 2010).

Tahun 2011 jumlah kendaraan bermotor menurut jenis mencapai angka 85.601.351 unit. Tahun 2012 jumlah kendaraan bermotor melejit menjadi 94.229.299 unit dengan pertumbuhan 12% (Kompas.com, 2013). Bagaimana dengan perkembangan jumlah kendaraan bermotor di tahun 2013 ini, semakin berkurang ataukah justru semakin membludak? Pertanyaannya, benarkah pemerintah serius menangani perubahan iklim, terutama akibat emisi CO<sub>2</sub>? Data Kementerian Keuangan mengungkap sikap pemerintah terhadap emisi CO<sub>2</sub> ini.

**Tabel 6. Anggaran Pemerintah Terhadap Emisi CO<sub>2</sub> (triliun rupiah)**

Uraian Anggaran	Tahun						
	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Subsidi BBM	64,2	83,8	139,1	45,0	82,4	165,1	211,9
Perlindungan Lingkungan	2,7	5,0	5,3	10,7	6,6	10,1	10,6
Kementerian Kehutanan	1,5	1,8	3,2	2,1	3,3	5,9	6,1
Kementerian Negara Lingkungan Hidup	0,3	0,4	0,4	0,4	0,4	1,0	0,9

Sumber: Kementerian Keuangan (2012)

Dana APBN yang dialokasikan pemerintah untuk subsidi BBM yang justru menambah CO<sub>2</sub> di udara ternyata jauh lebih besar ketimbang dana untuk kegiatan atau sektor yang dapat menurunkan CO<sub>2</sub> dari udara. Contohnya, tahun 2010 pemerintah mengalokasikan dana APBN untuk subsidi BBM Rp 82,4 triliun, kontras dengan dana perlindungan lingkungan hanya Rp 6,6 triliun. Tahun 2011 anggaran ini meningkat menjadi Rp 10,1 triliun. Akan tetapi subsidi BBM juga melonjak hingga Rp 165,1 triliun. Tahun 2012 dana perlindungan lingkungan kembali meningkat menjadi Rp 10,6 triliun. Akan tetapi subsidi BBM pada tahun ini meledak mencapai angka Rp 211,9 triliun.

Anehnya, dua lembaga pemerintah yang representatif soal perlindungan lingkungan, seperti Kementerian Kehutanan malah dapat anggaran tahunan masing-masing hanya sebesar Rp 3,3 triliun tahun 2010, Rp 5,9 triliun tahun 2011, dan Rp 6,1 triliun pada tahun 2012. Sementara Kementerian Negara Lingkungan Hidup mendapat anggaran tahunan lebih kecil, hanya sebesar Rp 0,4 triliun tahun 2010, Rp 1,0 triliun tahun 2011 dan Rp 0,9 triliun tahun 2012.

Jika dijumlahkan, total dana APBN untuk subsidi BBM yang menambah CO<sub>2</sub> di udara dari tahun 2006 sampai tahun 2012 adalah Rp 791,5 triliun. Sedangkan anggaran untuk kegiatan dan sektor yang dapat menurunkan CO<sub>2</sub> dari udara, seperti anggaran Perlindungan Lingkungan, Kementerian Kehutanan dan Kementerian Negara Lingkungan Hidup, hanya sebesar Rp 78,7 triliun. Amat ironis!

Akhirnya, apakah pemerintah benar-benar serius menangani perubahan iklim, terutama akibat emisi CO<sub>2</sub>? Pepatah tua pernah berkata: "Tong kosong nyaring bunyinya". Dalam menangani perubahan iklim, sikap pemerintah tak

ubahnya seperti pepatah tua ini. Tong kosong ini terus diperdendangbunyikan oleh pemerintah. Anehnya, banyak pihak tetap saja masih mempercayainya.

## Membangun Hutan

Pertanyaan selanjutnya akan mudah ditebak. Apa yang dapat kita lakukan atau kita harus bagaimana? Pertanyaan tersebut sering muncul di benak kita. Adakah jalan keluar untuk dapat menyelamatkan bumi dari dampak perubahan iklim? Bagi manusia-manusia pesimis tentu tidak dapat berbuat banyak, karena kreatifitasnya telah mati atau sengaja dibuat mati. Sebaliknya, bagi manusia-manusia optimis, tentu banyak jalan menuju “Roma”.

Bagaimana jika seandainya uang yang dilalokasikan pemerintah untuk subsidi BBM digunakan untuk menanam kembali hutan? Apa yang dapat dilakukan? Yang berarti juga menyelamatkan planet bumi dari dampak perubahan iklim karena meningkatnya emisi CO<sub>2</sub> di udara. Analisis di bawah ini (Tabel 7) memperlihatkan yang dapat dilakukan jika dana APBN untuk subsidi BBM digunakan untuk membangun kembali hutan. Analisis meliputi tahun 2010 sampai tahun 2013.

**Tabel 7. Subsidi BBM dan Implikasinya**

Item		Tahun			
		2010	2011	2012	2013
Subsidi BBM	Triliun Rupiah	82.351,3	165.161,3	211.900,0	193.805,0
Jumlah Bahan Bakar	Kiloliter	18.300.288,9	36.702.511,1	47.088.888,9	43.067.777,8
Emisi CO <sub>2</sub>	Ton	42.090.664,4	84.415.775,6	108.304.444,5	99.055.888,9
	Ton/kapita	0,18	0,36	0,46	0,41
Membangun Hutan <sup>a</sup>	Ha	4.117.565,0	8.258.065,0	10.595.000,0	9.690.250,0
Menangkap CO <sub>2</sub> <sup>b</sup>	Ton	188.721.729,2	567.216.375,0	1.241.542.271,0	2.441.616.834,0
	Ton/kapita	0,80	2,40	5,20	10,08

Diolah dari: Kementerian Keuangan (2012-2013); Statistik Indonesia (2013); DEFRA (2005)

<sup>a</sup>Biaya Reboisasi Rp 20.000.000 per ha (Soedomo, 2012)

<sup>b</sup>NPP 12,5 tC per ha per tahun (Grace, 2005) sampai umur 10 tahun

## Bab Satu

### Analisis Kritis terhadap Kebijakan Energi Nasional

Seperti dapat dilihat, uang yang dibelanjakan untuk subsidi BBM bisa mengembangkan 4,1 juta hektar hutan tahun 2010, 8,2 juta hektar hutan tahun 2011, 10,6 juta hektar hutan tahun 2012 dan 9,7 juta hektar hutan tahun 2013. Menggunakan data produktivitas primer bersih (*Net Primary Productivity*), selama periode tersebut, jumlah CO<sub>2</sub> yang diserap oleh hutan akan menjadi 0,80 ton per kapita pada tahun 2010, 2,40 ton per kapita pada tahun 2011, 5,20 ton per kapita pada tahun 2012 dan 10,08 ton per kapita tahun 2013. Selama periode yang sama, emisi CO<sub>2</sub> dari Indonesia adalah 0,18 ton per kapita pada tahun 2010, 0,36 ton per kapita pada tahun 2011, 0,46 ton per kapita pada tahun 2012 dan 0,41 ton per kapita pada tahun 2013.

Jika kegiatan ini dimulai dari tahun 2010 - 2013, ada 32.660.880 hektar hutan yang bisa dibangun kembali di Indonesia, seandainya uang tersebut tidak dibakar, yang justru dampaknya malah menghasilkan dan meningkatkan emisi CO<sub>2</sub> di udara. Bagaimana jika kegiatan ini dimulai dari tahun 2004 - 2009, saat Susilo Bambang Yudhoyono (SBY) terpilih menjadi Presiden Indonesia dan terpilih kembali untuk tahun 2009 - 2014? Setidaknya, sekitar 57.499.585 hektar hutan siap menyedot emisi CO<sub>2</sub> di Indonesia. Bukankah ini kerja yang luar biasa? Kemampuan hutan untuk menyerap CO<sub>2</sub> lebih tinggi, sebaliknya emisi CO<sub>2</sub> yang dihasilkan akibat penggunaan BBM dapat ditangkal. Artinya emisi CO<sub>2</sub> di Indonesia dapat diturunkan. Udara sejuk dan bersih dapat kita rasakan kembali, stok kayu untuk di-perdagangkan dapat terjaga dengan baik. Ekspor kayu ke luar negeri menjadi keniscayaan untuk dilakukan, sehingga dapat menambah pemasukan bagi negara, dan lain sebagainya.

## Penutup

Tahun 2013 alokasi APBN untuk subsidi BBM sebesar Rp 193,8 triliun. Jika dibandingkan dengan tahun sebelumnya, jumlah ini meningkat dari APBN tahun 2012 yang berjumlah Rp 137,4 triliun. Setiap tahunnya, alokasi APBN untuk subsidi BBM terus mengalami peningkatan dari tahun ke tahun. Akibatnya, konsumsi BBM juga meningkat. Sedangkan bahan dasar minyak di bumi ini relatif tetap. Generasi yang akan datang juga berhak merasakan nikmatnya BBM, seperti yang kita rasakan saat ini.

Patut digarisbawahi, sejarah subsidi BBM di masa-masa yang lalu. Sembilan tahun terakhir, hampir setiap tahun realisasi anggaran untuk subsidi BBM selalu melebihi pagu anggaran. Dua tahun terakhir, anggaran subsidi BBM mengalami deviasi yang hebat, dan puncaknya terjadi pada tahun 2012,



yang dalam realisasinya akhirnya meledak mencapai angka Rp 211,9 triliun. Setiap tahunnya pula pemerintah terus membakar uangnya dalam jumlah besar hanya demi meningkatkan emisi CO<sub>2</sub> di udara.

Tahun 2013 tidak ada jaminan bahwa alokasi dana APBN untuk subsidi BBM dalam realisasinya nanti tidak akan melebihi pagu APBN, kecuali alokasi dana APBN untuk subsidi BBM ini perlahan dikurangi dan akhirnya dapat dihilangkan. Kemudian alokasi dana tersebut, digunakan untuk kegiatan produktif lainnya. Jika point pentingnya adalah menyelamatkan planet bumi dari dampak perubahan iklim karena meningkatnya emisi gas rumah kaca (CO<sub>2</sub>) di udara, membangun hutan dengan subsidi BBM dapat dipertimbangkan sebagai solusi oleh pemerintah.

Akhirnya, apakah kita akan tetap melakukan hal yang sama secara terus menerus tetapi mengharapkan hasil yang berbeda? Einstein pernah berkata: “Definisi kegilaan adalah melakukan hal yang sama terus menerus tetapi mengharapkan hasil berbeda”. Tuhan menciptakan manusia sebagai solusi di muka bumi ini. Masalah global membutuhkan cara pikir global untuk dapat keluar dari sekelumit persoalan. Tidak ada yang mustahil untuk memperbaiki sesuatu keadaan menjadi lebih baik, termasuk menyelamatkan planet bumi dari dampak perubahan iklim karena meningkatnya emisi gas rumah kaca (CO<sub>2</sub>) di udara, asalkan “definisi kegilaan” Einstein tidak kita amini bersama. Perubahan adalah suatu keniscayaan. Yang tidak mau berubah adalah manusia-manusia tertinggal.

## Daftar Pustaka

- [BPS] Badan Pusat Statistik Republik Indonesia. 2012. *Perkembangan Jumlah Kendaraan Bermotor Menurut Jenis Tahun 1987-2011*. BPS. Jakarta. [http://www.bps.go.id/tab\\_sub/view.php?kat=2&tabel=1&daftar=1&id\\_subyek=17&notab=12](http://www.bps.go.id/tab_sub/view.php?kat=2&tabel=1&daftar=1&id_subyek=17&notab=12). [27 Mei 2013]
- Bappenas. 2010. *Indonesian Climate Change Sectoral Road Map*.
- [DEFRA] Department for Environment Food and Rural Affairs. 2005. *Guidelines for Company Reporting on Greenhouse Gas Emissions. Annex 1-fuel Conversions Factors*. <http://archive.defra.gov.uk/environment/business/reporting/pdf/envrpgas-annexes.pdf>. [27 Mei 2013]
- Grace, J. 2005. *Role of Forest Biomes in the Global Carbon Balance*. In Griffiths, H. and Jarvis, P. G., editors, *The Carbon Balance of Forest Biomes*, pages pp. 19-48. Taylor & Francis Group, Oxon, UK.

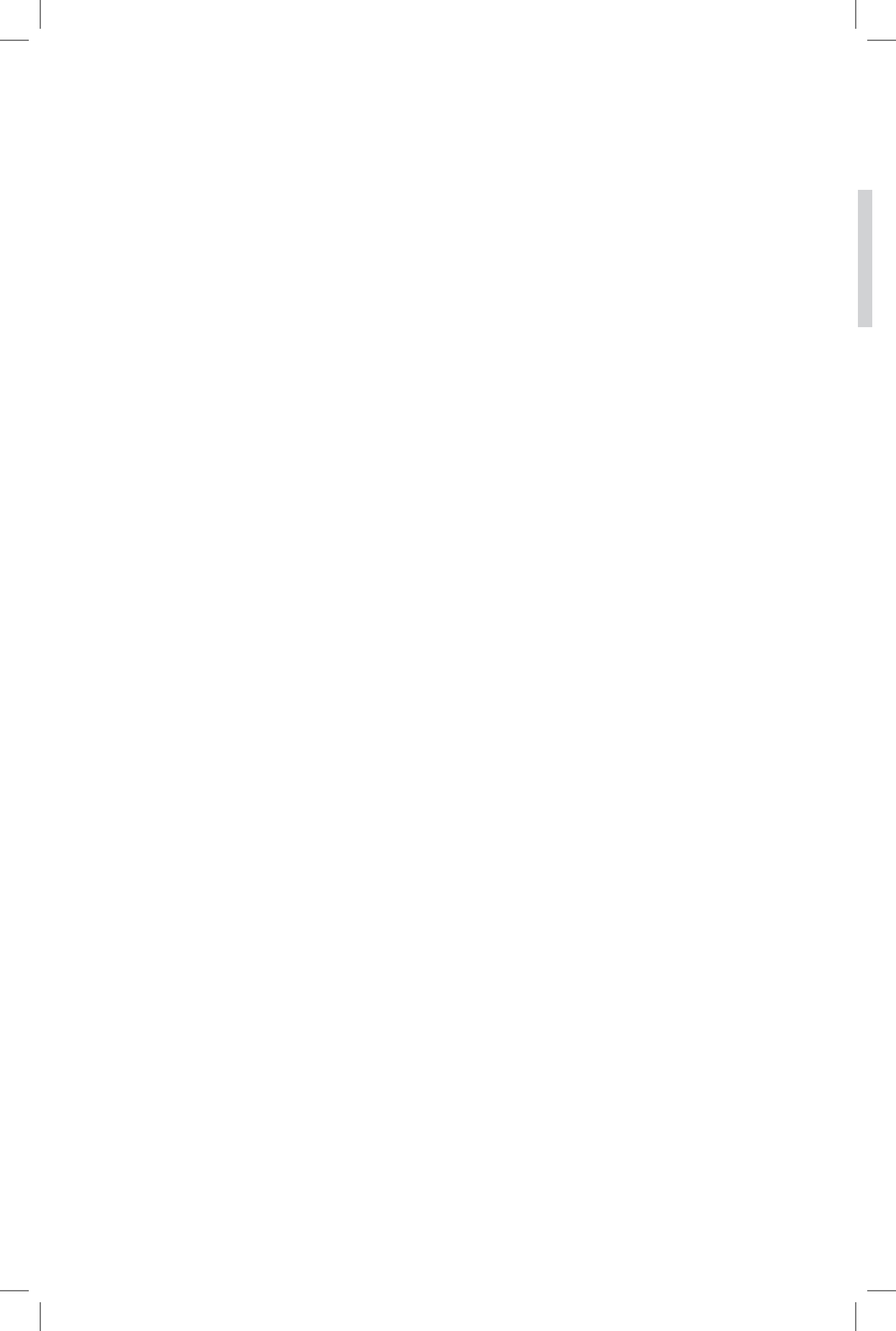
## Bab Satu

### Analisis Kritis terhadap Kebijakan Energi Nasional

- Kementerian Keuangan Republik Indonesia. 2012. *Data Pokok APBN 2006-2012*. Kementerian Keuangan. Jakarta.
- Kementerian Keuangan Republik Indonesia. 2013. *Anggaran Pendapatan dan Belanja Negara Tahun 2013*. Kementerian Keuangan. Jakarta.
- Kementerian Keuangan Republik Indonesia. 2013. *Nota Keuangan dan Anggaran Pendapatan dan Belanja Negara Tahun Anggaran 2013*. Kementerian Keuangan. Jakarta.
- Kurniawan, A. 26 Februari, 2013. *94,2 Juta Mobil dan Sepeda Motor Berseliweran di Jalanan Indonesia*. Kompas.com
- Media Indonesia. 1 April, 2013. *Konsistensi Subsidi BBM*, Media Indonesia, hlm.1.
- Soedomo S. 2012. Climate Change, Economy, and Forest Resources. Di dalam DAAD Alumni Conference; 2012 Februari 14–16; Bogor, Indonesia.
- Statistik Indonesia. 2013. *Proyeksi Penduduk 2000-2025*. [http://www.Datastatistikindonesia.com/proyeksi/index.php?option=com\\_proyeksi&task=show&Itemid=941](http://www.Datastatistikindonesia.com/proyeksi/index.php?option=com_proyeksi&task=show&Itemid=941). [27 Mei 2013]

# **Bab Dua**

Analisis Pembentukan Opini Publik  
dalam Persoalan Energi Nasional



## 2.1 BBM dalam Angka dan Realita Sosial Kemasyarakatan

*Farly Shabahul Khairi, SStat*

Bahan bakar minyak merupakan bahan bakar olahan yang digunakan secara luas di era industrialisasi, berasal dari minyak bumi / emas hitam / cairan kental, berwarna coklat gelap atau kehijauan yang diambil dari lapisan atas pada beberapa area di kerak bumi. Minyak bumi diproses di tempat pengilangan minyak dan dipisah-pisahkan hasilnya berdasarkan titik didihnya sehingga menghasilkan berbagai macam bahan bakar, mulai dari bensin, minyak tanah, sampai aspal dan berbagai reagen kimia lainnya yang digunakan untuk memproduksi berbagai macam barang dan material yang dibutuhkan oleh manusia.

Pemanfaatan minyak bumi hasil pengeboran berupa cairan hitam kental harus diolah terlebih dahulu. Pengeboran yang dilakukan di Indonesia, terdapat di pantai utara Jawa (Cepu, Wono-kromo, Cirebon), Sumatra (Aceh, Riau), Kalimantan (Tarakan, Balikpapan) dan Papua. Pengolahan minyak bumi tersebut dilakukan secara bertahap, pengolahan pertama adalah distilasi bertingkat dengan memisahkan fraksi-fraksi minyak bumi berdasarkan titik didihnya dan pengolahan selanjutnya yaitu hasil penyulingan bertingkat melalui proses perengkahan (*cracking*), ekstrasi, kristalisasi dan pembersihan dari kontaminasi.

Cadangan minyak umumnya dikategorikan dalam kelompok *unproven* (diyakini ada namun belum ditemukan) dan *proven* (terbukti keberadaannya dan dapat dieksplorasi) dengan derajat keyakinan tertentu. Cadangan minyak di Indonesia meninjau data statistik mentah dari Ditjen Migas oleh penulis dituangkan dalam bentuk grafik, total cadangan minyak bumi yang terbukti (*proven*) dan potensial (*unproven*) pada tahun 2004 mencapai 8,61 milyar Barel meningkat sampai 2006 sebanyak 8,93 milyar Barel. Namun selama lima tahun kedepan dari tahun 2007 turun drastis menjadi 8,4 milyar Barel sampai pada tahun 2011 terus-menerus menyusut persediaannya mencapai angka 7,73 milyar Barel.

## Bab Dua

### Analisis Pembentukan Opini Publik dalam Persoalan Energi Nasional

Akibat dari perkembangan teknologi, ladang minyak yang berstatus *unproven* seringkali dapat mengalami perubahan status menjadi *proven*, seperti yang terjadi pada ladang minyak Cepu. *Proven resources* dengan tingkat kesulitan eksplorasi terendah praktis, sekarang telah habis dieksploitasi yang menyisakan tingkat kesulitan lebih tinggi dari sebelumnya. Keseringan dari semakin canggihnya teknologi oleh *human* yang bersifat *capital* tidak mengutamakan kepentingan dan kesehatan lingkungan serta dampak terhadap pengelolaan persediaan untuk dekade selanjutnya yang berbasis pemerataan kesejahteraan baik untuk pemerintah, pengusaha dan masyarakat yang lebih luas.

Di saat bersamaan, impor BBM seperti yang ditunjukkan pada Gambar 4 malah meningkat, di antaranya karena industrialisasi dan pertumbuhan penduduk. Saat ini, konsumsi minyak bumi pada abad ke-20 dan abad ke-21 terus bertambah salah satunya seiring dengan tumbuh pesatnya penjualan kendaraan disamping pembangunan perindustrian. Hal tersebut mengurangi stok cadangan minyak bumi itu sendiri yang bersifat tidak dapat diperbaharui dan bisa habis oleh penggunaan yang terus-menerus dan berlebihan.

Pada tahun 2006 konsumsi minyak Indonesia sebanyak 63.927 kilo Liter, dan 61.472 kilo Liter pada tahun 2011. Sedangkan angka produksi kian menyusut selama tujuh tahun berikutnya, dari semula 283.153 Barel pada tahun 2004 sampai pada jumlah 238.957 Barel pada tahun 2011.

Produksi minyak mentah Indonesia ditujukan untuk pemenuhan kebutuhan domestik, sebagian diekspor karena menurut Ditjen Migas spesifikasinya tidak sesuai dengan kebutuhan kilang dalam negeri. Kilang minyak Indonesia dibangun pada saat produksi minyak Indonesia masih sekitar 1,5 juta BOPD atau di atas kapasitas kilang (1,057 juta BOPD) dan masih dapat memenuhi konsumsi dalam negeri. Perkembangan selanjutnya menunjukkan bahwa produksi minyak semakin menurun dan di bawah kapasitas kilang dalam negeri. Sementara konsumsi meningkat namun peningkatan kapasitas kilang sangat terbatas. Angka ekspor semakin menurun seiring dengan menurunnya angka produksi BBM. Dari semula ekspor pada tahun 2004 sebanyak 178.869 Barel terus menyusut hingga 100.744 Barel pada tahun 2011.

Jomplangnya tingkat produksi dan konsumsi ini membuat Indonesia seketika menjadi pengimpor minyak untuk memenuhi kekurangan pasokan di dalam negeri dengan data impor sebesar 26.502 kilo Liter pada tahun 2005 yang kemudian terus melakukan impor selama 6 tahun berikutnya sampai

27.366 kilo Liter di tahun 2011. Sedangkan untuk kondisi terkini menurut sumber dari kementerian ESDM, Indonesia dalam angka impor tercatat telah mengimpor BBM jenis premium senilai Rp 24,4 triliun pada Februari 2013. Angka tersebut meningkat sebanyak 3,5% dibandingkan dengan bulan Januari 2013.

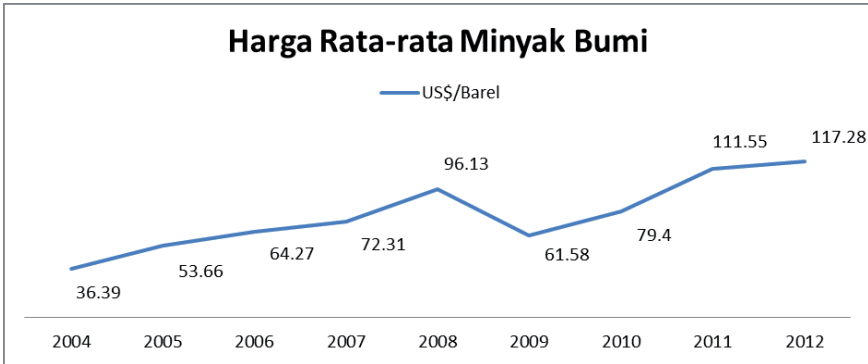
Kondisi tersebut diperparah oleh harga rata-rata minyak bumi yang kian menaik tajam. Di negara Indonesia, harga BBM terus mengalami kenaikan yang dilakukan pemerintah berdasarkan kebijakannya dengan alasan ingin mengurangi subsidi. Hal tersebut dilakukan supaya dana subsidi dapat dialih fungsikan untuk keperluan lainnya seperti mensuplai bidang pendidikan dan infrastruktur. Namun, hal tersebut juga dapat mempengaruhi kondisi sosial masyarakat terutama menyangkut harga bahan-bahan pokok dan tarif listrik.

Dari tinjauan harga rata-rata minyak bumi pada tahun 2004 yang berlaku 36,39 US\$/Barel drastis menajam naik harganya menjadi 117,28 US\$/Barel pada 2012. Dengan kondisi seperti itu, jelas Indonesia menghadapi kesulitan besar, apalagi pengusahaan dan pemanfaatan energi fosil (termasuk batu bara) dianggap mendegradasi iklim dan dengan jumlah angka kemiskinan yang besar seperti data terbaru dari Tim Nasional Percepatan Penanggulangan Kemiskinan (TNP2K) yang berada di bawah koordinasi Wakil Presiden telah menghitung peningkatan angka jumlah orang miskin di Indonesia pada tahun 2012 hingga 2013 yang mencapai angka 96 juta jiwa. Di mana angka tersebut mengalami peningkatan yang signifikan dari data tahun sebelumnya yang hanya mencapai 76,4 juta jiwa.

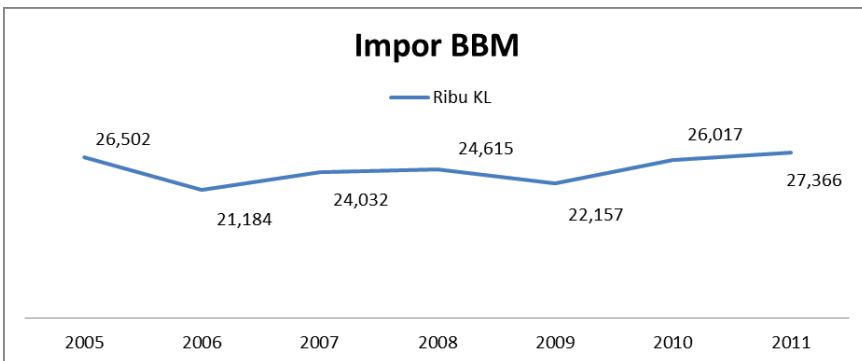
Kebijakan pemerintah dengan subsidi BBM (selisih harga keekonomian BBM dengan harga jual Pertamina. Harga BBM saat ini adalah Rp 4.500,00/liter, sedangkan harga keekonomian BBM adalah Rp 8.400,00/liter, sehingga besaran subsidi BBM per liter adalah Rp 3.900,00/liter) guna membantu masyarakat menengah ke bawah, namun realita subsidi BBM tidak tepat sasaran seperti yang diakui langsung oleh Presiden Susilo Bambang Yudhoyono (SBY) di Istana Negara pada tanggal 13 Maret 2013 bahwa kebijakan subsidi bahan bakar minyak (BBM) yang selama ini dijalankan pemerintah, tidak tepat sasaran. Sebab banyak dinikmati oleh golongan masyarakat kelas menengah.

## Bab Dua

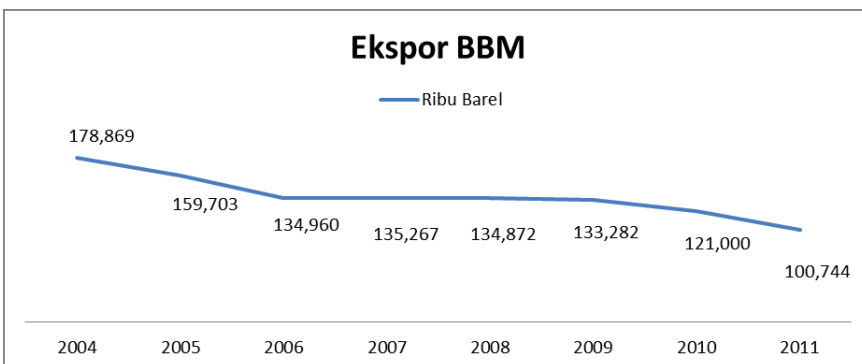
### Analisis Pembentukan Opini Publik dalam Persoalan Energi Nasional



Gambar 3. Grafik Harga Rata-Rata Minyak Bumi (US\$/Barel) dari Tahun 2004-2012

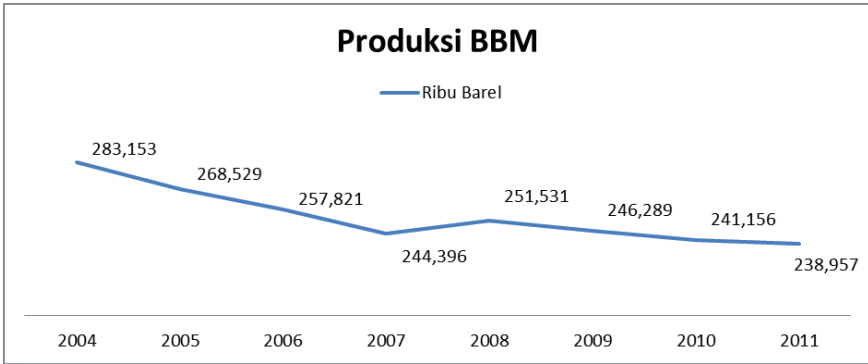


Gambar 4. Grafik Impor BBM (Ribuan Kilo Liter) dari Tahun 2005-2011

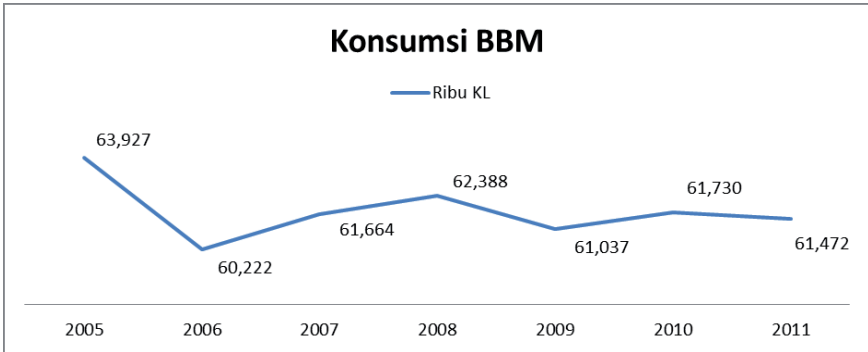


Gambar 5. Grafik Ekspor BBM (Ribuan Barel) dari Tahun 2004-2011

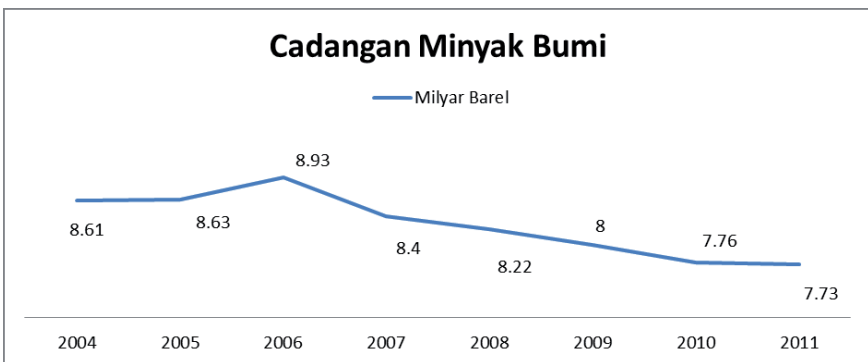




Gambar 6. Grafik Produksi BBM (Ribuan Barel) dari Tahun 2004-2011



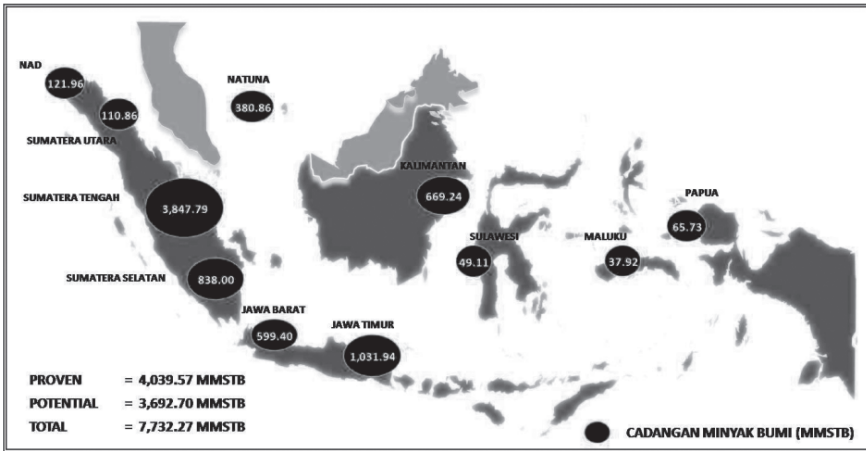
Gambar 7. Grafik Konsumsi BBM (Ribuan Kilo Liter) dari Tahun 2005-2011



Gambar 8. Grafik Cadangan Minyak Bumi (Milyar Barel) Tahun 2004-2011

## Bab Dua

### Analisis Pembentukan Opini Publik dalam Persoalan Energi Nasional



Sumber : Ditjen MIGAS)

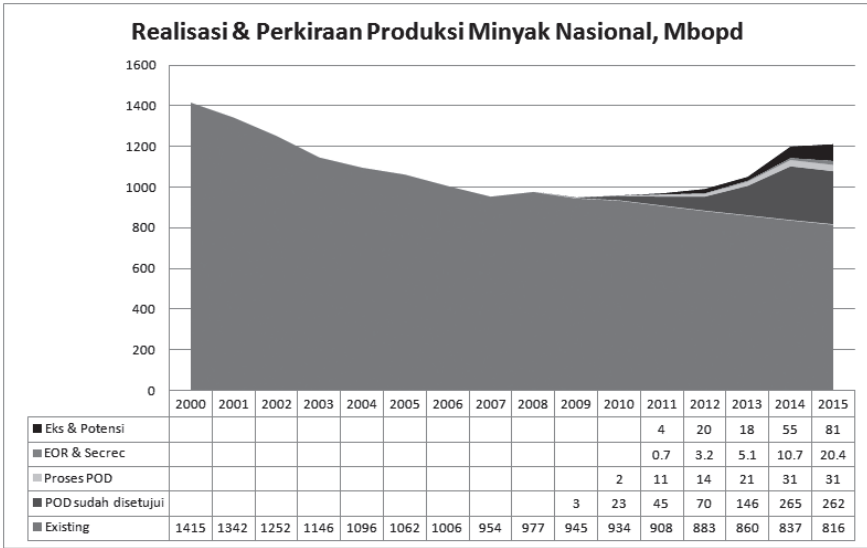
Status : 1 Januari 2011

Keterangan : M = Ribu

MMSTB = Juta Stock Tank Barrel

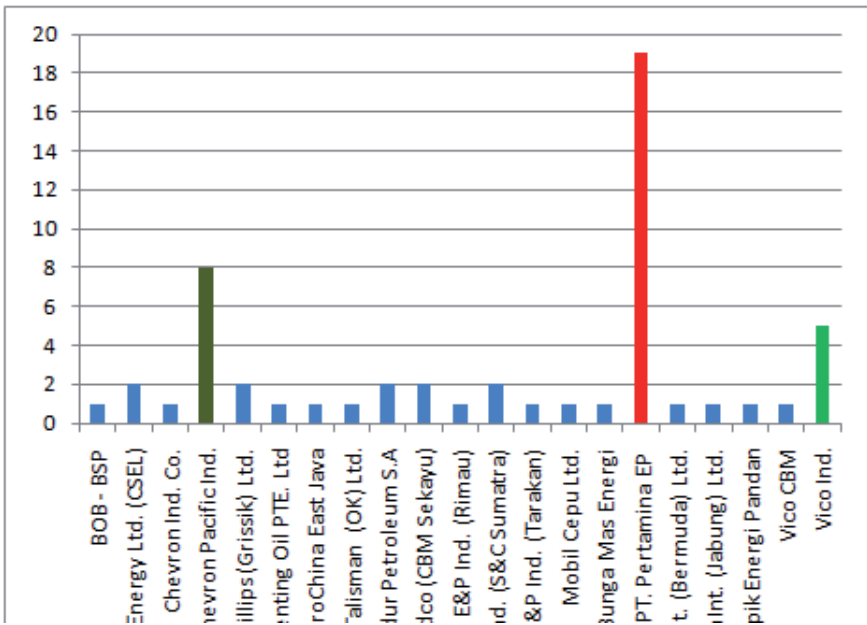
### Gambar 9. Peta Cadangan Minyak Bumi

Tingkat produksi minyak Indonesia cenderung menurun seperti terlihat pada Gambar 6, namun dari data realisasi pemboran sumur eksplorasi dan sumur produksi secara nasional menunjukkan kondisi sebaliknya. Jumlah pemboran sumur eksplorasi maupun penemuan cadangan menunjukkan pada angka yang stabil, namun jumlah pemboran sumur produksi mengalami jumlah peningkatan yang signifikan terlihat dari Gambar 11 yaitu grafik distribusi data mengenai jumlah kepemilikan rig setiap *drilling contractor* di Indonesia.



Sumber: BPMIGAS

**Gambar 10. Grafik Realisasi dan Perkiraan Produksi Minyak Nasional, Mbopd**



Sumber: BP MIGAS

**Gambar 11. Grafik Distribusi Rig Nasional Tahun 2010 (unit)**

Penurunan jumlah produksi minyak per hari menurut kajian BP Migas disebabkan oleh penurunan produksi dari lapangan *existing* yang lebih cepat dari perkiraan. Disebutkan sekitar 90% dari total produksi minyak Indonesia dihasilkan dari lapangan yang usianya lebih dari 30 tahun, sehingga pada kondisi tersebut dibutuhkan investasi yang cukup besar untuk kepentingan menahan laju penurunan alaminya. Namun, upaya menahan laju penurunan produksi pada lapangan tua tersebut, yang mencapai 12% per tahun, gagal dilaksanakan. Sementara upaya untuk menyangga produksi melalui produksi lapangan baru, sangat bergantung kepada kinerja kontraktor kontrak kerja sama (KKKS).

Sementara itu, kebutuhan dalam negeri sudah melebihi kapasitas produksi. Pertamina sebagai Badan Usaha Milik Negara memang telah memiliki *refinery* di Pangkalan Brandan, Dumai, Plaju, Balongan, Cilacap, Balikpapan, serta Kasim (Papua). Namun, beberapa kilang baru perlu dibangun dalam waktu dekat untuk mencukupi permintaan konsumsi dalam negeri yang terus menunjukkan *trend* meningkat. Kecuali permintaan konsumen diminimalisir dengan cara pengirisan pemakaian BBM atau merendahkan tingkat keinginan supaya terpenuhinya keseimbangan antara persediaan dan pengeluaran BBM dalam skala nasional.

Jumlah penggunaan rig terbanyak dimiliki oleh PT. Pertamina EP yang berjumlah sekitar 19 unit rig (pemboran pengembangan), sedangkan Chevron Pasific Ind (CPI) sekitar 8-9 unit rig dan Vico Ind. hanya sekitar 5 unit rig. Secara nasional, distribusi jumlah rig yang beroperasi untuk pemboran pengembangan KKS di Indonesia pada tahun 2010 selain ketiga PT tersebut hanya berkisar dibawah 2 unit rig.

## Daftar Pustaka

- \_\_\_\_\_.2012. *10 Jawaban tentang Kenaikan Harga BBM Bersubsidi*. Jakarta. Kementrian Energi dan Sumber Daya Mineral
- \_\_\_\_\_.2012. *Analisis Industri Minyak dan Gas di Indonesia: Masukan bagi Pengelola BUMN*. Biro Riset LM FEUI
- \_\_\_\_\_.2012. *Statistik Minyak Bumi 2012*. Jakarta. Ditjen Migas
- Nugroho, Haman. 2011. *Apakah Persoalannya pada Subsidi BBM? Tinjauan terhadap Masalah Subsidi BBM, Ketergantungan pada Minyak Bumi, Manajemen Energi Na-sional, dan Pembangunan Infrastruktur Energi*.

## **2.2 Komunikasi Publik dan Manajemen Risiko Kebijakan Energi Nasional**

*Doni Yusri, SP, MM*

### **Pendahuluan**

Setiap kali pemerintah memiliki keputusan kenaikan harga Bahan Bakar Minyak (BBM), saat itu pula ketegangan dan kekacauan terjadi. Hampir dipastikan berbagai lapisan masyarakat akan berteriak mencaci maki keputusan yang tidak pernah populer di mata rakyat terlepas siapapun pemerintahannya. Bahkan perlawanan dalam bentuk apapun atas kebijakan tersebut memiliki cerita yang memilukan sebab selalu memakan korban. Tentu masih sangat segar dalam ingatan kita bahwa satu atau dua minggu sebelum tanggal 1 April 2012 rentetan demonstrasi meluas di berbagai daerah di negeri ini dan seperti biasa kelompok mahasiswa adalah penyuar terdepan, paling kritis, dan paling banyak korban.

Dalih yang selalu dibawa untuk kebijakan ini adalah subsidi yang menggoyang keuangan negara. Seperti biasa selalu ada kelompok dalam masyarakat akan menjadi kambing hitam. Untuk peristiwa saat ini (kenaikan harga BBM 2012) pemerintah memberi klaim bahwa APBN akan jebol dan subsidi bahan bakar premium banyak dimanfaatkan justru oleh orang-orang berduit. Tanpa disadari pemerintah SBY saat ini ingin mengatakan bahwa orang-orang berduit layaknya “kambing hitam”. Karena dalam kenyataannya, antrian mobil-mobil mewah terlihat di jalur bahan bakar premium pada hampir semua SPBU.

Memang pada akhirnya rencana kenaikan harga tidak terealisasi sebab terjadi kompromi politik yang diwarnai juga dengan persetujuan partai politik di Senayan demi menarik simpati rakyat. Kompromi politiknya dengan penambahan Ayat 6A dalam Pasal 7 UU APBN-Perubahan yang memberikan ruang bagi pemerintah untuk memutuskan penyesuaian harga BBM jika terjadi kenaikan atau penurunan harga minyak mentah dunia, atau mengalami deviasi menyentuh angka lima belas persen dalam enam bulan semenjak diputuskan. Asumsi harga ICP dalam APBN Perubahan tersebut sebesar 105 dolar USA per barel.

Intinya bahwa subsidi memang harus dihentikan karena salah sasaran. Subsidi BBM selama ini ternyata banyak dinikmati oleh golongan menengah keatas. Apapun klaim pemerintah atas kebijakan tersebut setidaknya ada dua hal yang selalu terulang ketika kebijakan kenaikan BBM diambil yakni kegagalan komunikasi pemerintah untuk meyakinkan rakyat dan manajemen resiko atas kenaikan harga minyak mentah dunia yang cenderung abai atau diabaikan.

Tulisan ini sedikit mengulas dan mengkritisi bagaimana pola komunikasi yang dibangun pemerintah SBY dengan ruang lingkup isu kenaikan BBM danantisipasi atas kenaikan harga minyak mentah dunia (manajemen resiko).

### **Gagal berkomunikasi dengan ‘wong cilik’**

Jika pertanyaannya mengapa setiap kebijakan kenaikan harga BBM ini diumumkan maka perlawanan akan terjadi? Jawabannya sudah pasti karena kebijakan tersebut akan menyengsarakan rakyat, terutama lapisan sosial masyarakat miskin. Secara hitung-hitungan ekonomi sederhana, harga BBM naik maka akan merangsang bahkan mendorong kenaikan harga-harga barang tidak terkecuali barang kebutuhan pokok rakyat. Rakyat akan semakin sulit memiliki barang karena keterbatasan kepemilikan modal atau biaya. Tetapi jawaban di atas (secara ekonomi) bukan merupakan satu-satunya determinasi keguncangan akibat kenaikan harga BBM. Dari sisi yang lain, kita bisa menganalisis ada kesenjangan komunikasi, ada *missing link* antara masyarakat dengan pemerintah atau negara. Bahwa pemerintah selalu berpegang pada prinsip mereka adalah pengelola atau malah merasa pemilik tunggal dan sah atas segala kebijakan yang diambil. Siapapun pemerintahannya, dipastikan akan mengalami *syndrom amnesia* seolah hanya mereka yang menghuni negara ini, padahal sebaliknya. Negeri ini tidak kosong bahkan diisi lebih dari 250 juta penduduk. Jadi wajar kalau rakyat selalu dibuat kaget lalu memilih berdemonstrasi dan berakhir bentrok.

Apa yang salah dari penyampaian gagasan negara kepada rakyatnya bisa jadi pertanyaan besar yang harus dijawab dengan alasan yang juga besar (*reasonable*). Adakah kesenjangan atau memang kebijakan tersebut menjadi lahan basah pertarungan politik untuk merebut hati rakyat, terlebih Pemerintahan SBY hasil perkawinan banyak parpol. Logika sederhana saja, kita bisa mengatakan bahwa kebijakan seputar kenaikan BBM adalah kebijakan yang sudah sering dilakukan dan mestinya langkah-langkah komunikasi pun bisa dengan mudah dilakukan sehingga rakyat dapat memaklumi. Akan

tetapi kenyataan sebaliknya, setiap kali kebijakan ini akan diambil setiap kali itu juga menjadi bola panas dan liar. Kacau dan korban adalah dua kata yang mengiringi.

Dalam teori komunikasi sudah jamak diketahui bahwa komponen komunikasi terdiri dari pengirim pesan (*sender*), penerima pesan (*receiver*) dan media komunikasi (*communication channel*) berupa pesan dan *feedback*. Sebagai pengirim pesan sudah jelas bahwa pesan utama yang ingin disampaikan oleh pemerintah adalah kenaikan harga BBM di mana poin yang menjadi dasar untuk kasus tersebut adalah APBN yang akan terganggu karena pengaruh harga jual minyak dunia (faktor eksternal). Kemudian pemerintah mencoba menawarkan solusi dengan melirik pos anggaran subsidi BBM yang salah sasaran dengan mencoba meyakinkan masyarakat bahwa rantai konsumsi BBM pada ujungnya (*end user*) ternyata dinikmati oleh kelas menengah keatas. Pertanyaannya mengapa pemerintah gagal meyakinkan masyarakat kebanyakan (kelas “wong cilik”) bahwa kebijakan menaikkan harga BBM justru akan berpihak pada mereka? Dalam pola komunikasi standar dikenal hukum REACH (*respect, empathy, audible, clarity, and humble*) agar berlangsung komunikasi yang dialogis dan konstruktif. Kelihatannya apapun alasan dan kompensasi program untuk kasus seperti ini masyarakat dalam tingkatan manapun akan selalu *unrespect*. Dalam komunikasi yang dialogis respek adalah salah satu hukum agar komunikasi berjalan efektif selain empati, audibel, kejelasan (*clarity*) dan *humble*. Penyebab kegagalan membangun komunikasi dua arah ini karena pemerintah selalu menggunakan gagasan yang sama yakni subsidi. Dalam pengalaman sebelumnya ternyata subsidi tidak cukup ampuh sebagai solusi untuk memberikan kesejahteraan dan keadilan dalam kasus yang sama, artinya subsidi hanyalah rekayasa agar kebijakan menaikkan harga BBM bisa dijalankan.

Ilustrasi kasus ini jika dimasukkan dalam bangunan komunikasi dengan menggunakan lima hukum komunikasi respek, empati, *audible, clarity* dan *humble* memang akan berujung kegagalan.

**Kenapa masyarakat tidak respek.** *Respect* merupakan sikap hormat dan sikap menghargai terhadap lawan bicara kita. Kita harus memiliki sikap (*attitude*) menghormati dan menghargai lawan bicara kita karena pada prinsipnya manusia ingin dihargai dan dianggap penting. Pemerintah ingin dihargai tetapi sebaliknya penolakan yang diterima.

Masyarakat sudah terlanjur memahami subsidi sebagai hak yang harus mereka peroleh sebagai kompensasi membayar pajak. Celakanya kelompok

## Bab Dua

### Analisis Pembentukan Opini Publik dalam Persoalan Energi Nasional

elit sosial seperti pengusaha bahkan pejabat sekalipun, menuntut kompensasi yang bahkan jauh lebih besar dari kelompok miskin karena mereka membayar pajak. Rasanya tidak sulit untuk memahami apa itu subsidi. Subsidi adalah elemen dalam kebijakan fiskal untuk menciptakan keadilan dan kesejahteraan yang merata melalui distribusi pendapatan dari masyarakat golongan mampu ke golongan tidak mampu. Salah satu instrumen penting untuk subsidi adalah iuran pajak yang dipungut dari masyarakat terutama golongan mampu atas keuntungan mereka merasakan manfaat ekonomi tinggal di negara bersangkutan. Sekali lagi kunci pajak dan subsidi adalah keikhlasan dari pembayar pajak untuk tidak mendapatkan kompensasi apapun sebab dengan membayar pajak harapannya kelebihan pendapatan itu akan diberikan kepada golongan tidak mampu. Tentu sangat naif jika pemerintah tidak memperhatikan kebutuhan dan keinginan dari pembayar pajak. Akan tetapi jika kompensasi membayar pajak adalah subsidi yang juga harus dinikmati oleh pembayar pajak (golongan mampu) adalah hal yang salah.

Mengutip Sunarsip dalam Koran Tempo (2012) ternyata subsidi BBM (2010) banyak dinikmati oleh golongan menengah atas. Dengan merujuk data Kementerian Energi dan Sumberdaya Mineral, transportasi darat mengkonsumsi 89% BBM bersubsidi dengan pengguna utama berada di Jawa-Bali (59%) dan dari jumlah itu dapat dirinci penikmat BBM bersubsidi adalah pemilik mobil pribadi sebesar 53%, 40% kendaraan roda dua, sisanya 4 dan 3 % adalah mobil barang dan kendaraan umum. Dalih ini yang dipakai pemerintah untuk menaikkan harga BBM bersubsidi karena penggunaannya tidak tepat sasaran. Sekalipun setiap tahun penerimaan pajak meningkat akan tetapi alokasi distribusi subsidi masih harus dibenahi. Secara tidak langsung bisa dikatakan bahwa penikmat subsidi adalah golongan menengah keatas yang secara teori pembayar pajak terbesar. Artinya perputaran uang justru kembali ke mereka (golongan menengah keatas). Itupun kalau mau kita bernada sinis (*negative thinking*) bisa saja pembayar pajak tidak menyetor sebagaimana mestinya tapi menikmati subsidi yang bukan miliknya.

Sampai titik ini, alasan pemerintah untuk menaikkan harga bahan bakar minyak bersubsidi bisa diterima karena tidak tepat sasaran. Akan tetapi kalau melihat postur APBN tentu kebijakan melirik subsidi sebagai instrumen yang selalu digoyang pemerintah untuk meringankan APBN perlu dipertanyakan. Pos-pos keuangan tidak hanya subsidi BBM tetapi juga anggaran belanja lainnya seperti anggaran kunjungan pejabat ke luar



negeri, perawatan gedung DPR RI, hingga anggaran kegiatan seputar Istana Presiden. Dengan kebijakan kenaikan harga BBM ekspektasi pemerintah bisa menekan pemakaian BBM subsidi hingga maksimal 40 juta kilo liter setara Rp 7,8 triliun hingga Rp 8 triliun. Alhasil jika harapan itu terwujud maka akan meringankan beban APBN. Akan tetapi jika membandingkan pos APBN ternyata subsidi (BBM) relatif masih lebih ringan dari pos-pos lainnya kalau alasan untuk berhemat dan menjaga APBN tidak jebol. Besaran subsidi BBM sekitar Rp 123 trilyun dan kenaikan harga BBM akan menghemat Rp 7 - 8 triliun. Sementara anggaran untuk jalan-jalan pejabat negara bisa mencapai Rp 24,5 trilyun di tahun 2011, atau proyek perawatan gedung Rp 500 miliar, hingga biaya renovasi Istana Kepresidenan Rp 8,8 miliar pada 2011 meningkat drastis jadi Rp 80,4 miliar di tahun 2012 (suarapembaruan.com, 19/1/2012). Perbandingan penghematan pos-pos yang tidak berimbang ini bisa jadi merupakan salah satu alasan kenapa terjadi penolakan (*unrespect*).

**Masyarakat yang antipati.** Hukum kedua komunikasi adalah empati. Empati yaitu kemampuan kita untuk menempatkan diri kita pada situasi atau kondisi yang dihadapi oleh orang lain. Prinsip dasar dari hukum kedua ini adalah "Perlakukan orang lain seperti Anda ingin diperlakukan." Empati bisa juga berarti kemampuan untuk mendengar dan atau siap menerima masukan/umpan balik apapun dengan sikap yang positif. Pemerintah berupaya menarik psikologi masyarakat agar menerima kebijakan yang diterapkan. Bahwa kebijakan ini memang pahit, tetapi harus diambil karena menyesuaikan harga minyak mentah dunia. Nampaknya pemerintah lupa bahwa menyandarkan empati pada harga pasar dunia sama saja menceburkan diri pada keinginan pasar dunia yang notabene sudah dikendalikan oleh negara-negara yang menganut paham liberalisme dan dalam waktu bersamaan masyarakat masih disuguhi pemikiran negatif akan paham liberalisme. Pemerintah SBY tidak memihak kedaulatan negeri sendiri di mana rakyat harus dilindungi dari penjajahan dalam bentuk apapun termasuk penjajahan sumber-sumber ekonomi. Jadi, berharap akan lahir empati masyarakat untuk kebijakan tersebut sama saja mengharpkan sesuatu yang kosong. Kecerdikan pemerintah dalam menyikapi ketidakhadiran empati masyarakat dalam kasus ini adalah bantuan keuangan kepada rakyat miskin, sama halnya dengan bantuan tunai langsung dalam program yang sama atas kebijakan yang sama beberapa waktu lalu. Kebijakan bantuan tunai langsung tentu dimaksudkan untuk meredam gejala penolakan yang lebih besar

dan memunculkan kesetujuan atas keinginan pemerintah. Sekalipun demikian masyarakat tentu tidak gampang dibodohi, sebab secara hitungan sederhana uang yang mereka dapatkan tidak akan sebanding dengan pengeluaran untuk membeli barang kebutuhan pokok yang harganya sudah jauh di atas kemampuan daya beli mereka sekalipun terdapat bantuan langsung tunai.

**Pemerintah gagal memberikan pemahaman yang baik (*audible*).**

*Audible* adalah bahwa pesan disampaikan harus dapat didengarkan atau dimengerti dengan baik, di mana pemerintah harus memperhatikan bahwa pesan dibuat mudah untuk dimengerti, fokus pada informasi yang penting, menggunakan ilustrasi untuk membantu memperjelas isi pesan tersebut, perhatian pada fasilitas yang ada, antisipasi kemungkinan masalah yang akan muncul, selalu menyiapkan rencana atau pesan cadangan (*back up*). Hukum ketiga ini memang akan sulit terpenuhi mengingat pemerintah SBY adalah pemerintah gado-gado yang terdiri dari banyak parpol. Layaknya gado-gado yang multi rasa; pedes, asin, asem, sepet dan lain-lain, maka tingkah laku pemerintah pun gado-gado sesuai selera parpol yang membentuknya. Ada parpol yang adem ayem, ada parpol yang pedes karena sikapnya yang justru berseberangan dengan kebijakan pemerintah, ada juga parpol yang ambil untung (*oportunis*) dan tentu saja ada parpol yang berdarah-darah membela kebijakan tersebut. Sehingga apa yang terjadi adalah kebingungan yang amat sangat di masyarakat. Fokus akan kenaikan harga BBM dipelintir dengan berbagai akrobat politik parpol untuk menarik simpatik justru membuat masyarakat tidak simpati atau malah mungkin jijik dengan panggung sandiwara pemerintah. Ujungnya satu kata yang ada “Tolak Kenaikan Harga BBM”.

**Pesan yang multi interpretasi.** Hukum *clarity* adalah kejelasan dari pesan yang kita sampaikan. Pesan yang ingin disampaikan harus jelas sehingga tidak menimbulkan multi interpretasi. Menjelaskan hukum komunikasi *clarity* dalam kasus kenaikan harga BBM tidaklah rumit, pesannya jelas menaikkan harga BBM untuk menyelamatkan APBN dengan menghapus subsidi BBM premium. Tapi kemudian ini menjadi rumit karena pemerintah sendiri menciptakan interpretasi yang berbeda, terutama dari partai-partai politik yang mendukung pemerintahan ditambah ketidaktegasan *leadership* negara. Seperti pada awal bahasan ini bahwa masyarakat dipaksa untuk menerima sebuah keputusan yang berdampak pada tatanan kehidupan mereka secara mendadak dan sebisa mungkin

menerima. Kekacauan opini dan gelombang protes yang justru datang dari dalam pemerintahan itu sendiri serta ditambah riuh rendahnya aksi-aksi parpol penentang memang memberikan keuntungan di satu sisi sebab masyarakat jadi tahu apa yang sesungguhnya terjadi. Jadi sangat wajar jika kemudian ada banyak penafsiran di masyarakat mengapa kebijakan ini diambil, sekalipun pemerintah hanya mengeluarkan satu alasan yakni menyelamatkan APBN.

**Tindakan represif makin memperkeruh suasana.** Hukum kelima komunikasi adalah *humble*, sikap ini merupakan unsur yang terkait dengan hukum pertama untuk membangun rasa menghargai orang lain, biasanya didasari oleh sikap rendah hati yang kita miliki. Jadi intinya, seperti apa subsidi ini dipahami sebagai pembelaan terhadap rakyat keliatannya belum sepenuhnya dimengerti. Alibinya, karena membayar pajak maka rakyat dari level manapun berhak mendapatkan fasilitas apapun yang disediakan oleh negara. Jadilah kemudian semua menikmati subsidi. Pemerintah selama ini mendengungkan jargon pro rakyat dan lain sebagainya yang ternyata tidak lebih sekedar jargon. Bahkan kecenderungan yang terlihat setiap kali terjadi protes yang meluas di tingkat bawah (rakyat miskin) maka tindakan represif negara selalu dilakukan. Di sinilah kemudian keberpihakan negara atas kaum proletar dipertanyakan karena terkadang dengan kasat mata bisa disaksikan keberpihakan terhadap kaum menengah keatas.

## Manajemen Risiko dalam Kebijakan BBM

Manajemen risiko merupakan proses dimana berbagai risiko dapat diidentifikasi, diukur dan dikontrol dengan baik (Jorion, 2000). Manajemen risiko seperti pengelolaan internal dan *good corporate governance* merupakan hal yang sangat penting dalam kasus seperti ini. Penerapan manajemen risiko yang baik akan menghindarkan gelombang protes yang berujung mengerikan.

Penanganan dari sejumlah resiko yang bisa berdampak merugikan dapat dimulai dari proses identifikasi, kemudian melakukan pengukuran resiko yang teridentifikasi dan berakhir dengan penanganan. Tentu semua pihak tidak terkecuali pemerintah menginginkan akhir cerita dari penanganan ini yang *khusnul khotimah*, *happy ending*. Namun dalam kasus kenaikan harga BBM tidak ada cerita kisah tanpa duka, tragis, dan dramatis. Ini semua karena komunikasi yang selalu mendadak yang dilakukan pemerintah ketika memutuskan harga BBM naik. Terkesan mendadak, merugikan bahkan

## Bab Dua

### Analisis Pembentukan Opini Publik dalam Persoalan Energi Nasional

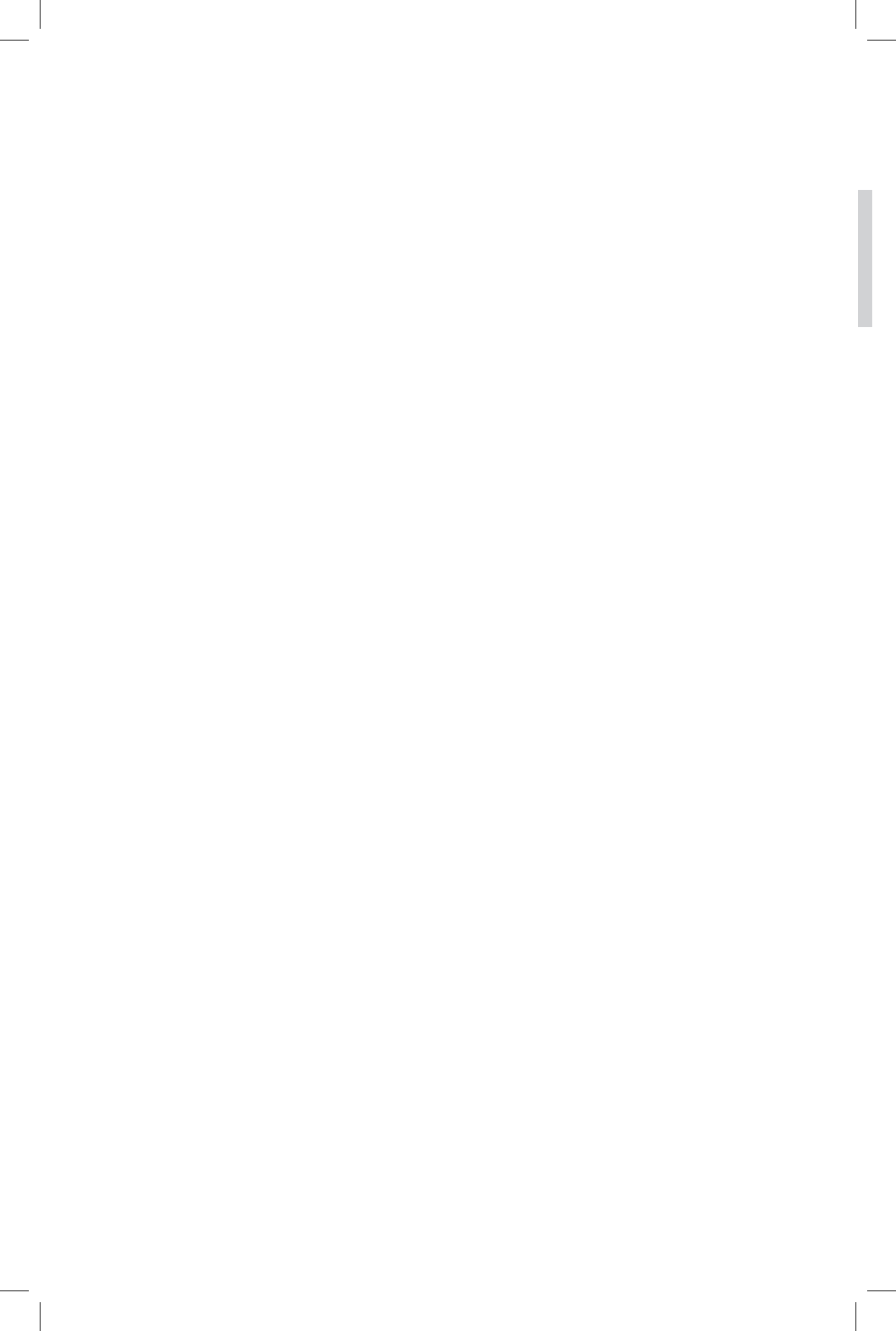
provokatif. Dalam pendekatan manajemen keputusan yang tepat didasarkan pada informasi yang akurat termasuk bagaimana memprediksi kenaikan harga BBM. Teknologi termasuk teknologi informasi memungkinkan untuk diramunya informasi masa lalu dengan informasi terkini dan prediksi menjadi landasan ketika keputusan akan diambil. Selama ini pemerintah hanya mendasarkan pengambilan keputusan berdasarkan kondisi terkini, alasan kenaikan harga minyak dunia selalu dipakai sebagai senjata utama. Sekali lagi pemerintah terkadang asal-asalan merekayasa sejumlah argumentasi agar rakyat menerima dan diam. Mereka lupa bahwa teknologi memungkinkan menerobos masuk belahan dunia tanpa batas dan sekat yang dapat dilakukan oleh siapapun. Ketika informasi yang diberikan pemerintah bertentangan dengan informasi yang dipegang oleh masyarakat maka kondisi berhadapan dengan suasana panas selalu terjadi di negeri yang kaya sumber alam ini.

Seperti yang sudah kita pahami bahwa kondisi untuk pengambilan keputusan akan memunculkan kepastian, risiko dan ketidakpastian; (1) kepastian yaitu situasi yang memungkinkan pengambilan keputusan yang tepat karena seluruh hasil keputusan sudah diketahui, (2) risiko yaitu kondisi-kondisi yang membuat pengambil keputusan mampu memperkirakan kemungkinan hasil-hasil tertentu dari keputusan itu. Kemampuan untuk memperkirakan probabilitas hasil tersebut merupakan akibat dari pengalaman pribadi dan data sekunder, (3) ketidakpastian merupakan situasi di mana pengambil keputusan tidak memiliki perkiraan probabilitas yang pasti. Dalam ketidakpastian, pilihan alternatif dipengaruhi oleh keterbatasan jumlah informasi yang tersedia bagi pengambil keputusan.

Di sini bisa disimpulkan bahwa manajemen risiko yang dilakukan pemerintahan SBY bisa dikatakan buruk. Mengapa negara tidak pernah belajar dari kejadian sebelumnya? Seharusnya pemerintah bisa mengantisipasi dari jauh hari akan harga minyak mentah dunia yang cenderung bergejolak dan naik. Hemat penulis, terlepas sesuai atau tidak dengan prosedur hukum positif di negara ini tentang penambahan Ayat 6A dalam Pasal 7 UU APBN Perubahan, ayat tersebut dapat menjadi landasan terciptanya komunikasi dan pengelolaan risiko yang baik antara pemerintah dengan rakyatnya. Tetapi hal ini sekali lagi, tergantung akan *moral hazard* pemerintah apakah mereka pro rakyat atau justru sebaliknya.

## Daftar Pustaka

- Crouhy, Michel, Dan Galai and Robert Mark. 2001. *Risk Management : Comprehensive Chapter On Market, Credit and Operational Risk*. McGraw Hill Company, USA.
- Djohanputro, Bramantyo. 2004. *Manajemen Risiko Korporat Terintegrasi : Memastikan Keamanan dan Kelanggengan Perusahaan Anda*. Penerbit PPM, Jakarta.
- Heizer and Render, 2004. *Operation Management* Vol. 7. Salemba 4, Jakarta.
- Kotler Philip, Somkid Jatusripitak, Suwit Maesincee. 1997. *The Marketing of Nation*. The Free Press, New York.
- Mintzberg, H., B. Ahlstrand dan J. Lampel. 1998. *Strategy Safari: A Guide Tour through The Wilds of Strategic Management*. The Free Press, New York.
- Sunarsip. 2012. *Pajak, Subsidi BBM, dan Kebijakan Energi*. Artikel/Harian Kompas/27 Maret. Jakarta.
- Wheelen, Thomas L. and J. David Hunger. 1998. *Strategic Management and Business Policy*. 6th edition. Addison Wesley Longman Inc, USA.



## 2.3 Peran dan Pengaruh Media Massa dalam Kebijakan Energi Nasional

*Fadly Sonata Siregar, AMd*

### Pendahuluan

Informasi mengenai BBM sangat mudah untuk diakses saat ini, memungkinkan masyarakat untuk mendapat berita tentang rencana kenaikan BBM. Hal itu merupakan satu keuntungan bagi masyarakat Indonesia. Mungkin bisa dikatakan bahwa pemerintahan saat ini cukup memberi kebebasan untuk pers dalam memberitakan informasi di negeri ini. Masyarakat dengan mudah dapat mengetahui setiap perkembangan apa saja yang terjadi termasuk berita mengenai rencana kenaikan BBM. Lewat informasi yang disampaikan media pula, beberapa kelompok masyarakat yang tergabung dalam beberapa organisasi dan lembaga menunjukkan reaksi mereka terhadap kebijakan pemerintah dengan aksi demonstrasi di berbagai tempat.

Berbagai jenis media dapat digunakan masyarakat untuk mendapatkan informasi yang diinginkan. Mulai dari media massa cetak yang saat ini sangat mudah dijumpai dan harganya relatif terjangkau bagi masyarakat, hingga media elektronik yang bermacam-macam bentuk mulai dari radio, televisi hingga internet. Walaupun banyak media dapat diakses untuk mendapat informasi, kemampuan masyarakat untuk menelaah seharusnya juga diperlukan dalam menanggapi pemberitaan yang ada, karena saat ini tidak semua media massa bersikap independen dalam penyajian beritanya.

Layanan internet yang kini sudah dapat diakses dengan mudah di Indonesia memberi peluang yang besar bagi masyarakat untuk mendapatkan informasi mengenai perkembangan isu BBM yang sedang hangat dibicarakan. Perkembangan teknologi yang sedemikian cepatnya telah membawa dunia memasuki era baru dari yang pernah dibayangkan sebelumnya (Richardus, 2000). Internet memiliki banyak fitur jejaring sosial seperti Facebook dan Twitter yang dengan optimal dipergunakan masyarakat sebagai ajang berbagi informasi, termasuk gerakan aksi penolakan BBM yang banyak disebarluaskan melalui pemberitahuan di Facebook dan Twitter. Media massa juga tidak membuang kesempatan, banyak yang menyebarkan beritanya sebagai media

online. Hal ini banyak terjadi karena lapisan masyarakat seperti mahasiswa yang sering menggunakan internet sebagai bahan untuk belajar sekaligus bertukar informasi.

Media massa juga sangat leluasa dalam berkembang dan tumbuh di negeri ini, hal itu adalah dampak dari demokrasi yang selalu mengagungkan kebebasan pers, namun terkadang ada yang merasa bahwa kebebasan itu kurang bertanggung jawab. Sesuai dengan permasalahan yang terjadi di Indonesia saat ini, yaitu protes dari beberapa organisasi kemasyarakatan merupakan berita yang paling banyak diberitakan saat itu, ketika ribuan massa ikut mengawal pengambilan keputusan oleh DPR mengenai kenaikan BBM di Gedung DPR RI Jakarta pada tanggal 30 Maret 2012.

Upaya pengawalan yang dilakukan oleh massa dapat menjadi salah satu faktor yang menyebabkan anggota DPR menunda kenaikan harga BBM (Liputan6.com, 2012) walaupun dengan berbagai opsi. Berdasarkan dari hasil pengawalan tersebut maka selain gerakan yang dilakukan berbagai lapisan masyarakat, yang harus diperhatikan adalah fungsi media yang selama ini sebagai penyedia informasi juga sudah dipergunakan dengan baik oleh masyarakat, terutama demonstran. Melalui informasi yang diberikan media, banyak demonstran yang merapatkan barisan, hal ini dikarenakan media selalu menyebut titik-titik tempat konsentrasi demonstrasi sehingga masyarakat yang hendak berdemo merasa terbantu untuk mengetahui pusat-pusat aksi, selain itu masyarakat yang tidak ikut berdemo bisa mengetahui tempat-tempat yang macet karena demonstrasi sehingga mereka dapat mencari jalan alternatif.

Media selain menyampaikan informasi juga harus dapat menjadi sarana yang seimbang untuk setiap lapisan masyarakat. Rencana kenaikan BBM yang selalu diberitakan sebagian besar media massa terasa kurang menghadirkan solusi bagi masyarakat. Media seharusnya juga memberikan informasi yang banyak tentang apa yang bisa dilakukan masyarakat jika seandainya harga BBM benar-benar naik.

## **Media Massa dan Upaya Pencitraan**

Media massa identik sebagai alat untuk menunjukkan kesan baik ataupun pencitraan positif bagi politisi, namun media juga dapat berfungsi untuk merusak citra seseorang dalam pandangan masyarakat luas. Pemerintah sebagai pihak yang mencoba untuk membuat kebijakan yang kurang populer sering diserang dalam banyak pemberitaan. Hal itu menandakan bahwa media



merupakan mesin yang efektif untuk mendapatkan perhatian rakyat sekaligus menjatuhkan citra dan pandangan terhadap kelompok tertentu.

Tokoh politik sudah menyadari bahwa media massa adalah alat yang sangat efektif untuk menanamkan pengaruh dan mengambil hati masyarakat. Perkembangan media massa yang cukup cepat juga membuat masyarakat lebih tanggap terhadap isu-isu seputar kebijakan pemerintah. Kasus rencana kenaikan BBM adalah bukti nyata pengaruh besar media massa yang membuat banyak elemen masyarakat bergolak dan ujungnya melakukan berbagai aksi untuk menunjukkan reaksi masyarakat atas rencana pemerintah tersebut. Selain masyarakat yang memberikan reaksi ada juga beberapa tokoh politik yang merupakan barisan oposisi yang ikut dalam aksi gerakan yang menentang kebijakan pemerintah (Detiknews, 2012). Kehadiran tokoh politik yang digembar-gemborkan media sebagai penentang kebijakan pemerintah ini di satu sisi dapat dianggap sebagai pro rakyat, namun bila dilihat dari sisi lain maka kemungkinan mereka hanya mencari kesempatan untuk mendapat simpati rakyat melalui fenomena yang terjadi saat ini.

Masyarakat Indonesia yang tersebar luas sangat membutuhkan informasi yang seimbang. Media dan kepentingan politik dari para penguasa saat ini sudah seperti dua sisi mata uang yang tidak terpisahkan. Media membutuhkan isu politik untuk bahan berita mereka, sedangkan politisi menggunakan media sebagai agen kampanye mereka. Melihat perkembangan masyarakat saat ini yang mudah untuk terpengaruh media, maka sangat penting untuk lebih jeli memilih informasi sehingga berita yang terus-menerus disiarkan oleh media tidak secara langsung mempengaruhi pemikiran kita tanpa ada telaah terlebih dahulu.

### **Masyarakat Modern dan Bisnis Berita**

Masyarakat sering dijadikan bahan oleh media massa untuk mempertinggi nilai berita. Berita yang berkaitan dengan kemasyarakatan sangat menarik untuk diperbincangkan karena berisi tentang bagaimana kehidupan masyarakat dan dampak ataupun perubahan sosial yang terjadi dalam masyarakat. Fenomena rencana kenaikan BBM juga sangat mengguncang di negeri ini karena dampak langsungnya sangat signifikan terhadap masyarakat. Media terlihat menunjukkan penolakan yang disampaikan oleh masyarakat melalui wartawan yang menanyakan pendapat masyarakat mengenai rencana kenaikan BBM (Tribunnews.com, 2012).

## **Bab Dua**

### **Analisis Pembentukan Opini Publik dalam Persoalan Energi Nasional**

Berdasarkan isu yang berkembang saat ini, bahan pemberitaan media yang ramai diperbincangkan yaitu kenaikan BBM, tentu menyudutkan pemerintah sebagai pengambil kebijakan. Pemerintah dianggap menjadi penyebab kekisruhan ini karena kebijakan yang akan diambil dibuat tanpa adanya usaha-usaha positif dan membangun untuk meredakan kegundahan masyarakat, usaha ini misalnya adalah alternatif energi apa yang ditawarkan pemerintah sebagai pengganti BBM yang dapat dengan mudah diperoleh oleh masyarakat dan juga terjangkau dari segi harga. Di sinilah fungsi media dalam memberikan informasi solusi bagi masyarakat yang dapat diinspirasi melalui pemberitaan agar beralih dari BBM.

Seiring perkembangannya, media sudah menjalankan fungsi sebagai pencari dan pendistribusi informasi. Pada dasarnya media berfungsi untuk mengawasi perilaku dan kebijakan instansi baik Negara atau swasta demi menjaga agar masyarakat tidak dirugikan. Namun yang penting sekarang adalah kemampuan masyarakat dalam memposisikan diri terhadap setiap informasi yang diterbitkan media. Artinya, baik media maupun masyarakat seharusnya menjadi dua sisi mata uang yang bisa menjalin kerjasama yang positif semata-mata demi kepentingan rakyat karena akar dari permasalahan yang ada di negeri ini adalah mengenai kesejahteraan rakyat. Pemerintah juga sudah seharusnya melakukan perubahan yang inovatif dalam mengeluarkan setiap kebijakan. Kebijakan yang dikeluarkan mestinya harus sudah diawali dengan perhitungan matang dan realisasi yang cerdas agar tidak mengorbankan rakyat. Media massa seharusnya dapat dipergunakan pemerintah untuk melihat kondisi masyarakat kita saat ini sehingga pemerintah dan semua pekerja birokrasi sadar bahwa mereka dibiayai oleh uang rakyat bukan untuk main-main, melainkan untuk melayani segala kebutuhan rakyat.

Masyarakat, media, dan pemerintah adalah segitiga unik yang saling berhubungan dan tidak akan bisa dipisahkan. Masyarakat sebagai tuan harus dilayani oleh media dan pemerintah melalui informasi dan pembangunan di negeri ini. Media sebagai anjing pengawas harus tetap galak dalam memantau kebijakan serta kelakuan pemerintah, melalui pemberitaan yang intensif dan mendalam serta tidak memihak kecuali kepada rakyat.

## **Kritis dalam Memahami Informasi dari Media Massa**

Salah satu indikator masyarakat modern ditandai dengan kemampuan dalam memahami dan menganalisis informasi yang diterima. Lebih jauh lagi, informasi tersebut mampu menimbulkan kesadaran untuk melakukan

aksi nyata. Namun masyarakat harus mengingat bahwa informasi yang diberikan oleh media massa tidak selalu matang dan bisa digunakan dalam mengambil keputusan, karena banyak informasi yang memerlukan fakta dan data yang lengkap untuk memastikan bahwa informasi yang diterima dapat dipertanggungjawabkan.

Upaya untuk mendapatkan berita yang berimbang dan dapat menjadi pertimbangan dalam mengambil keputusan adalah menggunakan media referensi lebih dari satu, karena setiap media memiliki pandangan yang berbeda dalam penyampaian beritanya. Media yang independen sangat sedikit karena saat ini banyak media yang dimiliki oleh orang tertentu yang memiliki kepentingan politik tertentu, sehingga pemberitaan yang diberikan media tersebut kadang tidak dapat dipertanggungjawabkan. Kejelian dan kecerdasan masyarakat dalam memilih dan menggunakan peranan media sangat diperlukan. Sikap kritis dan pengawasan dari masyarakat lah yang dapat mengendalikan media maupun pemerintah, karena pada dasarnya pantauan dari masyarakat akan sangat berguna.

Informasi yang diperlukan masyarakat saat ini harus didasari oleh keterbukaan informasi yang diberikan pemerintah kepada media atau dapat dilakukan langsung kepada rakyat melalui pembangunan yang merata di semua daerah. Masyarakat Indonesia saat ini adalah masyarakat yang cerdas dan sangat reaktif dalam memandang setiap langkah yang diambil oleh pemerintah.

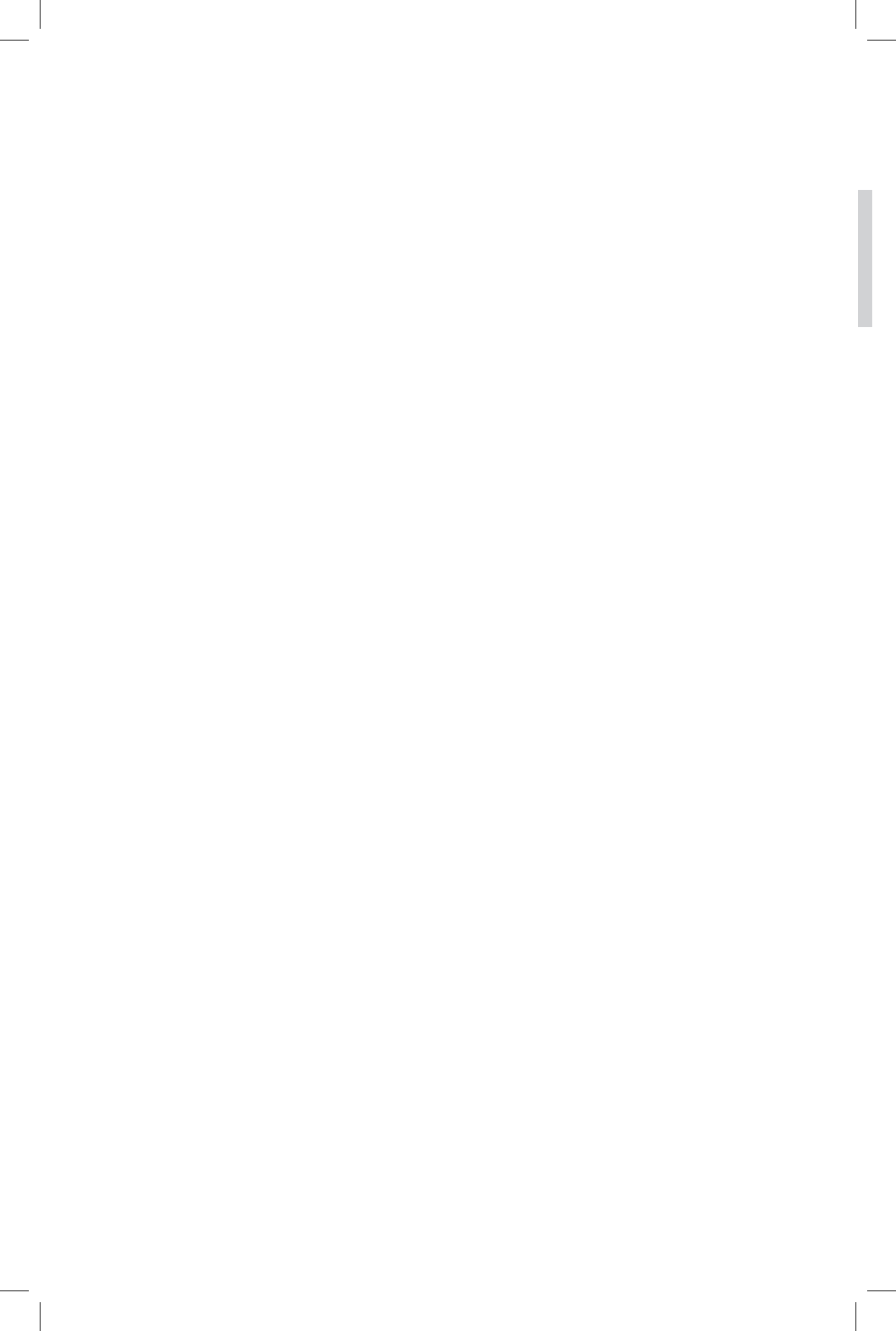
## Daftar Pustaka

- Black, Jay., Jennings Bryant., and Susan Thompson. 1998. *Introduction to Media Communication*, United States of America: The McGraw-Hill Companies, Inc.
- <http://berita.liputan6.com/read/384830/harga-bbm-batal-naik-warga-syukuran>
- Indrajit, Richardus Eko. 2000. *Manajemen Sistem Informasi dan Teknologi Informasi*, Jakarta: PT Elex Media Komputindo.
- <http://news.detik.com>, Rabu 28/03/2012 21:05 WIB, *Oposisi Tolak Kenaikan BBM*, Marzuki: Jangan Bohongi Masyarakat.
- [www.tribunnews.com](http://www.tribunnews.com) - Minggu, 11 Maret 2012 14:42 WIB, *LSI: 86 Persen Masyarakat Menolak Kenaikan BBM*.



# Bab Tiga

Membangun Kemandirian Energi Nasional



## 3.1 Pengembangan Energi dalam Pembangunan Sektor Perikanan

*Prof Dr Ir Tridoyo Kusumastanto, MS*

### Kebutuhan Energi dan Sektor Perikanan

Ketergantungan Indonesia terhadap bahan bakar minyak (BBM), atau energi fosil umumnya, saat ini semakin besar. Sekitar 65% kebutuhan energi Indonesia masih tergantung pada BBM, yang sebagian besar digunakan di sektor transportasi dan industri termasuk sektor perikanan. Di lain pihak, cadangan minyak bumi Indonesia hanya sembilan miliar barel dan terus semakin menipis yakni diperkirakan habis selama 18 tahun dengan laju produksi rata-rata 500 juta barel per tahun (DESDM, 2011). Hal ini menyebabkan Indonesia harus beralih dari negara pengekspor minyak menjadi pengimpor netto (*net importer*) sejak beberapa tahun terakhir. Tantangan yang dihadapi Indonesia sangat berat karena masih tingginya harga minyak bumi dunia sedangkan permintaan terhadap BBM terus meningkat dari tahun ke tahun sebagai dampak pertumbuhan penduduk serta peningkatan aktifitas ekonomi. Kebijakan subsidi yang diterapkan telah dirasakan sangat memberatkan anggaran pemerintah, sehingga kenaikan harga BBM merupakan opsi yang paling realistis dilakukan agar ekonomi tetap tumbuh dengan mempertimbangkan kondisi masyarakat golongan ekonomi lemah yang harus ditopang dengan subsidi sehingga tidak terjadi peningkatan kemiskinan berbagai kelompok masyarakat.

Kondisi kenaikan BBM akan sangat berpengaruh terhadap pembangunan perikanan, sebagai salah satu sektor pembangunan yang sangat penting bagi penyediaan protein, penghasil devisa, dan penyerapan lapangan kerja. Dalam perekonomian Indonesia, sektor perikanan merupakan salah satu sektor yang sangat tergantung pada ketersediaan BBM maupun energi lainnya. Kebijakan keenergian di Indonesia telah banyak dilakukan termasuk kebijakan umum yang telah diambil pemerintah sejak 1981 sampai dengan lahirnya Peraturan Presiden (Perpres) No 5/2006 Tentang Kebijakan Energi Nasional. Berdasarkan Perpres tersebut, sasaran kebijakan energi nasional adalah tercapainya elastisitas energi lebih kecil dari atau sama dengan 1 (satu) pada 2025.

Sektor perikanan khususnya perikanan tangkap merupakan sektor yang memiliki ketergantungan kepada BBM yang sangat tinggi sehingga kenaikan harga BBM berdampak pada peningkatan kemiskinan nelayan apabila tidak terdapat kebijakan yang dapat menopang kehidupannya. Apabila harga BBM dinaikkan maka diperkirakan dari jumlah nelayan sekitar 2,6 juta jiwa akan lebih banyak lagi yang termasuk dalam kelompok masyarakat miskin. Saat ini armada perikanan tangkap didominasi armada tradisional, perahu tanpa motor (50,1%), motor tempel (26,2%), dan kapal motor kurang dari 5 gross ton (GT) sebanyak 16,4%, dan sisanya adalah kapal motor dengan ukuran yang lebih besar. Dalam menanggulangi permasalahan ketersediaan BBM bagi sektor perikanan maka perlu dikembangkan energi yang sesuai dengan karakteristik sektor perikanan dan sekaligus dapat mendorong usaha penangkapan ikan yang lebih menguntungkan nelayan. Pengembangan energi dalam rangka menuju ketersediaan dan keterjangkauan energi bagi sektor perikanan tersebut harus segera dibenahi agar sektor perikanan dapat berkembang dengan baik dan mampu menyediakan bahan pangan khususnya protein bagi masyarakat Indonesia, mampu menyejahterakan para nelayan dan pembudidaya ikan serta mampu memberikan kontribusi pada pembangunan perekonomian nasional.

## Karakteristik Perikanan

Perikanan didefinisikan sebagai kegiatan ekonomi di bidang penangkapan dan budidaya binatang atau tanaman air. Penangkapan dinyatakan sebagai kegiatan pengambilan, penangkapan atau pengumpulan tanaman dan/atau binatang air yang hidup di laut atau perairan umum secara bebas. Sedangkan budidaya dinyatakan sebagai kegiatan memelihara binatang dan/atau tanaman air dengan menggunakan fasilitas buatan.

Dari berbagai teori yang menerangkan tentang profesi nelayan dan pembudidaya ikan tetap menjadi pilihan terakhir masyarakat pesisir. Salah satunya adalah disebutkan bahwa profesi nelayan dan pembudidaya ikan tetap menjadi pilihan terakhir dikarenakan tidak adanya peluang kerja di daratan (*push factor theory*). Selain itu, ada juga teori yang mengatakan bahwa profesi nelayan diminati karena menarik dan relatif menguntungkan (*pull factor theory*). Namun teori yang kedua ini tidak sesuai dengan kondisi masyarakat nelayan dan pembudidaya ikan Indonesia yang tetap miskin. Selain itu, secara khusus perikanan tangkap memiliki permasalahan yang kompleks diantaranya permasalahan kemiskinan terjadi disebabkan masyarakat nelayan hidup dalam suasana alam yang keras, keterbatasan terhadap akses ekonomi, ketergantungan



pada sumberdaya perikanan serta selalu diliputi ketidakpastian (*uncertainty*) dalam menjalankan usahanya. Dengan demikian keberpihakan kebijakan pemerintah yang konstruktif untuk memperbaiki kesejahteraannya sangat diperlukan, ilustrasi tulisan berikut ini dapat menggambarkan kompleksitas kehidupan nelayan yang memprihatinkan sehingga diperlukan solusi segera:

***Ilustrasi 1: Nelayanku Malang, Nelayanku Sayang (Ahmad Solihin, 2009)***

Sebagai masyarakat miskin dari kelompok masyarakat ter-miskin (*poor of the poorest*), nelayan tidak mempunyai *bargaining position*, bahkan mereka kerap dijadikan tumbal kebijakan oleh kelompok lain, termasuk oleh pemerintah sendiri yang seharusnya melindungi. Sejak harga BBM dinaikan, episode babak belurnya nelayan akibat kenaikan BBM mulai ditayangkan di berbagai media massa, baik elektronik maupun cetak. Hal ini dicerminkan dengan berjejernya kapal-kapal penangkap ikan di pinggir pantai dan pelabuhan-pelabuhan pendaratan ikan.

Dari waktu ke waktu, kompleksitas permasalahan yang melanda masyarakat nelayan semakin mencuat dan menjadi keprihatinan publik. Misalnya, keprihatinan publik terhadap masyarakat nelayan akibat dinaikannya Bahan Bakar Minyak (BBM). Bagi nelayan, kenaikan BBM seperti solar atau bensin akan sangat berpengaruh pada penghasilan mereka, karena lebih dari 55% dari biaya operasi penangkapan ikan digunakan untuk membeli solar/bensin.

Bisa dibayangkan dampak yang dirasakan nelayan dengan kenaikan BBM hingga di atas 30%, jelas menambah beban biaya dalam struktur biaya operasional nelayan. Besarnya kenaikan biaya operasional tersebut tidak hanya disebabkan oleh mahalnya harga BBM, tapi juga oleh kebutuhan lainnya yang ikut-ikutan naik, sebagaimana teori efek domino. Seperti naiknya harga-harga bahan makanan, alat-alat tangkap, harga es untuk mengawetkan ikan dan lain sebagainya. Padahal, kenaikan harga-harga tersebut tidak selalu diiringi dengan peningkatan pendapatan hasil tangkapan yang mereka peroleh.

Selain kenaikan BBM di atas, masyarakat nelayan kecil di berbagai wilayah nusantara hingga saat ini dihadapkan pada berbagai permasalahan yang belum tertuntaskan, seperti ketidaknyamanan dalam melakukan kegiatan penangkapan ikan karena harus berhadapan dengan kapal-kapal ikan ukuran besar yang melakukan operasi penangkapan di jalur penangkapan

yang diperuntukkan nelayan skala kecil/tradisional. Padahal, jalur-jalur penangkapan ikan telah diatur oleh pemerintah yakni jalur penangkapan selebar 3 mil laut yang diukur dari titik terendah pada waktu air surut tertutup bagi: (1) kapal penangkap ikan bermesin dalam (*inboard*) berukuran di atas 5 GT atau kapal penangkap ikan bermesin dalam yang berkekuatan di atas 10 daya kuda (DK); (2) semua jenis jaring *trawl*; (3) jaring (pukat) cincin dan sejenisnya (*purse seine*); (4) pukat lingkaran (*encircling gill net*) dan pukat hanyut (*drift net*); (5) pukat payang/dogol/cantrang/lampara di atas 120 meter panjang rentangan dari ujung sayap/kaki yang satu atau ke ujung yang lain. Namun siapa yang mengawasi laut dan siapa yang peduli nasib nelayan, masih adakah?

## **Kebutuhan BBM di Sektor Perikanan**

Kebutuhan BBM kategori nelayan kecil untuk sekali melaut rata-rata 10 hingga 20 liter. Sedangkan bila dilihat dari pro-porsi maka kebutuhan BBM tersebut mencapai 50 - 65% dari modal (Ahmad Solihin, 2009). Berdasarkan data Kementerian Kelautan dan Perikanan, (2011), BBM merupakan salah satu input utama produksi perikanan tangkap, dan pada produksi perikanan budidaya BBM juga merupakan salah satu input produksi yang cukup berperan setelah pakan dan bibit. Biaya BBM untuk kegiatan perikanan tangkap mengambil porsi antara 40–70% dari biaya produksi total, sedangkan untuk kegiatan budidaya porsi biaya BBM relatif kecil. Sebagian besar kebutuhan BBM untuk perikanan adalah solar, sebagian kecil armada perikanan juga memakai premium sebagai bahan bakar penggerak mesin. Kebutuhan solar untuk mendukung seluruh armada kapal ikan skala kecil (di bawah 30 GT) diperkirakan sebesar 1.162.235 kilo liter, sedangkan untuk kegiatan budidaya sekitar 78.890 kilo liter.

Kekurangan BBM bersubsidi menyebabkan nelayan di daerah terpencil harus membeli minyak di atas harga yang ditetapkan pemerintah, karena tidak tersedianya pasokan atau tidak adanya stasiun pompa bahan bakar yang dekat dengan nelayan. Kondisi tersebut mengakibatkan harga yang dibayar nelayan dapat mencapai dua kali lipat harga BBM bersubsidi. Implikasi kondisi tersebut mengakibatkan nelayan harus membayar lebih mahal dan mengurangi keuntungan usahanya, sehingga apabila secara kasar diperkirakan 1 juta nelayan membayar lebih mahal US\$ 5 dari setiap trip operasi penangkapan ikan maka *potential economic loss* dengan asumsi 200 hari kerja melaut maka kerugian nelayan secara langsung sebesar US\$ 1.000.000.000,- per tahun.

Hal tersebut belum termasuk dampaknya terhadap terjadinya pengangguran terselubung (*disguised unemployment*), karena nelayan tidak bisa melaut secara efektif yang diakibatkan tidak tersedianya BBM bagi para nelayan

Data dari Kementerian Kelautan dan Perikanan (2012) tercatat bahwa 395.975 unit armada yang membutuhkan BBM dan dari jumlah tersebut 98% didominasi kapal kecil seperti motor tempel dan hanya 4.564 kapal di atas 30 GT (*gross ton*). Dari jumlah kapal nelayan, total kebutuhan BBM nelayan berkisar 2,2 juta kiloliter per tahun. Alokasi Pertamina saat ini hanya 1,5 juta kiloliter per tahun, sementara yang dipakai hanya 800 ribu kilo liter per tahun karena masalah penyaluran yang tidak berjalan dengan baik.

***Ilustrasi 2: Perlukah Subsidi bagi Nelayan (Aji Sularso, 2012)***

Dari persepektif perhitungan ekonomi, BBM merupakan komponen Dari persepektif perhitungan ekonomi, BBM merupakan komponen terbesar biaya operasional melaut (antara 40 - 60% dari biaya total). Berarti jika subsidi dicabut akan ada masalah karena sebagian besar Armada Kapal Ikan asli Indonesia bangkrut dan tidak melaut. Sekedar gambaran untuk kapal Pukat Ikan eks asing 150 GT yang membayar BBM non subsidi seharga = Rp 10.454/liter, pemakaian rata-rata per trip = 3 KL/hari x 20 hari = 60 KL/trip = Rp 627.240.000,-, biaya lain seperti pungutan, retribusi dll = sekitar Rp 31 juta. Hasil tangkapan ikan campuran rata-rata 90 ton/trip, harga penjualan rata-rata 900 USD/ton = Rp 729 juta. Laba kotor per trip sekitar Rp 70 juta belum dikurangi dengan biaya gaji, bonus dll, laba bersih perusahaan sekitar Rp 50 juta per trip. Artinya biaya BBM bisa mencapai porsi 90% dari total biaya operasional, dengan porsi laba bersih sekitar 10%. Sementara untuk kapal Tuna Longline yang mendapatkan subsidi, BBM mengambil porsi 70% dari biaya operasional, umpan = 20% dan lain-lain 10%. Harga ikan tuna di pasar Jepang fluktuatif, jika sedang turun di bawah 7 USD per kg dipastikan akan merugi, karena BEP dicapai pada harga 8 USD per kg. Problema yang dihadapi oleh Armada Tuna Longline bukan hanya soal harga BBM namun distribusi, terutama di Bali yang sering mengalami masalah karena meskipun kuotanya sudah disetujui, distribusinya kadang mengalami kelangkaan akibat kuota. Hal lain yang tidak kalah penting adalah semakin menurunnya stok ikan Tuna di seluruh dunia (*stock depletion*) termasuk di Indonesia, disebabkan oleh ketidak-taatan negara-negara anggota IOTC terhadap pembatasan kuota yang sudah disepakati dan banyaknya beroperasi kapal-kapal *Giant Purse Seine*. Di

## Bab Tiga

### Membangun Kemandirian Energi Nasional

Indonesia kebijakan Perikanan Tangkap kurang berpihak kepada Armada Tuna Longline karena di tengah stok tuna menurun justru diizinkan beroperasinya kapal *Purse Seine* dan pemasangan rumpon. Apakah industri perikanan akan dapat berkembang bila tidak ada dukungan kebijakan untuk memajukan sektor perikanan?

Berdasarkan hal tersebut maka pemenuhan kebutuhan nelayan terhadap tersedianya BBM dengan harga yang terjangkau sangat menentukan kelangsungan usaha perikanan dan sekaligus kesejahteraan mereka. Kebijakan yang berpihak kepada para nelayan sangat diperlukan agar sektor perikanan nasional tidak bangkrut. Dengan demikian, diperlukan berbagai langkah yang terus mengarah kepada teknologi yang tepat, penghematan, subsidi yang tepat maupun diversifikasi energi yang mengarah pada pengalokasian anggaran negara untuk subsidi berdayaguna untuk meningkatkan daya saing sektor perikanan.

## Strategi Pemenuhan Kebutuhan BBM bagi Sektor Perikanan

Berpijak pada uraian di atas, maka diperlukan sebuah langkah strategis bagi pemenuhan kebutuhan energi bagi sektor perikanan karena makin langkanya BBM tersebut di masa datang. Dengan menggunakan asumsi bahwa jumlah nelayan sebanyak 3 juta jiwa maka kebutuhan BBM hingga 20 tahun mendatang mencapai 2,5 juta kilo liter, dari tingkat kebutuhan tahun 2011 yang mencapai 1,4 juta kilo liter (BPH Migas, 2012). Apabila sebagian besar kebutuhan BBM tersebut adalah BBM bersubsidi, maka kondisi tersebut merupakan suatu beban yang sangat besar. Sehingga harus ada upaya untuk melakukan terobosan dengan melakukan efisiensi penggunaan BBM dan diversifikasi energi.

Dengan melakukan simulasi dapat diperoleh gambaran bahwa penggunaan energi selain BBM, yaitu Bahan Bakar Gas, Bahan Bakar Nabati, Energi Surya dan Energi Angin dapat mengurangi proporsi penggunaan BBM sebesar 0,5 juta kilo liter hingga 20 tahun ke depan. Skenario tersebut memungkinkan terjadinya perubahan proporsi penggunaan BBM yang semakin berkurang, sehingga kebutuhan energi untuk sektor perikanan tidak hanya bergantung pada BBM saja. Upaya diversifikasi energi tersebut harus diimbangi oleh kebijakan yang bersifat holistik dan kemauan kuat bagi pengembangan energi alternatif selain BBM.

***Ilustrasi 3: Kapal Nelayan Didorong Pakai Elpiji (Kompas, 28 April 2012)***

Kapal motor tempel nelayan disiapkan untuk menggunakan bahan bakar alternatif berupa elpiji. Kementerian Kelautan dan Perikanan berencana menggulirkan elpiji sebagai pengganti premium untuk kapal nelayan mulai bulan Mei mendatang. Penggunaan elpiji pada kapal perikanan dirintis oleh Balai Besar Pengembangan Penangkapan Ikan (BBPPI), Semarang, Jawa Tengah. Sasarannya adalah kapal ikan motor tempel, yang penerapannya dimulai di Cilacap, Jawa Tengah.

Direktur Jenderal Perikanan Tangkap, Kementerian Kelautan dan Perikanan Heryanto Marwoto di Semarang, Jumat (27/4), mengemukakan, penggunaan elpiji untuk pengganti premium telah diujicoba pada kapal ikan nelayan di Jepara, Jawa Tengah. Efisiensi biaya bahan bakar minyak (BBM) mencapai 51% jika dibandingkan dengan premium. Sasaran program konversi BBM untuk nelayan adalah kapal motor tempel dengan daya mesin 6,5 tenaga kuda (PK) sampai 13 PK. Alat konversi dari premium ke elpiji tersebut diimpor dari Turki dengan harga Rp 2,5 juta per unit.

”Setelah konversi premium ke elpiji untuk kapal motor tempel berhasil, akan dilanjutkan dengan konversi bahan bakar solar ke elpiji,” ujarnya. Marwoto menambahkan, kesiapan prasarana dan sarana akan dikomunikasikan dengan lintas kementerian, Badan Pengatur Hilir Migas, dan Pertamina agar nelayan boleh membeli tabung 3 kilogram yang selama ini dikonsumsi untuk kebutuhan rumah tangga, serta subsidi nelayan untuk pembelian alat konversi bahan bakar. Selain itu, juga diusulkan langkah rekayasa tabung elpiji agar aman dari korosi.

Kepala BBPPI Semarang Bustami Mahyuddin, mengemukakan, penggunaan satu tabung elpiji isi 3 kg dapat menggantikan bahan bakar premium sebanyak 5 liter per hari. Penggunaan elpiji 3 kg dinilai cukup untuk melaut selama 9 jam bagi kapal motor dan 3 jam untuk kapal motor dengan daya 13 PK. Saat ini harga premium bersubsidi Rp 4.500 per liter, sedang harga elpiji tabung 3 kg bersubsidi Rp 13.500 dan harga tabung 12 kg Rp 72.000. Nelayan yang menggunakan elpiji 3 kg bisa menghemat biaya Rp 9.000 per hari.

Menurut Perekayasa BBPPI Semarang Zaenal Asikin, dengan penghematan ongkos bahan bakar sebesar Rp 9.000 per hari, nelayan bisa memperoleh titik impas biaya konverter dalam waktu 10 bulan.

## Strategi Pengembangan Energi bagi Sektor Perikanan

Pemerintah perlu memetakan kembali ketahanan energi yang ada sekarang ini, apa yang akan dicapai dalam jangka pendek, dan tantangan yang dihadapi dalam jangka menengah dan panjang. Dengan demikian, pemerintah dapat merumuskan kebijakan apa yang harus ditempuh untuk mewujudkan penyediaan energi yang berkelanjutan (*energy sustainability*).

Problematika utama pengembangan energi baru terbarukan adalah masih mahalnya harga energi ini dibanding energi fosil. Oleh karenanya, pemerintah perlu pula memetakan kembali kebijakan fiskal dan moneter apa saja yang diperlukan dalam rangka mewujudkan penyediaan energi yang berkelanjutan. Langkah yang diperlukan adalah agar tercipta selisih harga energi baru terbarukan dan energi fosil secara rasional maupun penerapan subsidi (*green subsidy*) melalui fasilitas bantuan pinjaman finansial yang murah melalui bank lokal bagi pelaksanaan efisiensi energi untuk badan usaha dan masyarakat.

Masa ketergantungan pada BBM akan segera habis sehingga *road map* perlu disiapkan dengan seksama dan nantinya harus dijalankan dengan baik serta diawasi dengan sungguh-sungguh. Apabila pemerintah gagal maka risiko yang dihadapi Indonesia sangat besar, bukan hanya masalah ekonomi dan lingkungan, tapi juga sosial dan politik.

Mengacu pada kebijakan energi, Dewan Energi Nasional yang memperkirakan bahwa proporsi penggunaan energi pada 20 tahun ke depan, minyak bumi menjadi kurang dari 20%, gas bumi menjadi lebih dari 30%, batubara menjadi lebih dari 33%, bahan bakar nabati (biofuel) menjadi lebih dari 5%, panas bumi menjadi lebih dari 5%, serta energi baru dan energi terbarukan lainnya, khususnya biomassa, nuklir, tenaga air, tenaga surya, dan tenaga angin menjadi lebih dari 5%. Pertimbangan tersebut didasarkan pada tersedianya energi secara berkelanjutan dan ketersediaan sumberdaya dalam divesifikasi pemenuhan kebutuhan energi dalam pembangunan nasional yang efektif dan efisien.

***Ilustrasi 4: Diversifikasi Energi (Widjajono Partowidagdo, 2012)***

Hal yang tidak kalah pentingnya dari pengurangan subsidi BBM adalah harga BBM murah telah menghalangi energi lain (gas, batubara, air, panas bumi dan biomas) masuk pasar. LPG (*Liquified Petroleum Gas*) dan CNG (*Compressed Natural Gas*) serta ethanol (biomas) untuk transportasi tidak bisa bersaing dengan solar. Briket batubara tidak bisa bersaing dengan minyak tanah untuk memasak. PLTP (Pembangkit Listrik Tenaga Panas Bumi) maupun PLTA (Pembangkit Listrik Tenaga Air) serta program penggunaan limbah pertanian untuk energi (gasifikasi) dan PLTA skala kecil di pedesaan sulit berkembang bila solar atau diesel masih disubsidi. Salah satu penyebab kelebihan pasokan listrik PLN (Perusahaan Listrik Negara) adalah subsidi harga solar dan diesel karena sebagian industri lebih suka memakai pembangkit listrik yang menggunakan solar dan diesel, daripada memakai listrik PLN, karena lebih mandiri dan murah. Perlu dicatat bahwa sekitar separuh minyak tanah dipakai untuk industri dan bukan untuk memasak, sehingga subsidi tidak kena sasaran. Subsidi BBM juga merangsang penyelundupan BBM keluar negeri. Subsidi BBM akan menguras cadangan minyak kita lebih cepat, menimbulkan kekhawatiran lainnya yakni apabila cadangan minyak kita sudah sangat berkurang, tetapi energi lain belum masuk pasar maka Indonesia akan mengalami krisis berikutnya. Perlu dicatat bahwa pengembangan energi memerlukan waktu cukup lama. Apabila tidak segera diambil langkah yang tepat dalam kebijakan energi maka akan mengganggu pertumbuhan ekonomi dan masa depan generasi yang akan datang.

Indonesia mempunyai cukup lahan untuk memenuhi kebutuhan energinya dengan menggunakan biomassa (singkong, dsb) untuk diproses menjadi ethanol. Beberapa negara Amerika Latin menggunakan gasohol yaitu campuran ethanol (10%) dan bensin (90%). Adakata kita mengikutinya, maka kita dapat menghemat 10% konsumsi bensin di Indonesia. Energi terbarukan lain adalah panas bumi dan tenaga air, sedangkan di pedesaan adalah limbah pertanian, perkebunan, serta industri kayu, serta PLTA skala kecil yang komponen-komponen pembangkitnya sudah bisa dibuat di dalam negeri. Swadaya energi pedesaan ini mengurangi ketergantungan pedesaan pada PLN. Digunakan atau tidak sumber panas bumi tetap mengeluarkan panas dan air tetap mengalir. Potensi energi setempat, terutama untuk daerah terpencil, perlu digunakan seoptimal mungkin karena biaya transportasi energi dari luar daerah mahal. Diperlukan subsidi dengan memberikan keringanan penerimaan pemerintah supaya

energi terbarukan tersebut dapat kompetitif serta perlu dicatat bahwa energi terbarukan lebih bersih lingkungan dibandingkan energi fosil terutama minyak dan batubara.

Dalam rangka mengembangkan energi dari biomas diperlukan *pilot project* sebelum diimplementasikan secara meluas di lapangan. Pembangkit energi dari biomassa buatan Pusat Penelitian Energi ITB tidak berkembang karena rakyat lebih suka memakai pembangkit energi dari solar atau minyak tanah yang harganya disubsidi. Problem pengembangan listrik pedesaan baik dari biomassa maupun tenaga air skala kecil adalah kurang berkembang karena terbatasnya kredit berbunga rendah untuk program tersebut (kurangnya keberpihakan pemerintah).

Migas dan batubara selain untuk energi dapat digunakan untuk menjadi bahan baku industri seperti untuk bahan pakaian, plastik, karet sintesis, obat-obatan, kosmetik, vitamin, pupuk, polimer, melamin, silikon, film, cat, bahan alat rumah tangga, dan sebagainya. Indonesia perlu meningkatkan kemampuan teknologi dalam rangka meningkatkan nilai tambah dengan menyediakan dana untuk penelitian maupun untuk mendirikan pabrik terkait supaya barang-barang tersebut dapat diproduksi di dalam negeri. Kilang BBM perlu ditambah di dalam negeri untuk mengurangi tambahan biaya akibat impor BBM, sehingga diperlukan penghilangan monopoli sektor hilir migas.

Perlu dipertimbangkan pengelolaan energi dan pangan secara terpadu. Tanaman selain dikonsumsi sebagai bahan pangan dan pakan bisa juga diolah menjadi energi dan material untuk bahan baku industri. Energi, di samping dikonsumsi sebagai energi dapat pula dikonsumsi sebagai bahan pangan dan pakan serta dibuat material untuk bahan baku industri. Energi, bahan pangan dan pakan serta material tersebut selain dikonsumsi di dalam negeri juga dapat pula diekspor. Sehingga apabila kita menguasai teknologi untuk membuat energi, bahan pangan, dan pakan serta material dari baik sumberdaya alam tak terbarukan (minyak, gas dan batubara) maupun tanaman maka ketergantungan kita kepada bangsa lain akan berkurang.

Kondisi yang ironis, apabila Indonesia yang sektor industrinya relatif ketinggalan terkena beban lainnya yakni pangannya atau bahkan energinya (bisa terjadi dalam waktu dekat, apabila tidak terdapat perubahan kebijakan) berasal dari negara lain (impor). Pertanyaannya adalah barang impor tersebut akan dibayar pakai apa? Apakah kita perlu menambah

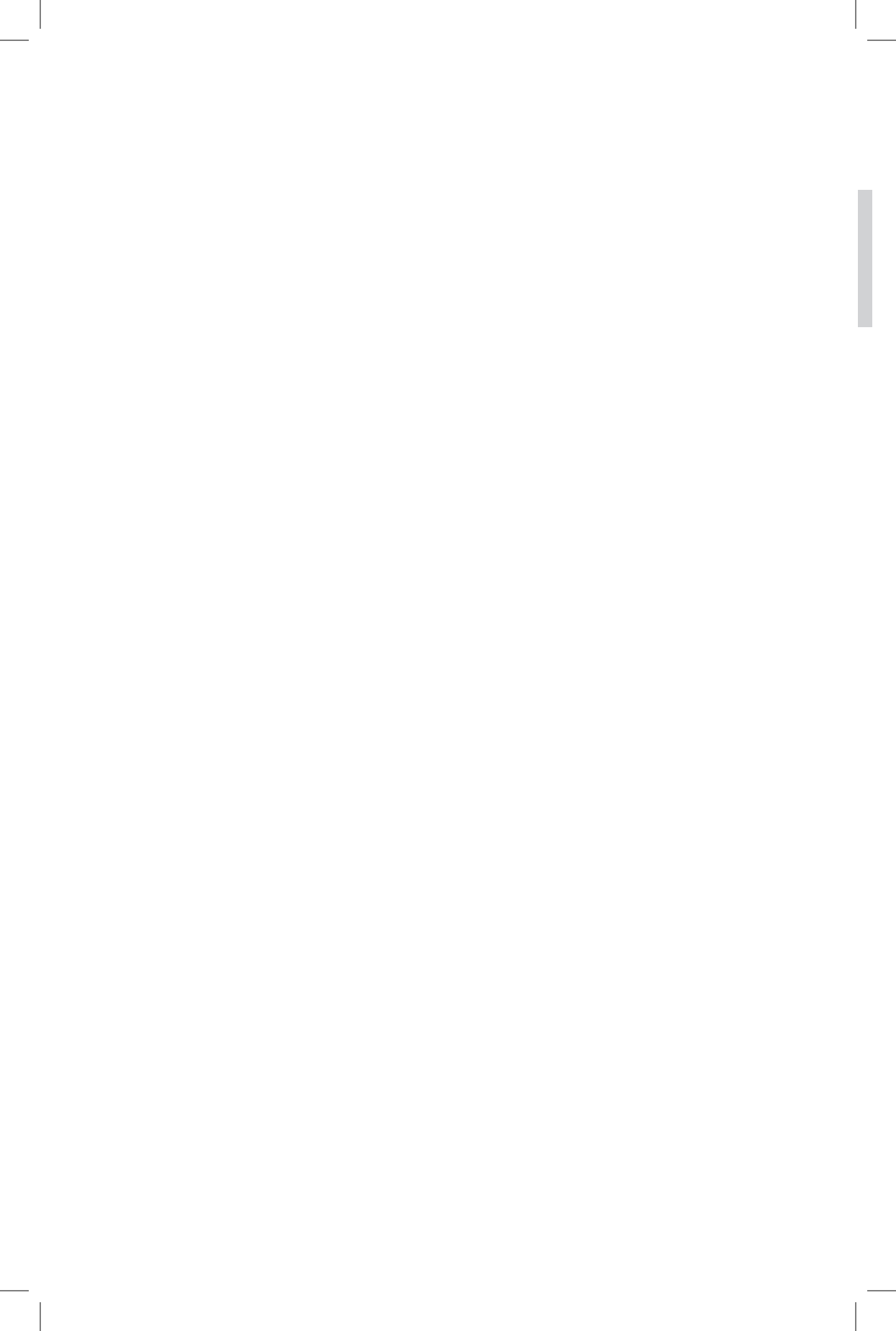


hutang lagi? Apabila demikian maka jelas pembangunan kita tidak akan berkelanjutan dan kasihan anak cucu kita. Syarat pembangunan berkelanjutan adalah kita harus berusaha mandiri di bidang pangan dan energi, terutama sebelum sektor industri kita bisa bersaing dengan negara lain.

Sektor perikanan harus segera menetapkan langkah pemenuhan kebutuhan energi yang diperlukan melalui diversifikasi energi yang tidak berbasiskan pada BBM. Penetapan *blue print* dengan perhitungan yang cermat agar sektor perikanan terus dapat tumbuh melalui berbagai langkah inovasi teknologi yang dapat mendorong pemanfaatan energi baru dan terbarukan. Kebijakan tersebut harus diikuti penyesuaian struktur industri perikanan yang memanfaatkan energi secara efisien dan bermanfaat bagi peningkatan produktivitas dan daya saing sektor perikanan nasional sehingga dapat memenuhi kebutuhan protein bagi segenap rakyat Indonesia serta kompetitif di pasar global.

## Daftar Pustaka

- Kementerian Energi dan Sumberdaya Mineral. 2011. *Statistik Energi Baru dan Terbarukan*
- Kementerian Energi dan Sumberdaya Mineral. 2008. *Handbook of Energy & Economics Statistics of Indonesia*
- Kompas. 2012. *Kapal Didorong Pakai Elpiji*, Artikel 28 April 2012.
- Kusumastanto, Tridoyo. 2003. *Ocean Policy dalam Membangun Nege-ri Bahari di Era Otonomi Daerah*. Gramedia Pustaka Utama . Jakarta.
- Kusumastanto, Tridoyo. 2006. *Ekonomi Kelautan*. Pusat Kajian Sumberdaya Pesisir dan Lautan. Institut Pertanian Bogor. Bogor.
- Kusumastanto. Tridoyo. 2013. *Ekonomi Sumberdaya Kelautan Tropika*. Program Studi Pascasarjana Ekonomi Sumberdaya Kelautan Tropika. Departemen Ekonomi Sumberdaya dan Lingkungan. Fakultas Ekonomi dan Manajemen. Institut Pertanian Bogor. Bogor
- Partowidagdo, Widjajono. 2012. *Perlunya Diversifikasi Energi*. Makalah tidak dipublikasikan.
- Solihin, A. 2010. *Politik Hukum Kelautan dan Perikanan: : Isu, Permasalahan, dan Telaah Kritis Kebijakan*.
- Sularso, A. 2012. <http://ajisularso.wordpress.com/2012/03/01/ perlukah-subsidi-bbm-bagi-kapal-ikan/>



## 3.2 Pengembangan Energi Terbarukan Berbasis Komunitas

*Indra Yudhika Zulmi*

### Dasar Pemikiran

Awal Januari 2012, Presiden Republik Indonesia mengatakan akan menjalankan kebijakan *mix-energy* yang menggabungkan pemenuhan kebutuhan energi dengan kelestarian lingkungan (www.bbc.co.uk, 2012).

Konversi Bahan Bakar Minyak (BBM) ke Bahan Bakar Gas (BBG) sebenarnya telah dimulai sejak tahun 1986, saat itu ribuan taksi di Jakarta menggunakan *Compressed Natural Gas* (CNG). Pada tahun 2005, pemerintah kembali menyampaikan rencana untuk mengalihkan bahan bakar minyak ke gas. Menurut catatan Komite Penghapusan Bensin Bertimbang (KPBB) antara tahun 1997-1998, sekitar 7.000 kendaraan menggunakan BBG, tetapi sekarang jauh berkurang. Selanjutnya pada tahun 2005, Pemerintah DKI Jakarta mengeluarkan peraturan daerah tentang Pengendalian Pencemaran Udara dan Menteri Energi dan Sumberdaya Mineral pun mengeluarkan peraturan tentang Standar dan mutu (spesifikasi) serta Pengawasan Bahan Bakar Minyak, Bahan Bakar Gas dan Bahan Bakar lain, LPG, LNG dan hasil olahan yang dipasarkan di dalam negeri. Pemda DKI kemudian mengeluarkan Peraturan Gubernur No 14/2007 Tentang Penggunaan BBG untuk angkutan umum dan kendaraan operasional pemerintah daerah. Bahan bakar gas pun digunakan untuk bus Transjakarta, bajaj, serta taksi. Tetapi, sekarang banyak bajaj BBG pun kembali beralih ke BBM karena Stasiun Pengisian Bahan Bakar Gas (SPBG) sangat sedikit.

Fenomena di atas memperlihatkan ketidakseriusan pemerintah dalam program konversi BBM. Kebijakan yang diambil tidak menyeluruh dan tidak menyelesaikan permasalahan mendasar yaitu menghilangkan ketergantungan terhadap sumber-sumber energi fosil.

Dalam kesempatan lain, pemerintah mengatakan akan memulai program konversi BBM ke BBG pada 1 April 2012. Setidaknya ada tiga hal yang harus dipertimbangkan pemerintah agar kebijakan ini berkelanjutan. Pertama, infrastruktur BBG. Menurut data kementerian ESDM pada Januari 2012,

jumlah SPBG di Jawa-Bali hanya berjumlah 19 buah. Bayangkan jumlah antrian kendaraan bermotor jika jumlah SPBG hanya 19 buah apalagi pengisian BGG bisa menghabiskan waktu 20 menit. Jika permasalahan di atas tidak segera diselesaikan, maka pengguna kendaraan akan kembali menggunakan BBM dan program konversi akan gagal.

Kedua, *unrenewable energy*. Pengalihan secara massal penggunaan BGG yang merupakan sumber energi tidak terbarukan akan menimbulkan masalah di masa depan. Dari segi ketersediaan, menurut beberapa pakar cadangan gas bumi Indonesia masih dapat digunakan hingga 60 tahun kedepan (okezone.com, 2011). Dengan begitu, bisa dipastikan sekitar 60 tahun ke depan Indonesia akan mengimpor gas alam untuk kebutuhan dalam negeri. Saat ini, program konversi BBM ke BGG tidak hanya terjadi di Indonesia. Banyak negara melakukan hal serupa karena BGG dinilai lebih murah dan ramah lingkungan. Pertanyaannya apakah harga gas alam dunia 60 tahun ke depan akan semurah saat ini? Jika ternyata harganya melonjak karena menipisnya ketersediaan gas alam dunia, maka permasalahan subsidi dan defisit APBN akan kembali muncul.

Ketiga, kebutuhan akan konversi semakin mendesak. Alokasi anggaran subsidi BBM dalam APBN sudah sangat menipis karena tingginya konsumsi BBM bersubsidi. Oleh karena itu, diperlukan langkah cepat dan tepat agar dapat menyelamatkan APBN sekaligus melindungi masyarakat kecil dari tingginya harga bahan bakar.

## **BBM ke BBB**

Bahan Bakar Biogas (BBB) merupakan bahan bakar yang diperoleh dari dekomposisi bahan organik. Sejarah biogas berasal dari benua Eropa. Biogas ditemukan oleh seorang ilmuwan yang bernama Volta. Ilmuwan tersebut menemukan gas yang dikeluarkan dari rawa-rawa yang terjadi pada 1770. Kemudian Avogadro meneliti mengenai gas metana. Setelah 1875, biogas dipastikan menjadi sebuah produk dari hasil proses *anaerobic digestion*. Pada 1884, seorang ilmuwan lain yang bernama Pasteour melakukan penelitian mengenai biogas dengan menggunakan kotoran hewan. Penelitian yang dilakukan Pasteour menjadi landasan untuk melakukan penelitian biogas hingga saat ini. Pada Tabel 8 disajikan komposisi gas dalam biogas.

**Tabel 8. Komposisi Gas dalam Biogas**

No.	Jenis Gas	Komposisi	Komposisi
1	Metana (CH <sub>4</sub> )	54-70%	65,7%
2	Karbon Dioksida (CO <sub>2</sub> )	27-45%	27,0%
3	Nitrogen (N <sub>2</sub> )	0,5-3%	2,3%
4	Karbon Monoksida (CO)	0,1%	0,0%
5	Oksigen (O <sub>2</sub> )	0,1%	1,0%
6	Propen (C <sub>3</sub> H <sub>8</sub> )	-	0,7%
7	Hidrogen Sulfida (H <sub>2</sub> S)	Sedikit sekali	Tidak teratur
8	Nilai Kalori (Kcal/m <sup>3</sup> )	4800-6700	6513

Sumber: Harahap et al. (1978)

Konversi BBM ke BBB layak untuk diperhitungkan. 1 m<sup>3</sup> biogas setara dengan 0,8 liter bensin atau jika diuangkan sekitar Rp 3600,00 (Tabel 9). Untuk produksi skala rumah tangga rata-rata bisa menghasilkan 2 m<sup>3</sup> biogas setara dengan 1,6 liter bensin. Untuk penggunaan normal sudah mampu mencukupi penggunaan energi bahan bakar kendaraan pribadi.

**Tabel 9. Biogas Dibandingkan dengan Bahan Bakar Lain**

<b>1 m<sup>3</sup> Biogas</b>	Elpiji 0,46 kg
	Minyak tanah 0,62 liter
	Minyak solar 0,52
	Bensin 0,80 liter
	Gas kota 1,50 m <sup>3</sup>
	Kayu bakar 3,50 kg

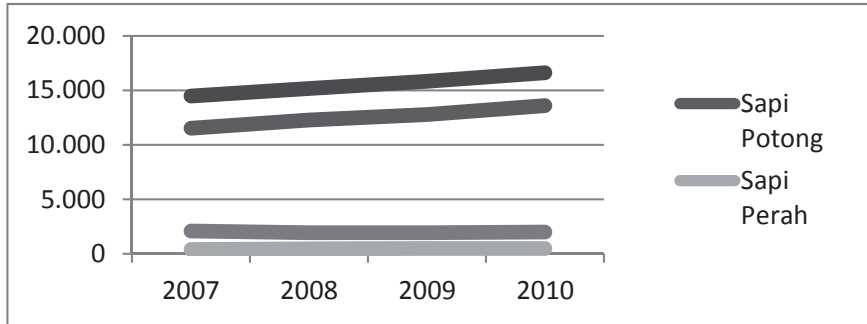
Pengembangan biogas sebagai energi alternatif pengganti energi fosil memiliki prospek yang menjanjikan dikarenakan tujuh faktor. Pertama, *renewable energy*. Bahan baku pembuat biogas merupakan bahan organik yang dapat diperbaharui. Selain itu proses pembuatannya relatif memerlukan waktu yang singkat.

Kedua, berbasis sumberdaya yang merata di seluruh Indonesia. Bahan baku pembuat biogas yang berbasis bahan organik relatif terdapat di seluruh pelosok tanah air. Kotoran ternak yang mendominasi bahan baku pembuat biogas ditunjang oleh kondisi yang kondusif perkembangan peternakan di Indonesia, di mana terjadi peningkatan jumlah ternak yang cukup signifikan

## Bab Tiga

### Membangun Kemandirian Energi Nasional

di Indonesia tahun 2007 - 2010 (Gambar 13). Kondisi tersebut memperbesar peluang produksi biogas berbahan baku kotoran ternak.



Sumber: Direktorat Jendral Peternakan (2011)

**Gambar 12. Grafik Populasi Ternak Indonesia (dalam ribu ekor) 2007-2010**

Ketiga, dapat diakses seluruh lapisan masyarakat. Instalasi biogas merupakan teknologi yang tidak asing bagi masyarakat Indonesia, sehingga dapat dilakukan di seluruh pelosok tanah air. Pembangunan instalasi biogas tidak memerlukan kriteria teknis yang spesifik terhadap suatu daerah.

Keempat, regulasi di bidang energi seperti kenaikan tarif listrik, kenaikan harga *Liquefied Petroleum Gas* (LPG), bensin, minyak tanah, minyak solar telah mendorong pengembangan sumber energi alternatif yang lebih murah, berkelanjutan, dan ramah lingkungan

Kelima, produk sampingan yang bernilai tinggi. Instalasi biogas selain dapat memproduksi metana sebagai bahan bakar juga memiliki produk sampingan berupa pupuk organik padat dan cair. Produk sampingan ini tidak hanya dapat digunakan secara pribadi melainkan bernilai tinggi dan dapat dikomersilkan. Pada Tabel 10 dan Tabel 11 disajikan produk hasil instalasi biogas.

**Tabel 10. Produk Hasil Instalasi Biogas Secara Individu Kapasitas 5 m<sup>3</sup> (lokasi: DKI Jakarta)**

Jumlah Sapi	Jenis	Kapasitas Prod/Hari	Harga (Rp/satuan)	Jumlah (Rp)
7 Ekor	Biogas	2 m <sup>3</sup> (setara Pertamina 1,6–2 liter)	9000	18000
	Pupuk Padat	48 kg	1000	48000
	Pupuk Cair	480 liter	1000	480000
	Total			546000

Diolah dari: Wahyuni (2008)

**Tabel 11. Produk Hasil Instalasi Biogas Secara Kelompok Kapasitas 17 m<sup>3</sup> (lokasi: Cisarua, Bogor)**

Jumlah Sapi	Jenis	Kapasitas Prod/Hari	Harga (Rp/satuan)	Jumlah (Rp)
50 Ekor	Biogas	6,8 m <sup>3</sup> (pertamax 7 liter)	9000	63000
	Pupuk Padat	102 kg	500	51000
	Pupuk Cair	1.020 liter	3000	3060000
	Total			3174000

Diolah dari: Wahyuni (2008)

Keenam, kemajuan riset dan pengembangan teknologi biogas dalam negeri. Pengembangan kegiatan riset dan pengembangan teknologi biogas telah dilaksanakan oleh PTP-ITB tahun 1978 dan dicapai, yaitu digester biogas berskala 18 m<sup>3</sup>, dapat dimanfaatkan untuk penerangan dan kompor gas, pemurnian biogas, pengemasan biogas dalam tabung (skala laboratorium), dan sumber energi pada motor bakar untuk menghasilkan sumberdaya mekanis maupun listrik (Harahap et al, 1978). Saat ini produk-produk pendukung lainnya seperti; kompor biogas, lampu biogas, *rice cooker* biogas, *storage* biogas, generator biogas, alat kompresi biogas, pompa biogas dan lain-lain telah diciptakan dan dikembangkan di dalam negeri. Riset dan pengembangan ini meningkatkan nilai tambah biogas sebagai sebuah energi.

Ketujuh, ramah lingkungan. Pembangunan instalasi biogas akan berdampak positif terhadap kelestarian lingkungan dikarenakan jika gas metan tidak dimanfaatkan untuk pembakaran justru akan berdampak 21 kali lebih negatif dibanding karbondioksida terhadap pemanasan global.

## Kemandirian Energi Berbasis Komunitas

Salah satu kesalahan mendasar pada kebijakan konversi energi adalah pola penerapan kebijakan. Pemerintah dengan perangkat kekuasaannya seolah menggiring 'paksa' masyarakat terhadap sesuatu yang ditakutinya. Di tengah berkembangnya opini penggunaan gas sebagai bahan bakar yang rawan kecelakaan, kebocoran yang menyebabkan ledakan, dan penggunaan yang boros, pemerintah serta merta ingin memberlakukan kebijakan konversi.

Dalam sebuah perencanaan kebijakan pemerintah seharusnya tidak hanya menempatkan masyarakat sebagai obyek kebijakan. Masyarakat sedapat mungkin diposisikan sebagai subyek dan aktor kebijakan. Dengan begitu, perumusan sebuah kebijakan atau program akan selalu berorientasi pada kebutuhan, perilaku, dan karakteristik masyarakat. Pemanfaatan bahan organik untuk menghasilkan biogas merupakan hal yang tidak asing lagi bagi masyarakat Indonesia, bahkan sejak puluhan tahun lalu masyarakat telah mengembangkannya dengan skala kecil dan sederhana.

*One Family One Digester* (OFOD), merupakan sebuah konsep kemandirian energi keluarga, di mana sebuah keluarga mampu menghasilkan energi untuk kebutuhannya. Sebuah keluarga mandiri energi ialah sebuah keluarga yang mampu untuk memenuhi kebutuhannya sendiri melalui proses produksi dan pemanfaatan hasil proses produksi energi tersebut.

Proses produksi energi yang dimaksud ialah melalui pembangunan instalasi biogas. Bangunan instalasi biogas mencakup reaktor, pipa penyaluran gas, selang gas, kran gas, stop kran, manometer, bak inlet dan outlet. Sedangkan pemanfaatan hasil produksi memerlukan teknologi yang lebih spesifik seperti kompor biogas, lampu biogas, generator biogas, alat kompresi biogas, serta penjualan produk sampingan berupa pupuk organik.

Biaya pembangunan instalasi biogas memerlukan biaya yang relatif tinggi. Harganya berkisar antara Rp. 8.000.000 – Rp. 15.000.000 (kapasitas 4,5 m<sup>3</sup> - 6,4 m<sup>3</sup>) dan biasanya sudah dilengkapi beberapa peralatan pemanfaatan biogas. Biaya yang tinggi tersebut sebanding dengan umur ekonomis bangunan instalasi biogas yang cukup panjang yaitu 30 tahun. Bahkan jika perawatan dilakukan dengan baik, bangunan biogas masih menguntungkan secara ekonomis setelah 30 tahun.



Bangunan instalasi skala rumah tangga (kapasitas  $4,5 \text{ m}^3 - 6,4 \text{ m}^3$ ) mampu menghasilkan  $2 \text{ m}^3 - 6 \text{ m}^3$  biogas per hari atau setara dengan 1,6 liter – 4,8 liter bensin per hari. Biogas yang dihasilkan ini dapat dikompresi dan dimanfaatkan untuk bahan bakar kendaraan bermotor. Untuk pemakaian skala keluarga, bahan bakar yang dihasilkan oleh bangunan instalasi biogas masih mencukupi.

***One Community One Digester*** (OCOD), yaitu pengelolaan biogas dilakukan secara berkelompok di suatu desa, kelurahan, dan sebagainya. Sekelompok masyarakat yang terlembagakan di suatu teritori daerah akan lebih efektif dalam proses produksi biogas. Dalam dinamika dan perkembangannya, kelompok masyarakat bahkan bisa mengelola produksi biogas dalam skala bisnis.

Kelompok masyarakat yang terbangun atas kesadaran mandiri energi seperti ini mampu mereduksi kecemasan akan bahaya penggunaan bahan bakar gas. Secara permanen akan terbangun kesadaran optimis untuk memproduksi dan menghasilkan energi secara mandiri.

Kelompok pengelola biogas adalah kelompok yang memproduksi biogas secara massal untuk kebutuhan energi masyarakat di sekitarnya. Kelompok tersebut dapat menggunakan sumberdaya yang dimiliki masyarakat sekitarnya untuk dimanfaatkan sebagai bahan baku produksi biogas. Bahan baku tersebut antara lain; kotoran ternak, kotoran manusia, limbah industri dsb.

Sistem bagi hasil antara pengelola biogas dan pengguna biogas dapat diatur berdasarkan investasi fisik dan sumbangsih bahan baku. Jika sistem pengelolaan dapat dilakukan secara profesional akan menguntungkan semua pihak.

Tantangan defisit energi di masa depan memungkinkan sebuah kelompok yang berorientasi profit untuk melakukan bisnis produksi biogas. Kelompok ini dapat memproduksi dan memasarkan biogas serta produk sampingannya kepada masyarakat pengguna. Manajemen bisnis produksi biogas yang baik dan profesional mampu menghasilkan profit yang menjanjikan.

## Lain Lubuk Lain Ikannya

‘Lain Lubuk Lain Ikannya’ begitu bunyi sebuah peribahasa Melayu. Pengalaman akan kebijakan terdahulu yang berhenti di tengah jalan seiring pergantian pemerintahan menyebabkan program-program kebijakan terbengkalai. Dalam kebijakan konversi energi, kebijakan tidak bisa dilakukan hanya dalam waktu singkat. Masyarakat memerlukan waktu untuk beradaptasi dan mengubah perilaku konsumsi BBM.

Konsistensi komitmen sangat diperlukan karena peran pemerintah sangat signifikan dalam program konversi BBM. Peran tersebut di antaranya; pertama, bantuan dana. Harga instalasi biogas yang relatif tinggi membutuhkan bantuan dana berupa hibah atau kredit untuk biaya pembangunan instalasi biogas. Hibah atau usulan kredit dapat dilakukan secara individu maupun berkelompok tergantung kapasitas reaktor biogas.

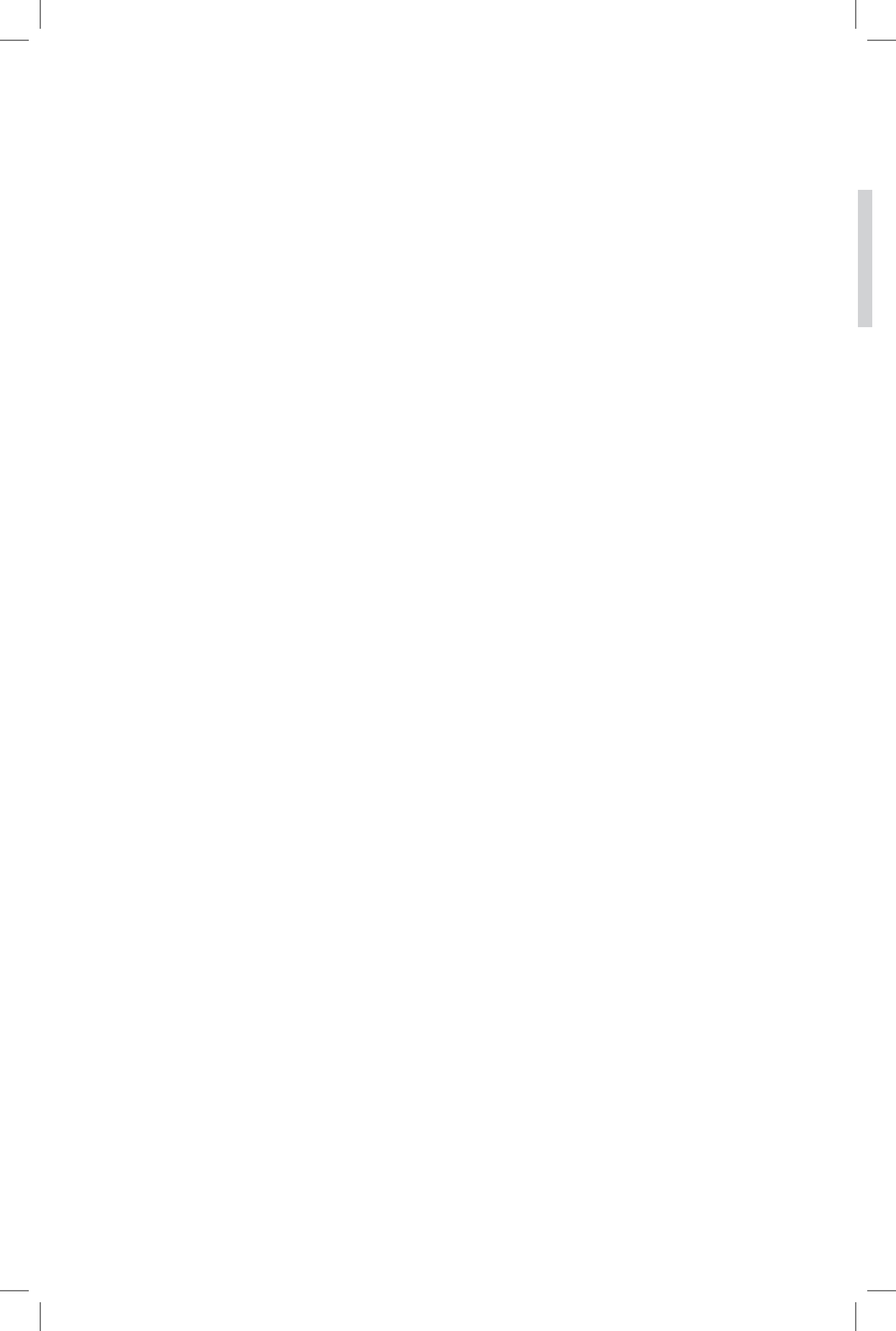
Kedua, kebijakan fiskal. Keluarga atau kelompok masyarakat yang mampu mandiri secara energi diberikan insentif pengurangan pajak oleh pemerintah. Tingginya konsumsi BBM ber-subsidi saat ini sangat merugikan negara, bahkan konsumsi tersebut mengganggu cadangan APBN. Insentif pengurangan pajak dimaksudkan untuk memicu masyarakat untuk mandiri secara energi yang pada gilirannya dapat mencegah defisit APBN.

Ketiga, hak guna lahan. Di daerah padat penduduk, di mana harga lahan relatif tinggi peminjaman lahan negara sangat dibutuhkan untuk mendukung pembangunan instalasi biogas.

Pemerintah dan seluruh elemen bangsa harus berkomitmen penuh terhadap program konversi BBM, jika tidak polemik BBM tidak akan berhenti. Pergantian pemerintah tidak akan menjadi masalah jika program konversi BBM telah terlembagakan dengan baik di kalangan masyarakat.

## Daftar Pustaka

- Direktorat Jendral Peternakan. 2011. *Statistik Peternakan dan Kesehatan Hewan 2011*.
- Harahap F M , Apandi dan S. Ginting. 1978. *Teknologi Gasbio*. Pusat Teknologi Pembangunan Institut Teknologi Bandung. Bandung.
- <http://economy.okezone.com/read/2011/12/05/19/538027/cadangan-gas-bumi-mencapai-60-tahun-ke-depan>
- <http://industri.kontan.co.id/news/aturan-konversi-bbm-ke-bbg-terbit-akhir-bulan-ini>
- <http://otomotif.antaranews.com/news/1335283017/konversi-bbm-ke-bbg-segera-dilaksanakan>
- <http://prokum.esdm.go.id/Publikasi/Statistik/Statistik%20Minyak%20Bumi.pdf>
- [http://www.bbc.co.uk/indonesia/laporan\\_khusus/2012/01/120130\\_bbgenergi.shtml](http://www.bbc.co.uk/indonesia/laporan_khusus/2012/01/120130_bbgenergi.shtml)
- [http://www.bps.go.id/tab\\_sub/view.php?tabel=1&daftar=1&id\\_subyek=24&notab=12](http://www.bps.go.id/tab_sub/view.php?tabel=1&daftar=1&id_subyek=24&notab=12)
- <http://www.indomigas.com/sisa-cadangan-minyak-indonesia-15-tahun/>
- Peraturan Gubernur DKI No 14/2007
- Primanto U S. 1992. *Analisis Finansial Terhadap Beberapa Pem-bangkit Biogas Untuk Pedesaan*. Institut Pertanian Bogor. Bogor. [Skripsi]
- Wahyuni Sri. 2008. *Analisis Kelayakan Pengembangan Biogas Sebagai Energi Alternatif Berbasis Individu dan Kelompok Peternak*. Institut Pertanian Bogor. Bogor. [Tesis]



## 3.3 Kemandirian Energi Melalui Bioetanol Sorgum sebagai Energi Alternatif

*Mutiono*

### Pendahuluan

Perdebatan mengenai pro kontra subsidi bahan bakar minyak (BBM) hingga saat ini tak kunjung usai. Terlepas dari berbagai alasan serta argumen masing-masing pihak yang pro maupun kontra dengan subsidi BBM, tentu seharusnya pada saat ini bangsa kita harus sudah memulai lembaran baru untuk beralih dari perdebatan masalah subsidi BBM menjadi era membicarakan energi alternatif sebagai substitusi BBM. Hal ini dikarenakan dari tahun ke tahun persediaan energi fosil terus mengalami penurunan. Di beberapa negara, beberapa energi alternatif telah dikembangkan sebagai energi pengganti bahan bakar fosil yang ternyata memiliki kontribusi yang cukup signifikan sebagai persediaan energi.

Sorgum merupakan salah satu jenis tanaman yang cukup berpotensi untuk dikembangkan di Indonesia sebagai sumber energi terbarukan. Sorgum adalah tanaman yang relatif mudah untuk dibudidayakan sehingga potensi masyarakat dapat mengembangkan energi alternatif berupa bioetanol semakin besar. Melalui serangkaian proses yang cukup mudah dilakukan, sorgum dapat diubah menjadi ethanol yang dapat dijadikan sebagai energi alternatif.

### Sorgum

Sorgum merupakan jenis tanaman yang memiliki daya adaptasi luas, hampir tumbuh di semua jenis lahan baik subur maupun miskin dengan input pertanian yang relatif sedikit serta multiguna. Berbagai manfaat sorgum sebagaimana disebutkan oleh Supriyanto, antara lain untuk pangan (biji, tepung), untuk pakan ternak (daun, batang), untuk ethanol (batang), untuk gula dan sirup (batang), untuk xilitol (malai dan batang).



Sumber: <http://id.wikipedia.org/wiki/Berkas:Sorgum.jpg>

### **Gambar 13. Sorgum**

Budidaya sorgum tergolong cukup mudah, sorgum dapat ditanam di lahan kering karena kebutuhan airnya lebih sedikit dibanding jagung dan padi. Supriyanto menyebutkan bahwa sorgum dapat dibudidayakan pada bedengan ukuran 1x5 m dengan jarak tanam 20x20 cm. Setiap lubang tanam diisi 2-3 butir benih sorgum yang telah dicampur insektisida. Sebelum ditanam, tanah dicangkul dan dicampur dengan kompos sebanyak 2 ton/ha yang telah dicampur dengan arang sebanyak 9%.

Pemupukan dilakukan 15 hari setelah tanam dengan pupuk urea (120 kg/ha), TSP (90 kg/ha) dan KCL 960 kg/ha), kemudian diikuti dengan penyulaman. Penyulaman dilakukan dengan menanam bibit dari bedengan tabur. Pemupukan kedua dilakukan menjelang pembungaan, yaitu umur 45 hari, dengan komposisi pupuk urea (60 kg/ha), TSP (120 kg/ha), dan KCL (60 kg/ha).

Sorgum untuk biji dapat dipanen pada umur 90 hari dengan produksi 4 - 6 ton/ha biji kering, sedang untuk pakan Sorgum dipanen pada umur 60 hari dengan produksi hijauan 30 - 40 ton/ha dan sorgum untuk produksi ethanol dipanen pada umur 80 hari dengan produksi 300 - 750 liter/ha tergantung

kadar gula dalam batang sorgum. Sorgum dapat diratun (dipangkas kemudian tumbuh trubusan baru) sehingga biaya pengolahannya hanya dikeluarkan sekali untuk 3 - 5 kali panen. Jumlah trubusan baru dapat mencapai 5 - 8 batang per rumpun. Jumlah trubusan yang dipelihara cukup 2 batang per rumpun agar pertumbuhannya optimal. Supaya dapat dipanen beberapa kali maka pemeliharaan tanaman trubusan menjadi sangat penting.

## Bioetanol

Bioetanol merupakan etanol yang diperoleh dari reaksi terhadap sumberdaya hayati. Bioetanol biasanya diperoleh dari tanaman pertanian. Beberapa jenis tanaman yang dapat dijadikan sebagai bahan pembuat bioetanol seperti tebu, jagung, sorgum, kentang, ubi, singkong, gandum, dan sebagainya. Bioetanol dianggap dapat menjadi sumber bahan bakar di masa mendatang karena selain prosesnya mudah dilakukan, bahan untuk membuat bioetanol juga cukup mudah ditemui dan dibudidayakan sehingga, harapannya di masa mendatang negara kita tidak lagi bergantung bahan bakar minyak pada satu perusahaan saja, namun dapat lebih mandiri dengan pengembangan energi alternatif menggunakan bioetanol yang dapat diproduksi oleh setiap orang.

**Tabel 12. Produksi Bioetanol Beberapa Tanaman**

Komoditas	Hasil Panen t/ha/th	Hasil Produksi Bioetanol l/ha/th
Singkong	25	45,00
Ubi Jalar	62,5	78,12
Tebu	75	50,25
Sagu	6.8	41,33
Nipah	27	25,00
Batang Sorgum Manis	80	60,00
Biji Sorgum Manis	6	20,00

Sumber: Sihono, Wijaya, dan Human (2010)

## Bioetanol dari Sorgum

Menurut Talanca (2011), sorgum sebagai bahan baku etanol lebih unggul dibanding dengan tanaman lain seperti jarak, jagung, dan tebu. Ia mempunyai adaptasi luas dan dapat menghasilkan bioetanol 2000 - 3500 l/ha/musim atau 4000 - 7000 l/ha/tahun. Di beberapa negara, bioetanol sorgum sudah dikembangkan seperti di Amerika Serikat, China, India, dan Belgia. Di Amerika Serikat, produktivitas bioetanol sorgum sudah mencapai 10.000 liter/ha, India 3000 - 4000 liter/ha, dan China 7000 liter/ha.

**Tabel 13. Produksi Bahan Bakar Etanol Beberapa Negara (2007-2010)**

Per Dunia	Negara/wilayah	2010	2009	2008	2007
1	Amerika Serikat	13.230	10.600	9.000	6.498,60
2	Brazil	6.921,54	6.577,89	6.472,2	5.019,2
3	Uni Eropa	1.176,88	1.039,52	733,60	570,30
4	RRC	541,55	541,55	501,90	486,00
5	Thailand	-	435,20	89,80	79,20
6	Kanada	356,63	290,59	237,70	211,30
7	India	-	91,67	66,00	52,80
8	Kolombia	-	83,21	79,30	74,90
9	Australia	66,04	56,80	26,40	26,40
10	Lainnya	-	247,27	-	-
Total Dunia		22.946,87	19.534,99	17.335,20	13.101,7

Sumber: [http://id.wikipedia.org/wiki/Bahan\\_bakar\\_etanol](http://id.wikipedia.org/wiki/Bahan_bakar_etanol)

Bioetanol sorgum sering digunakan sebagai campuran bensin (kadar 99%) dengan campuran 20% etanol dan 80% premium (Supriyanto), ini sering disebut sebagai gasohol. Selain sebagai gasohol, bioetanol juga dapat digunakan sebagai bahan bakar lampu penerangan serta bahan bakar kompor. Secara singkat menurut Supriyanto, pembuatan bioetanol sorgum dapat dilakukan dengan mengepres batang sorgum untuk menghasilkan nira berwarna hijau dengan kadar gula 17% skala Briks, kemudian nira difermentasi sehingga warna berubah menjadi warna krem dan beraroma seperti tape. Nira terfermentasi didestilasi dengan menggunakan destilator etanol (rendemen 3%). Limbah pengepresan dapat dijadikan sebagai pakan ternak atau bahan bakar biomassa.



## **Bioetanol Sorgum Sebagai Energi Alternatif**

Indonesia merupakan negara yang cukup potensial untuk mengembangkan tanaman sorgum. Sorgum cukup toleran terhadap kekeringan dan genangan serta kondisi yang kurang subur. Lahan di Indonesia yang cukup luas dan beriklim tropis dengan potensi pertanian yang cukup besar, maka sebenarnya Indonesia sudah memiliki modal dasar pengembangan sorgum. Rasa kegamangan dan kekhawatiran terhadap krisis energi, tentu juga menjadi salah satu dorongan serta motor penggerak untuk pengembangan energi alternatif.

Sorgum dengan potensinya yang cukup besar untuk dikembangkan dan keharusan untuk menangani masalah krisis energi, pengembangan bioetanol sorgum dapat menjadi salah satu alternatif yang dapat dikembangkan. Berbagai pihak tentunya harus sudah mulai mendukung berbagai pemikiran serta peluang-peluang pengembangan energi alternatif. Era sekarang ini bukan lagi era untuk terus memperdebatkan masalah subsidi yang tak kunjung usai sejak dulu, namun berbagai pemikiran harus sudah mulai mengarah pada pengembangan energi alternatif untuk mengurangi kerentanan bangsa terhadap krisis energi.

Bangsa ini harus mulai sadar bahwa bahan bakar fosil semakin lama semakin berkurang dan mau tidak mau akan mencapai titik kritis. Kemandirian energi menjadi solusi yang harus diwujudkan oleh bangsa Indonesia agar rakyat dan negara tidak lagi rentan terhadap berbagai isu energi baik yang muncul dari komunal, nasional, maupun internasional.

Berbagai dukungan baik melalui pemikiran, tindakan maupun kebijakan harus sudah mulai dilakukan oleh berbagai pihak. Berbagai teknik pengembangan energi alternatif bioetanol sorgum dan lainnya harus terus dikembangkan agar dapat diperoleh teknik yang mudah, murah serta efisien. Pemerintah sebagai penentu kebijakan harus sudah mulai mengarahkan permasalahan energi ini untuk menuju kepada pengembangan energi alternatif melalui berbagai kebijakan, penyuluhan serta pendampingan yang dilakukan dengan bekerja sama dengan berbagai lembaga-lembaga terkait untuk memberdayakan masyarakat supaya lebih familiar dan dekat dengan energi alternatif.

## **Bioetanol Sorgum dan Syarat Keharusan dalam Kemandirian Energi**

Dalam berargumen, kita harus memperhatikan dua syarat, yaitu syarat keharusan (*necessary condition*) dan syarat kecukupan (*sufficient condition*) (Soedomo, 2012). Hal ini perlu ditekankan terlebih dahulu, agar kita dapat mengutarakan argumen yang logis dan cerdas. Kadang, pertanyaan-pertanyaan yang muncul sering tidak memahami makna dari syarat harus dan syarat cukup dari sebuah argumen sehingga menimbulkan pertanyaan yang asal bunyi saja. Lebih parah lagi, yang menjawab pertanyaan ternyata tidak memahami juga sehingga terbawa ke dalam suasana pertanyaan yang salah. Inilah yang biasanya menyebabkan diskusi menjadi tidak terarah dan menuju ke arah yang tidak diharapkan.

Syarat keharusan merupakan suatu kondisi yang dibutuhkan agar kondisi lain dapat tercapai sedangkan syarat kecukupan merupakan kondisi yang menjamin terjadinya kondisi lain. Dalam Soedomo (2012) dicontohkan dengan argumen, lulusan fakultas hukum merupakan kondisi yang harus dipenuhi agar seseorang dapat diterima sebagai jaksa. Namun, lulusan fakultas hukum saja belum menjamin seseorang diterima sebagai jaksa, masih ada syarat lain yang harus dipenuhi. Tetapi jika kita menemui jaksa maka pastilah dia lulusan fakultas hukum. Dari contoh di atas maka dapat diidentifikasi bahwa, lulus fakultas hukum adalah syarat keharusan seseorang dapat diterima menjadi jaksa, maka jaksa manapun yang kita temui adalah lulusan fakultas hukum. Sehingga, jaksa merupakan kondisi cukup untuk menyebut seseorang adalah lulusan fakultas hukum. Dalam uraian tersebut maka, dalam berargumen, kita harus jeli apakah yang kita sampaikan adalah kondisi keharusan atau kondisi kecukupan. Kondisi kecukupan merupakan kondisi yang terdiri dari berbagai kondisi keharusan.

Dari penjelasan di atas mengenai syarat harus dan syarat cukup, maka bioetanol sorgum menjadi kondisi keharusan untuk mencapai kemandirian energi. Namun, bioetanol sorgum saja belum cukup untuk mencapai kemandirian energi, perlu syarat-syarat lain untuk mendukung hal tersebut. Sehingga perlu ditekankan bahwa kemudian tidak perlu lagi ada pertanyaan apakah perlu dikembangkan bioetanol sorgum jika tidak menjamin kemandirian energi? Inilah bentuk pertanyaan asal bunyi tanpa logika yang benar. Suatu kondisi keharusan bukan jaminan dari kondisi kecukupan karena kondisi keharusan adalah bagian dari kondisi kecukupan yang masih harus ditambah dengan kondisi-kondisi keharusan lainnya.

## Penutup

Indonesia harus serius dalam pengembangan energi alternatif untuk kemandirian energi. Pengembangan bioetanol sorgum merupakan salah satu syarat harus dalam mencapai syarat cukup yaitu kemandirian energi. Ketergantungan bangsa terhadap bahan bakar fosil membuat bangsa ini rentan krisis energi. Energi sudah saatnya mengadopsi tata kelola pangan, yang dalam memperolehnya, masyarakat dapat mengusahakan sendiri sehingga kebutuhan energi dapat dipenuhi secara individu atau berkelompok tanpa ketergantungan. Ketersediaan energi nasional dapat digunakan untuk peningkatan kesejahteraan melalui berbagai bentuk pemanfaatan lain yang digunakan sebesar-besarnya kemakmuran rakyat. Sudah waktunya bangsa ini bergerak dari era perdebatan subsidi menuju kepada gerakan perubahan pengembangan energi alternatif baik dari taraf pemikiran, tindakan, maupun kebijakan.

## DaftarPustaka

[http://id.wikipedia.org/wiki/Bahan\\_bakar\\_etanol](http://id.wikipedia.org/wiki/Bahan_bakar_etanol)

<http://id.wikipedia.org/wiki/Berkas:Sorgum.jpg>

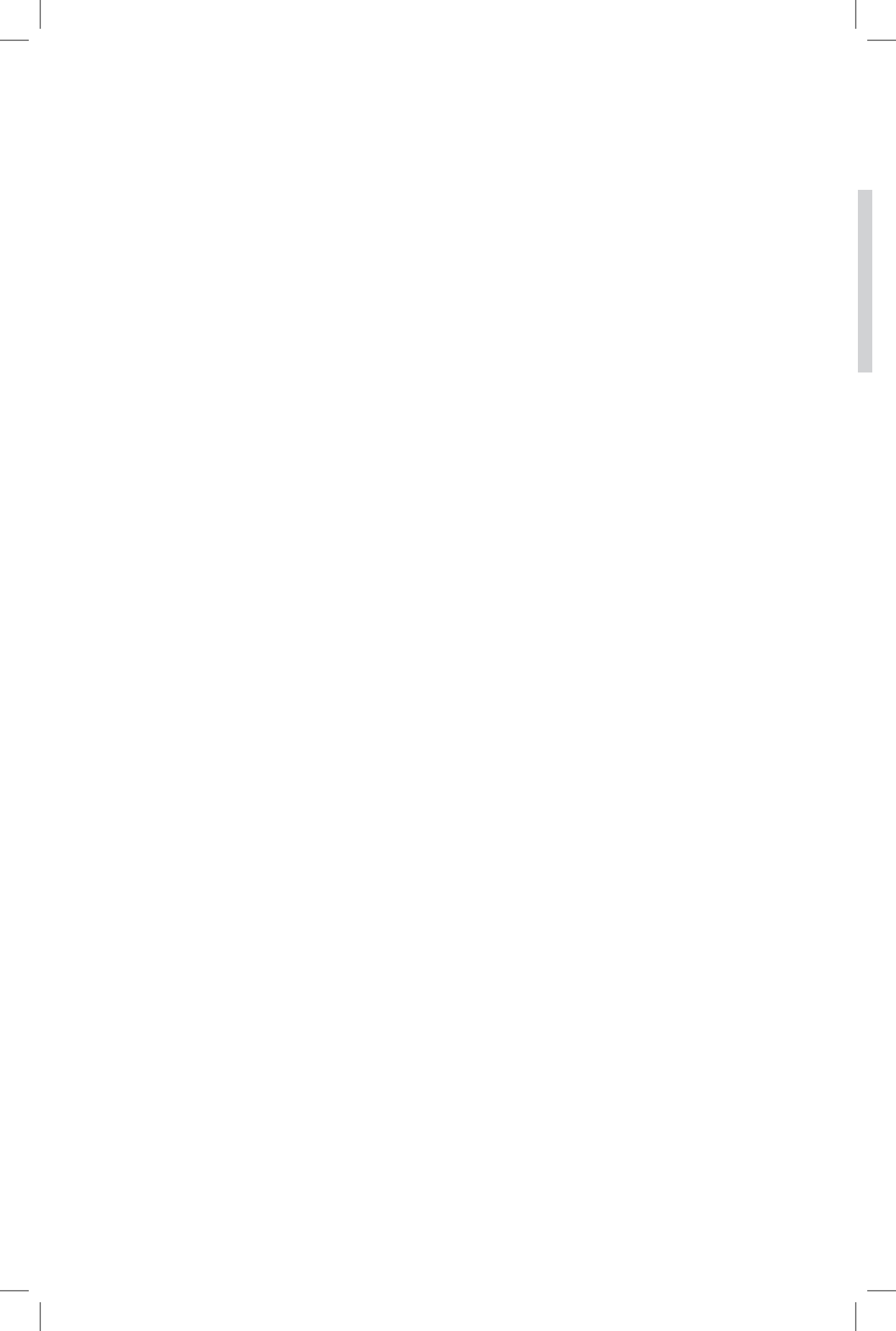
Sihono, W, dan Human. 2010. *Perbaikan Kualitas Sorgum Manis Melalui Teknik Mutasi Untuk Bioetanol*. Prosiding Pekan Serealia Nasional 2010 halaman 438.

Kartodihardjo H. 2010. *Masalah Menentukan Masalah*. [terhubung berkala]. <http://repository.ipb.ac.id/bitstream/handle/123456789/29114/HK2010doc-Masalah%20menentukan%20Masalah.pdf?sequence=1> [6 Mei 2013]

Soedomo, S. 2012. *Obrolan Nusantara Menyambut Indonesia Baru*. Jakarta: Penerbit Firdaus.

Supriyanto. *Pengembangan Sorgum untuk Menunjang Kebutuhan Pangan, Pakan, Energi dan Industri*. Bogor: SEAMEO BIOTROP

Talanca, H. 2011. *Status Sorgum Sebagai Bahan Baku Bio-etanol*. Seminar Nasional Serealia 2011 Halaman 556.



## 3.4 Menggugat Aset Pertambangan Indonesia Melalui Semangat Kepentingan Nasional

*Ahmad Arief Hilman*

### Pendahuluan

Bangsa Indonesia dianugerahi kekayaan alam yang luar biasa dari Tuhan Yang Maha Esa berupa hasil-hasil bumi tambang seperti minyak bumi, gas, dan mineral. Indonesia menjadi daerah yang sangat strategis dan kekayaan yang begitu melimpah karena berada pada jalur pertemuan tiga lempeng dan jalur gunung berapi dari sepanjang Pulau Sumatera, Laut Jawa, Kepulauan Lombok, Maluku, hingga Papua.

Menurut sumbernya, energi dapat dibagi menjadi dua, yaitu energi yang dapat diperbaharui dan energi yang tidak dapat diperbaharui. Energi yang dapat diperbaharui berasal dari hewan, tumbuhan, matahari, angin, tanah dan air. Sedangkan energi yang tak dapat diperbaharui adalah energi yang berasal dari fosil makhluk hidup. Kenapa tidak dapat diperbaharui? Karena untuk menghasilkan energi tersebut perlu proses pemfosilan yang terjadi jutaan tahun. Selama ini, manusia sangat bergantung pada energi fosil yang notabene dapat menghasilkan energi yang sangat besar dibanding dengan energi yang tidak dapat diperbaharui. Oleh karena itu, energi fosil yang terkandung dalam minyak bumi, gas, dan batu bara menjadi barang yang sangat mewah bagi manusia dalam pemenuhan kebutuhannya. Selanjutnya, minyak bumi, gas dan batu bara disebut sebagai bahan bakar. Karena mereka dicari semata-mata hanya untuk dibakar, untuk menggerakkan mesin baik produksi maupun pembangkit.

Potensi minyak dan gas Indonesia cukup besar dibandingkan dengan negara-negara di Asia Tenggara lainnya. Indonesia menduduki peringkat ke-25 sebagai negara dengan potensi minyak terbesar yaitu sebesar 4,3 milyar Barel, selain itu Indonesia juga menduduki peringkat 24 negara pengimpor minyak terbesar sebesar 370.000/hari, dan peringkat 22 negara pengonsumsi minyak terbesar sebesar 1 juta Barel/hari, peringkat negara dengan cadangan

gas alam terbesar sebesar 92,9 triliun kaki kubik, peringkat ke-8 penghasil gas alam terbesar dunia sebesar 7,2 triliun kaki kubik, peringkat ke-18 negara pengonsumsi gas alam sebesar 3,8 juta kaki kubik/hari, peringkat ke-2 negara pengekspor LNG sebesar 29,6 juta kaki kubik. Namun beragam pertanyaan muncul ke permukaan ketika bangsa ini dilanda permasalahan kekurangan bahan bakar minyak, mulai dari rencana kenaikan BBM, beragam tipe BBM, subsidi BBM, dan banyak istilah lainnya yang menjadi permasalahan. Hal ini menjadi polemik ketika bangsa kita kaya akan sumber daya minyak, namun krisis dalam persediannya. Ada apa sebenarnya? Apakah bangsa ini tidak mampu mengolah minyak buminya sendiri? Apakah bangsa ini takut dengan bangsa lain? Sungguh ironi.

### **Aspek Yuridis pada Sektor Hulu Migas**

Indonesia menurut beberapa pakar sebenarnya sudah memiliki sumber daya manusia yang handal apabila mengelola sumberdayanya sendiri, namun yang menjadi masalah adalah tidak mempunyai cukup modal untuk mengeksplorasi seluruh wilayah tambang di Indonesia, sehingga dibukalah pintu asing untuk investasi di Indonesia. Sampai saat ini banyak sekali perusahaan minyak dan gas asing yang bercokol dan menghisap minyak Indonesia seperti Chevron, Total, Exxon, CNOOC, Conoco-Philips, Petro China, Japan Petroleum, KNOC, Schumblerger, British Petroleum, dan lain-lain. Namun pertanyaannya apakah bangsa ini tidak mempunyai keberanian untuk berdikari seperti pesan Bung Karno? Kita bisa simak doktrin bangsa asing kepada Indonesia adalah bahwa Indonesia harus menjadi bagian dari *borderless world*, tidak boleh memasang pagar apapun juga untuk melindungi dirinya sendiri. Sistem lalu lintas devisa haruslah bebas mengambang total, BUMN harus dijual kepada swasta, sebaiknya swasta asing, karena hanya merekalah yang mampu mengurus perusahaan. Pendeknya liberalisasi total, globalisasi total, dan asingisasi total. Slogan propaganda mereka adalah “Apakah A Seng lebih baik daripada Asing?”, dan “BUMN minta diinjeksi uang oleh pemerintah, tetapi perusahaan asing membayar pajak kepada pemerintah.” Kalimat-kalimat ini berkumandang dalam sidang-sidang kabinet Megawati.

Pelanggaran konstitusi UUD 1945 terutama di Pasal 33 jelas terlihat muncul dalam UU PMA, UU Pemerintah Daerah, UU Kehutanan, serta UU sektoral lainnya yang menyebabkan sumber daya alam kita mudah dan sangat murah untuk diprivatisasi oleh sekelempok elit pemodal terutama dari bangsa asing. Kondisi migas Indonesia dari peta penyebaran minyak dan gas; dari 279 blok minyak dan gas yang berada di wilayah Indonesia,

hanya 72 blok yang dikuasai oleh negara yaitu hanya sekitar 25%, dan sisanya sebanyak 207 blok atau sekitar 75% dikuasai oleh pihak swasta yang hampir seluruhnya dikuasai oleh asing. Parahnya lagi, perusahaan minyak dan gas negara (Pertamina) justru kalah bersaing dalam eksplorasi migas di Indonesia, untuk produksi minyak mentah di Indonesia, produsen tertinggi masih dipegang oleh Chevron yaitu perusahaan asing dari Amerika, yang dalam satu hari berhasil memproduksi 476 juta Barel per hari, di posisi kedua ditempati Pertamina dengan produksi minyak mentah sebesar 135,6 juta Barel per hari. Untuk produksi gas di Indonesia, tertinggi masih dipegang oleh Total yaitu perusahaan asing dari Perancis, dalam satu hari berhasil memproduksi 2.300 juta meter kaki kubik per hari, di posisi kedua ditempati Pertamina dengan produksi gas sebesar 1.107 juta meter kaki kubik per hari. Dengan tingginya konsumsi minyak dalam negeri, diperparah dengan Pertamina tidak dapat mencukupi kebutuhan konsumsi yang melebihi angka produksi. Dari keenam kilang minyak milik Pertamina yaitu di Dumai, Plaju, Cilacap, Balikpapan, Balongan, Kasim hanya mampu memproduksi 1.031.000 Barel per hari, padahal kebutuhan migas dalam negeri mencapai 1.300.000 Barel per hari. Berarti Indonesia harus mengimpor sebanyak 31.000 Barel per hari, dalam satu bulan berarti Indonesia harus meng-impor 269.000 Barel, dalam satu tahun 8.070.000 Barel. Satu Barel, berharga kurang lebih 100 USD (Sekitar Rp 1.000.000,-) berarti dalam setahun Indonesia harus mengeluarkan pembelian sebesar Rp 8.070.000.000.000,- (8 trilyun lebih). Cadangan minyak di Indonesia semakin menipis, jika tidak ditemukan teknologi dan kilang baru lagi, maka selama 15 tahun ke depan Indonesia sudah krisis minyak, yang artinya semakin membawa Indonesia ke dalam keterpurukan, karena selama ini kita tahu minyak dan gas Indonesia menjadi salah satu penyumbang utama devisa negara.

## **Aspek Yuridis pada Sektor Hilir Migas**

Pelanggaran konstitusi permasalahan minyak dan gas di Indonesia sangat kompleks, mulai dari hulu hingga hilir. Permasalahan hilirnya adalah mengenai undang-undang yang mengatur pengelolaan minyak dan gas yaitu UU No. 22 Tahun 2001. Minyak dan gas bumi merupakan kekayaan alam yang memiliki nilai strategis dan cabang produksi yang menyangkut hajat hidup orang banyak, sehingga diperlukan adanya Hak Menguasai Negara guna melindungi tujuan untuk sebesar-besarnya kemakmuran rakyat. Undang-Undang Migas telah mengakibatkan hilangnya kedaulatan negara dan kedaulatan rakyat atas pertambangan minyak dan gas yang pada akhirnya merugikan

## Bab Tiga

### Membangun Kemandirian Energi Nasional

hak-hak konstitusional warga negara. UU Migas yang bertentangan dengan Pasal 33 (2) dan (3) Undang-Undang Dasar 1945. untuk diuji materinya oleh Mahkamah Konstitusi. Pasal-pasal tersebut adalah Pasal 1 Ayat (19), Ayat (23) dan Ayat (24), Pasal 9 Ayat (1), Pasal 10, Pasal 44, Pasal 63 Poin C dan Pasal 64. Ketika UU No. 22 Tahun 2001 itu dicermati, maka ada pelanggaran-pelanggaran konstitusional yang dilakukan oleh negara, yaitu: pertama, dengan UU Migas, BP Migas mewakili pemerintah. BP Migas tidak punya aset, dengan demikian aset BP Migas adalah aset pemerintah. Di sisi lain, BP Migas mewakili pemerintah dalam menandatangani kontrak dengan perusahaan asing dalam pola *business to government (B to G)*.

Berbeda dengan UU 8/1971 yang mengatur Pertamina menandatangani kontrak dengan perusahaan asing dalam pola *business to business (B to B)*. Menurut UU, aset Pertamina jelas terpisah dengan aset pemerintah. Dengan demikian, pemerintah berada di atas kontrak. Sehingga kedaulatan negara tetap terjaga. Kedua, UU Migas mengarah untuk melegalkan penguasaan kekayaan migas nasional oleh perusahaan asing/swasta. Hal ini tampak pada Pasal 12 Ayat 3, yang menyatakan kuasa pertambangan oleh menteri diserahkan kepada perusahaan asing/swasta. Sementara itu, implementasi kepemilikan atas sumber daya alam (SDA) migas sengaja dikaburkan dengan tidak adanya pihak yang membukukannya karena BP Migas tidak punya neraca. UU Migas disusun dengan tujuan untuk memecah belah Pertamina dengan memaksakan penerapan pola *unbundling /divide et empera* agar mudah dijual.

Pada posisi ini, Pertamina hanya sebagai perusahaan yang posisinya sejajar dengan perusahaan-perusahaan asing. Tentu saja Pertamina kalah modal jika dibandingkan dengan perusahaan-perusahaan asing, maka tidak heran jika produksi Pertamina jauh di bawah perusahaan asing. Berbeda dengan di Malaysia, Petronas sebagai perusahaan migas negara yang berhak mengatur dan menandatangani kontrak antar perusahaan asing.

Sekarang kita lanjut ke analisis pelanggaran pemerintah terhadap konstitusi, masih hangat di ingatan kita, Mahkamah Konstitusi RI (MK) telah menguji Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2001 Tentang Minyak dan Gas Bumi, apakah isinya bertentangan dengan Undang-Undang Dasar kita. Vonisnya ditetapkan dalam Rapat Permusyawaratan 9 (sembilan) Hakim Konstitusi pada hari Rabu, tanggal 15 Desember 2004, dan dituangkan dalam Putusan Perkara Nomor 002/PUU-I/2003.



Putusan MK tersebut yang tentang kebijakan harga BBM berbunyi sebagai berikut: “Pasal 28 Ayat (2) dan (3) yang berbunyi (1) Harga Bahan Bakar Minyak dan Harga Gas Bumi diserahkan pada mekanisme persaingan usaha yang sehat dan wajar; (2) Pelaksanaan kebijaksanaan harga sebagaimana dimaksud dalam ayat (2) tidak mengurangi tanggung jawab sosial pemerintah terhadap golongan masyarakat tertentu; Undang-undang Nomor 22 Tahun 2001 tentang Minyak dan Gas Bumi (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2001 Nomor 136, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4152) bertentangan dengan Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia 1945.”

Penentuan harga BBM yang diserahkan pada mekanisme persaingan usaha dinyatakan bertentangan dengan konstitusi kita, walaupun persaingan usahanya dikategorikan sehat dan wajar. Setelah vonis tersebut, terbit sebuah pedoman oleh Direktorat Jenderal Minyak dan Gas Bumi Kementerian ESDM. Isinya mengatakan bahwa sebagai implikasi dari vonis MK “dilakukan perubahan atas Pasal 72 Peraturan Pemerintah Nomor 36 Tahun 2004 Tentang Kegiatan Usaha Hilir Migas yang berkaitan dengan harga BBM dan Gas Bumi. Harga jual BBM ditetapkan oleh pemerintah dengan Peraturan Presiden.” Peraturan Pemerintah Nomor 36 Tahun 2004 tentang Kegiatan Usaha Hilir Minyak dan Gas Bumi Pasal 72 Ayat (1) berbunyi sebagai berikut;

- (1) Harga Bahan Bakar Minyak dan Gas Bumi kecuali Gas Bumi untuk rumah tangga dan pelanggan kecil, diserahkan pada mekanisme persaingan usaha yang wajar, sehat dan transparan.

Sangat jelas bahwa Peraturan Pemerintah Nomor 36 Tahun 2004 tersebut tetap mengatakan bahwa harga BBM diserahkan pada mekanisme persaingan usaha yang wajar, sehat dan transparan, walaupun oleh MK dinyatakan bertentangan dengan UUD 1945. Kecuali Gas Bumi untuk rumah tangga dan pelanggan kecil. Dalam berbagai penjelasannya, dalam menentukan harga BBM pemerintah memang mendasarkannya pada persaingan usaha, bahkan persaingan usaha yang tidak sehat dan tidak *fair*. Bagaimana penjelasannya? Kita ambil bensin jenis premium sebagai contoh yang diambil dari tulisan Kwik Kian Gie. Ketika harga minyak mentah yang ditentukan berdasarkan mekanisme pasar atau mekanisme persaingan yang diselenggarakan oleh *New York Mercantile Exchange* (NYMEX) mencapai US\$ 60 per barel, harga bensin premium yang Rp 2.700 per liter dinaikkan menjadi Rp 4.500 per liter. Angka ini memang ekuivalen dengan US\$ 61,50 per barelnya. Seperti kita ketahui,

## Bab Tiga

### Membangun Kemandirian Energi Nasional

biaya *lifting*, *refining* dan *transporting* secara keseluruhan rata-ratanya US\$ 10 per barel. Kalau kita ambil US\$ = Rp 10.000 keseluruhan biaya ini adalah  $(10:159) \times 10.000 = \text{Rp. } 628,9$  atau dibulatkan menjadi Rp 630 per liter. Jadi kalau harga bensin premium per liter dikonversi menjadi harga minyak mentah per barel dalam US\$, jadinya sebagai berikut:  $(4.500-630) \times 159 : 10.000 = \text{US\$ } 61,53$ . Ketika itu harga minyak di New York US\$ 60 per barrel. Maka Wapres JK mengatakan bahwa mulai saat itu tidak ada istilah “subsidi” lagi untuk bensin premium, karena harga bensin premium sudah ekivalen dengan harga minyak mentah di New York. Ini adalah bukti bahwa harga bensin di Indonesia ditentukan atas dasar mekanisme pasar atau mekanisme persaingan usaha yang berlangsung di NYMEX. Artinya, ketika itu pemerintah tetap saja mendasarkan diri sepenuhnya pada mekanisme pasar atau mekanisme persaingan usaha, bahkan yang berlangsung di NYMEX. Sungguh ironi apa yang bisa kita lihat dalam ilustrasi tersebut, begitu mahalnya hasil bumi kita yang harusnya bisa kita nikmati dengan leluasa dan bermanfaat.

Saat ini warna nasionalisme pengelolaan migas di Indonesia sering dipandang negatif. BP Migas kemudian berganti menjadi SKK Migas dan dianggap lebih mengedepankan kepentingan asing dibanding kepentingan nasional. Sedikit banyak, pandangan miring terhadap pengelolaan migas itu ikut mendorong upaya tokoh dan lembaga untuk ‘menggugat’ eksistensi UU No. 22 Tahun 2001 Tentang Minyak dan Gas Bumi.

Nasionalisasi sektor migas bertumpu pada kredibilitas SKK Migas. Terutama dalam mengawal dan merealisasikan pemasukan negara dari pengelolaan industri hulu migas nasional. SKK Migas bisa mengontrol pendapatan negara, termasuk belanja kontraktor kontrak kerjasama (K3S) yang harus diganti negara dalam bentuk *cost recovery*.

Kedaulatan nasional atas migas akan tercermin dari kinerja SKK Migas. Kalau SKK Migas kuat, nasionalisme terjaga. “Kedaulatan menjadi tidak terasa berada di tangan kita apabila SKK Migas lemah, lebih banyak digurui oleh K3S dengan banyak nilai-nilai yang tidak kita harapkan yang pada akhirnya membebani negara,” (Satya, 2013).

Banyak sekali persoalan tumpang tindih pada regulasi sektor migas. Misalnya, UU Migas dengan UU Kehutanan dan UU Pemerintahan Daerah. Tumpang tindih peraturan tersebut, ikut merusak semangat nasionalisasi sektor industri migas. Maka di sini perlu harmonisasi peraturan terus dilakukan disertai implementasi pengelolaan kolaborasi sumber daya alam.

Menarik untuk disimak, dikutip dari hukumonline.com bahwa kepala SKK Migas Rudi Rubiandini menanggapi miris persepsi yang selama ini menempatkan posisi SKK Migas sebagai agen kepentingan asing atas penguasaan blok migas di Indonesia. Ia menilai pandangan miring itu tak sesuai fakta. Rudi menegaskan sudah banyak upaya yang dilakukan SKK Migas untuk menunjukkan keberpihakan terhadap kepentingan nasional. SKK selalu berusaha melibatkan aktor-aktor nasional mulai dari sektor perbankan, asuransi, pengadaan peralatan operasional, TKDN hingga BUMN. Nasionalisasi sektor migas itu sejak awal memang sudah diinginkan oleh pihaknya, namun ia mengajak semua pihak untuk meningkatkan kapasitas dan kapabilitas secara teknis operasional, sebagai upaya meningkatkan kualitas pengelolaan industri migas bagi aktor-aktor nasional. “Sejak lahir pun kita ingin industri migas itu nasionalis, tetapi kita harus lihat ukuran kita secara objektif, maukah kita membuat nasionalisasi tanpa adanya persiapan yang matang,” terangnya kepada hukumonline.com.

Mengenai percepatan nasionalisasi industri sektor migas, Rudi menegaskan bahwa hal tersebut merupakan tanggung jawab seluruh instansi yang terlibat dalam industri migas itu sendiri. “Kalau untuk percepatan bukan oleh satu orang saja, bukan oleh satu institusi yang namanya SKK Migas, namun seluruh institusi di negeri ini bertanggung jawab untuk itu,” pungkasnya.

Pertanyaannya adalah dimana letak kepemimpinan presiden terhadap masalah ini? Dua periode beliau memimpin, namun tidak ada keberanian dalam mengambil langkah strategis dalam hal minyak dan gas bumi. Malah ada kebanyakan “pencitraan” dengan seolah-olah pro terhadap rakyat kecil. Dengan memberi subsidi kepada rakyat adalah hal paling utama ketimbang “susah dahulu senang kemudian” dalam artian bagaimana caranya ketika pemerintah berani mengambil sikap untuk menasionalisasi seluruh sektor migas di Indonesia. Kita tengok fenomena nasionalisasi industri migas yang terjadi di Bolivia dan Venezuela yang hingga hari ini ternyata dapat berjalan relatif aman, lancar, dan berdampak positif bagi kemakmuran di kedua negara tersebut. Pertanyaannya akankah nasionalisasi migas kembali terjadi di Indonesia ataukah hanya akan menjadi sebatas wacana saja? Utopia nasionalisasi membayangkan Indonesia akan mengikuti langkah Bolivia dan Venezuela dalam menasionalisasi industri migasnya dalam kondisi sekarang ini tampaknya hanya akan menjadi sebuah mimpi, sebuah utopia. Dengan karakteristik keragu-raguan kepemimpinan nasional yang ada saat ini dan dengan *mainstream* ekonomi neoliberal yang dianut yang menempatkan

pertumbuhan ekonomi sebagai panglima, nasionalisasi migas ala Bolivia dan Venezuela hampir dapat dipastikan tak akan terjadi di Indonesia dalam waktu dekat ini. Ditambah lagi dengan ketergantungan ekonomi Indonesia terhadap utang luar negeri dan ekonomi global yang begitu besar. Utopia nasionalisasi migas tampak terlihat jelas di depan mata. Walaupun itu semua tak dapat dijadikan sebagai justifikasi ataupun legitimasi untuk tidak melakukan nasionalisasi, tetapi itu adalah realita yang ada saat ini dan suka atau tidak suka memang menjadi faktor penghambat yang jelas tak dapat dielakkan. Lalu, tak adakah celah bagi bangsa ini untuk dapat mewujudkan nasionalisasi industri migasnya agar tak hanya berhenti sebatas wacana saja? Barangkali, satu hal yang patut kita jadikan pegangan bersama terlebih dahulu adalah dalam hal hakekat nasionalisasi itu sendiri. Dalam konteks ini, nasionalisasi industri migas tidak harus selalu diartikan dalam bentuk pengambil-alihan kembali industri migas oleh negara atau perusahaan nasional, tetapi justru lebih kepada implementasi yang lebih nyata untuk mengelola industri migas demi kepentingan nasional (baca: kesejahteraan rakyat).

## Penutup

Nasionalisasi migas pada hakekatnya adalah pengutamaan kepentingan kesejahteraan rakyat dari pengelolaan industri migas itu sendiri. Berpegang pada hal itu, dalam konteks migas Indonesia saat ini, ada beberapa langkah nasionalisasi migas ala Indonesia yang rasanya cukup realistis dan sangat perlu untuk segera diwujudkan. Pertama, nasionalisasi dalam bentuk penghematan *cost recovery* migas yang terindikasi sangat tidak efisien. Indikasi penyimpangan *cost recovery* sebesar triliunan rupiah yang ditemukan BPKP pada tahun 2007 lalu harus ditindaklanjuti dengan pengawasan yang lebih ketat dan tindakan tegas lain yang lebih konkret, termasuk dengan pengembalian *cost recovery* yang tidak semestinya kepada negara sampai saat dengan saat ini harus kembali ditindaklanjuti.

Kedua, nasionalisasi dalam bentuk mengubah kebijakan eksporimpor minyak mentah yang selama ini diindikasikan sarat dengan aktivitas perburuan rente oleh segelintir elit di dalamnya. Ekspor minyak semestinya hanya dilakukan setelah kebutuhan domestik terpenuhi, sehingga kita tidak perlu mengimpor minyak mentah dengan biaya yang lebih mahal. Tak kurang dari Rp 3 Triliun – Rp 4 Triliun per tahun uang negara kemungkinan besar dapat dihemat. Ketiga, nasionalisasi dalam bentuk kontrol dan perhitungan yang lebih akurat dalam penentuan besarnya subsidi BBM, yang dalam tiga tahun terakhir ini jumlahnya selalu melebihi Rp 60 Triliun dan sebenarnya

sangat terbuka kemungkinannya untuk dapat ditekan. Kalau saja ketiga bentuk nasionalisasi migas ala Indonesia ini dapat dilakukan secara jujur dan konsisten, sangat mungkin akan ada ‘suntikan’ puluhan triliun rupiah uang negara yang sebenarnya dapat digunakan untuk peningkatan kesejahteraan rakyat. Tentu masih banyak lagi bentuk nasionalisasi migas lain yang mestinya dapat kita dilakukan, termasuk pilihan untuk melakukan renegotiasi terhadap kontrak-kontrak migas yang ada.

### **Daftar Pustaka**

Agung Rakhmanto. 12 Juli 2007. *Bisnis Indonesia*. Pri: Jakarta.

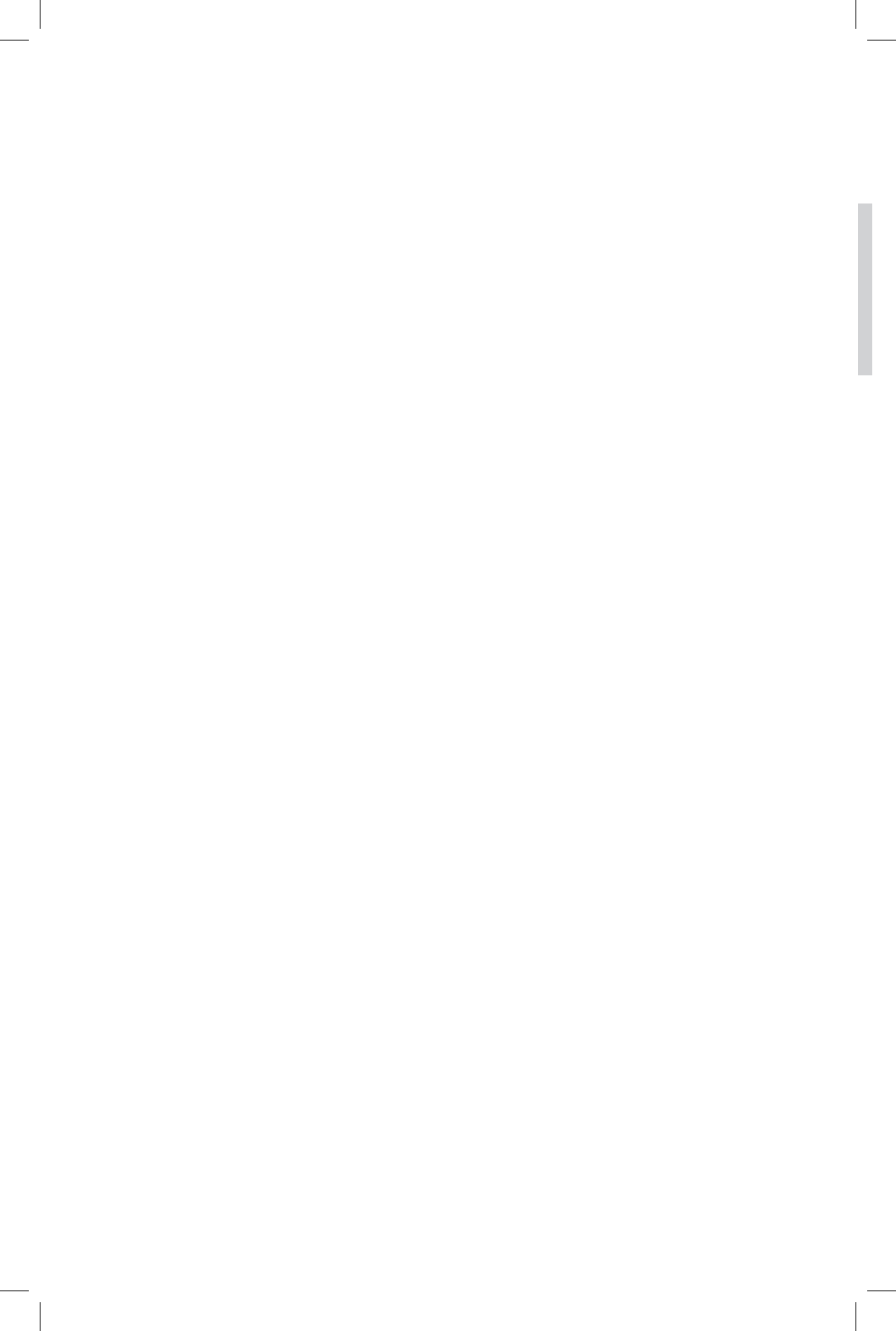
<http://kwikkiangie.com/v1/2012/03/kontroversi-kenaikan-harga-bbm/>.

Satya, 2013 dalam <file:///SKKMigasKuat>, NasionalismeTerjaga/  
[hukumonline.com.htm](http://hukumonline.com.htm).



# **Bab Empat**

Evaluasi Kebijakan Energi Nasional





## 4.1 Evaluasi Kebijakan Kenaikan Harga BBM

*Alex Yungan Harahap, SHut*

*Indra Yudhika Zulmi*

*“Politisi itu semuanya sama. Mereka berjanji membangun jembatan meskipun sebenarnya tidak ada sungai di sana.” – (Nikita Khrushchev)*

### **Pendahuluan**

Kenaikan harga BBM bukan kebijakan baru bagi rakyat Indonesia. Hampir setiap presiden pernah mengambil keputusan untuk menaikkan harga BBM. Sejak dua tahun lalu pemerintah berencana menaikkan harga BBM. Pemerintah sadar sejak tahun 2011 dan tahun 2012 subsidi BBM telah sangat membengkak dan volume BBM telah melebihi kuota, namun pemerintah tetap memilih untuk bertahan. Akhirnya, setelah melewati dinamika politik yang panjang, pada tanggal 21 Juni 2013 Presiden Susilo Bambang Yudhoyono memutuskan untuk menaikkan harga BBM. Alasannya tetap sama, bahwa pengurangan subsidi BBM dilakukan untuk menyelamatkan keuangan Negara dan bagian dari penyelamatan negara. Kita tahu bahwa “menyelamatkan negara” adalah perbuatan yang sangat mulia. Kita juga tahu bahwa perbuatan mulia wajib ditegakkan. Ketika negara celaka, rakyat juga akan terkena imbasnya, mereka juga akan celaka. Untuk itu, menyelamatkan negara haruslah menjadi prioritas nomor satu diatas segala-galanya. Segenap kebijakan seyogyanya ditujukan untuk mewujudkan itu semua, termasuk dalam kasus BBM ini. Presiden sebagai pemimpin tertinggi negara pasti punya kuasa lebih untuk menyelamatkan negara dibandingkan dengan bukan seorang presiden.

## **Proses Pengambilan Keputusan Kenaikan Harga BBM**

### **Tahun 2011**

Sejak tahun 2011 pemerintah telah berencana menaikkan harga BBM. UU No. 10 Tahun 2010 tentang APBN Tahun Anggaran 2011 yang diundangkan tanggal 19 November 2010. Pasal 7 ayat (4) UU tersebut menyebutkan, bahwa “dalam hal perkiraan harga rata-rata minyak mentah Indonesia [Indonesian Crude Price (ICP)] dalam 1 (satu) tahun mengalami kenaikan lebih dari 10% (sepuluh persen) dari harga yang diasumsikan dalam APBN 2011, pemerintah diberikan kewenangan untuk melakukan penyesuaian harga BBM bersubsidi”.

Asumsi ICP yang ditetapkan pemerintah dalam APBN 2011 adalah USD 80 per barel. Artinya jika harga minyak mentah Indonesia melebihi angka USD 88 per barel, maka pemerintah dapat menaikkan harga BBM.

Dari waktu ke waktu harga minyak dunia terus mengalami peningkatan. Jika harga minyak dunia murah setiap waktu, kondisi logisnya adalah seluruh negara di dunia ini masing-masing mempunyai sumberdaya minyak yang sangat melimpah ruah dan tanpa batas. Karena kondisi tersebut mustahil dan tidak dijumpai dalam realita bahkan hingga saat ini, dan ternyata sumberdaya minyak hanya dimiliki oleh beberapa negara saja, kondisi logis lainnya adalah dari waktu ke waktu harga minyak dunia berada dalam keadaan fluktuatif. Kecenderungan utamanya adalah harga minyak dunia siap berada dalam kondisi harga yang tinggi karena ketersediaannya yang terbatas.

Sebagai negara yang miskin minyak seperti Indonesia –cadangan terbukti minyak Indonesia hanya 3,7 milyar barel atau 0,3 % cadangan terbukti dunia– (Tabel 14), menjadi kondisi tak terelakkan untuk mengedepankan perencanaan dengan menyesuaikan bahwa harga minyak dunia berada dalam kondisi harga yang terus meningkat setiap waktu, bukan sebaliknya. Dengan demikian, langkah penghematan BBM menjadi rasional untuk dilakukan.

**Tabel 14. Cadangan Minyak Bumi Indonesia Tahun 2004-2012  
(milyar barel)**

Tahun	Terbukti	Potensial	Total
2004	4,30	4,31	8,61
2005	4,19	4,44	8,63
2006	4,37	4,56	8,93
2007	3,99	4,41	8,40
2008	3,75	4,47	8,22
2009	4,30	3,70	8,00
2010	4,23	3,53	7,76
2011	4,04	3,69	7,73
2012	3,74	3,66	7,40

Sumber: Ditjen Migas, 2013

Januari 2011 harga minyak mentah Indonesia mencapai nilai USD 97,09 per barel atau naik sebesar 6,2% dari bulan Desember 2010 yang bernilai USD 91,37 per barel. Pada Februari 2011 harga minyak mentah Indonesia kembali meningkat menjadi USD 103,31 per barel atau naik sebesar 6,4% dari Januari 2011. Pada Maret 2011 harga minyak mentah Indonesia terus meningkat menjadi USD 113,07 per barel atau sebesar 9,4% dari Februari 2011. Pada April 2011 harga minyak mentah Indonesia naik mencapai angka USD 123,36 per barel atau meningkat sebesar 9,1% dari Maret 2011 (Tabel 15).

**Bab Empat**

Evaluasi Kebijakan Energi Nasional

**Tabel 15. Laporan Bulanan Indonesia Crude Oil Price Tahun 2011**

No.	Crude Oil	2011												Average
		Jan.	Feb.	Mar.	Apr.	May	June	July	Aug.	Sep.	Oct.	Nov.	Dec.	
1	SLC	99,82	104,97	114,16	125,93	117,89	115,32	119,03	114,91	112,50	110,51	116,04	112,52	113,63
2	Arjuna	96,82	104,29	114,63	123,99	115,44	115,75	118,68	111,65	112,14	110,81	113,73	111,74	112,47
3	Atiraka	98,87	105,99	116,68	126,20	117,62	117,30	119,80	113,34	113,88	112,78	115,80	114,33	114,38
4	Cinta	94,15	101,71	110,81	121,04	113,18	112,78	117,04	111,22	111,06	109,47	112,86	110,69	110,50
5	Duri	90,48	98,11	107,35	117,83	110,14	109,06	114,08	108,12	107,28	107,30	111,91	109,22	107,57
6	Widuri	94,23	101,68	110,89	121,03	113,16	112,88	117,12	111,27	111,10	109,51	112,91	110,81	110,55
7	Belida	98,29	105,42	116,21	125,73	117,21	116,91	119,53	113,32	113,84	112,83	115,92	114,52	114,14
8	Senipah Condensate	97,40	102,84	112,09	121,15	113,06	112,10	114,24	108,12	108,76	106,28	106,82	105,37	109,02
9	Anoa	99,27	106,39	117,08	126,60	118,02	117,70	120,20	113,74	114,28	113,18	116,20	114,73	114,78
10	Arun Condensate	97,40	102,84	112,09	121,15	113,06	112,10	114,24	108,12	108,76	106,28	106,82	105,37	109,02
11	Badak	98,87	105,99	116,68	126,20	117,62	117,30	119,80	113,34	113,88	112,78	115,80	114,33	114,38
12	Bekapai	98,87	105,99	116,68	126,20	117,62	117,30	119,80	113,34	113,88	112,78	115,80	114,33	114,38
13	Belanak	91,86	99,33	109,67	119,03	110,48	110,79	113,72	106,69	107,18	105,85	108,77	106,78	107,51
14	Bentayan	97,86	103,01	112,20	123,97	115,93	113,36	117,07	112,95	110,54	108,55	114,08	110,56	111,67
15	Bontang Return Cond. (BRC)	93,16	95,87	105,83	113,38	106,34	99,90	103,92	101,00	101,49	94,19	93,25	96,61	100,41
16	Bula	89,98	97,61	106,85	117,33	109,64	108,56	113,58	107,62	106,78	106,80	111,41	108,72	107,07
17	Bunyu	99,82	104,97	114,16	125,93	117,89	115,32	119,03	114,91	112,50	110,51	116,04	112,52	113,63

Tabel 15. Laporan Bulanan Indonesia Crude Oil Price Tahun 2011 (Lanjutan 1)

No.	Crude Oil	2011												Average
		Jan.	Feb.	Mar.	Apr.	May	June	July	Aug.	Sep.	Oct.	Nov.	Dec.	
18	Camar	97,20	104,67	115,01	124,37	115,82	116,13	119,06	112,03	112,52	111,19	114,11	112,12	112,85
19	Cepu	92,18	99,65	109,99	119,35	110,80	111,11	114,04	107,01	107,50	106,17	109,09	107,10	107,83
20	Geragai	100,01	105,16	114,35	126,12	118,08	115,51	119,22	115,10	112,69	110,70	116,23	112,71	113,82
21	Geragai Condensate	92,90	95,61	105,57	113,12	106,08	99,64	103,66	100,74	101,23	93,93	92,99	96,35	100,15
22	Handil Mix	96,97	104,44	114,78	124,14	115,59	115,90	118,83	111,80	112,29	110,96	113,88	111,89	112,62
23	Jambi	100,01	105,16	114,35	126,12	118,08	115,51	119,22	115,10	112,69	110,70	116,23	112,71	113,82
24	Jatibarang	99,82	104,97	114,16	125,93	117,89	115,32	119,03	114,91	112,50	110,51	116,04	112,52	113,63
25	Kaji	100,22	105,37	114,56	126,33	118,29	115,42	119,43	115,31	112,90	110,91	116,44	112,92	114,01
26	Kerapu	97,95	105,08	115,78	125,39	116,87	116,57	119,19	112,98	113,50	112,49	115,58	114,18	113,80
27	Klamono	89,98	97,61	106,85	117,33	109,64	108,56	113,58	107,62	106,78	106,80	111,41	108,72	107,07
28	Komp.P.Slt/Tap/ Jene/Serdang	99,82	104,97	114,16	125,93	117,89	115,32	119,03	114,91	112,50	110,51	116,04	112,52	113,63
29	Lalang	99,87	105,02	114,21	125,98	117,94	115,37	119,08	114,96	112,55	110,56	116,09	112,57	113,68
30	Langsa	98,47	105,59	116,28	125,80	117,22	116,90	119,40	112,94	113,48	112,38	115,40	113,93	113,98
31	Lirik	99,71	104,86	114,05	125,82	117,78	115,21	118,92	114,80	112,39	110,40	115,93	112,41	113,52
32	Madura	96,95	104,42	114,76	124,12	115,57	115,88	118,81	111,78	112,27	110,94	113,86	111,87	112,60
33	Mengopch	100,01	105,16	114,35	126,12	118,08	115,51	119,22	115,10	112,69	110,70	116,23	112,71	113,82
34	Meslu	95,70	102,82	113,51	123,03	114,45	114,13	116,63	110,17	110,71	109,61	112,63	111,16	111,21

**Tabel 15. Laporan Bulanan Indonesia Crude Oil Price Tahun 2011 (Lanjutan 2)**

No.	Crude Oil	2011												Average
		Jan.	Feb.	Mar.	Apr.	May	June	July	Aug.	Sep.	Oct.	Nov.	Dec.	
35	Mudi	96,52	103,99	114,33	123,69	115,14	115,45	118,38	111,35	111,84	110,51	113,43	111,44	112,17
36	NSC/Katapa/Arbei	98,76	105,88	116,57	126,09	117,51	117,19	119,69	113,23	113,77	112,67	115,69	114,22	114,27
37	Pagerungan Kondensate	96,65	102,09	111,34	120,40	112,31	111,35	113,49	107,37	108,01	105,53	106,07	104,62	108,27
38	Pam. Sanga-Sanga Mix	99,92	105,07	114,26	126,03	117,99	115,42	119,13	115,01	112,60	110,61	116,14	112,62	113,73
39	Pangkah	95,52	102,99	113,33	122,69	114,14	114,45	117,38	110,35	110,84	109,51	112,43	110,44	111,17
40	Ramba/Tempino	100,01	105,16	114,35	126,12	118,08	115,51	119,22	115,10	112,69	110,70	116,23	112,71	113,82
41	Rimau	99,72	104,87	114,06	125,83	117,79	115,22	118,93	114,81	112,40	110,41	115,94	112,42	113,53
42	Sangatta	99,82	104,97	114,16	125,93	117,89	115,32	119,03	114,91	112,50	110,51	116,04	112,52	113,63
43	Selat Panjang	99,82	104,97	114,16	125,93	117,89	115,32	119,03	114,91	112,50	110,51	116,04	112,52	113,63
44	Sep. Yak. Mix.	96,82	104,29	114,63	123,99	115,44	115,75	118,68	111,65	112,14	110,81	113,73	111,74	112,47
45	South Jambi Condensate	95,46	100,90	110,15	119,21	111,12	110,16	112,30	106,18	106,82	104,34	104,88	103,43	107,08
46	Tanjung	100,01	105,16	114,35	126,12	118,08	115,51	119,22	115,10	112,69	110,70	116,23	112,71	113,82
47	Tiaka	87,48	95,11	104,35	114,83	107,14	106,06	111,08	105,12	104,28	104,30	108,91	106,22	104,57
48	Udang	99,90	105,05	114,24	126,01	117,97	115,40	119,11	114,99	112,58	110,59	116,12	112,60	113,71
49	Walio Mix	94,77	102,24	112,58	121,94	113,39	113,70	116,63	109,60	110,09	108,76	111,68	109,69	110,42
50	West Seno	98,22	105,34	116,03	125,55	116,97	116,65	119,15	112,69	113,23	112,13	115,15	113,68	113,73
	<b>Average</b>	<b>97,09</b>	<b>103,31</b>	<b>113,07</b>	<b>123,36</b>	<b>115,18</b>	<b>113,82</b>	<b>117,15</b>	<b>111,67</b>	<b>111,00</b>	<b>109,25</b>	<b>112,94</b>	<b>110,70</b>	<b>111,55</b>

Sumber: Kementerian ESDM, 2012

Berdasarkan Laporan Bulanan ICP 2011 (Tabel 2) dan amanah UU No. 10 Tahun 2010 tentang APBN Tahun Anggaran 2011, maka pemerintah memiliki kewenangan untuk melakukan penyesuaian harga BBM bersubsidi. Hal ini perlu dilakukan untuk menjaga keseimbangan postur APBN 2011. Bahkan, kebijakan penyesuaian harga BBM bersubsidi sudah dapat dilakukan sejak awal tahun (Januari 2011). Hal ini dikarenakan ICP rata-rata pada Januari 2011 sudah melampaui asumsi yang ditetapkan, trend kenaikan harga minyak dunia, dan dinamika yang terjadi di timur tengah sebagai produsen utama minyak di dunia.

Pada 10 Agustus 2011, DPR RI mengesahkan UU No. 11 Tahun 2011 tentang Perubahan Atas Undang-undang Nomor 10 Tahun 2010 Tentang APBN Tahun Anggaran 2011. Kandungan pada pasal 7 ayat (4) dalam UU No. 11 Tahun 2011 sama seperti kandungan pasal 7 ayat (4) dalam UU No 10 Tahun 2010. Akan tetapi, penyesuaian harga BBM bersubsidi berpatokan dengan asumsi terbaru yaitu asumsi ICP yang ditetapkan dalam APBN-P 2011 menjadi USD 95 per barel. Artinya, jika harga minyak mentah Indonesia mencapai atau melebihi angka USD 104,5 per barel (naik 10% dari asumsi ICP), maka pemerintah dapat menaikkan harga BBM. Seperti yang terlihat, pada Agustus 2011 harga minyak mentah Indonesia telah melampaui USD 104, 5 per barel, yaitu USD 111,67 per barel. Periode waktu Agustus - Desember 2011 menunjukkan harga minyak mentah Indonesia berada dalam angka diatas USD 110 per barel.

Meskipun begitu, pemerintah tidak melakukan penyesuaian harga seperti yang diamanahkan UU No. 11 Tahun 2011 tentang APBN-P 2011 (Inkonstitusi). Bahkan, tidak hanya ICP yang terlampaui, kuota volume BBM bersubsidi yang dialokasikan pada tahun 2011 juga terlampaui. Hal inilah yang memicu defisit APBN 2011, defisit neraca pembayaran 2011, dan defisit neraca perdagangan 2011.

Pasal 7 ayat (2) dalam UU No. 11 tahun 2011 mengamanatkan pemerintah untuk melakukan “pengendalian anggaran subsidi BBM dalam tahun anggaran 2011 melalui kebijakan pengendalian konsumsi BBM bersubsidi”. Jika harga BBM nasional tidak dibiarkan mencapai nilai terbaiknya oleh pemerintah dan malah menambah anggaran untuk subsidi BBM (Rp 129,7 trilyun (pasal 7 ayat 1 UU No. 11 tahun 2011) dari alokasi sebelumnya yang berjumlah Rp 95,9 trilyun (pasal 7 ayat 1 UU No. 10 tahun 2010)), maka kondisi logisnya adalah pasal 7 ayat (2) UU tersebut tidak akan pernah tercapai. Kita tahu kebijakan semacam ini adalah kontraproduktif.

Mengurangi konsumsi BBM dengan cara menambah anggaran untuk subsidi BBM adalah suatu kekeliruan.

Akhir tahun 2011, Wakil Menteri ESDM, Prof. Widjajono Partowidagdo, Ph.D (Alm) pernah mengingatkan pemerintah terhadap kenaikan harga BBM di tahun tersebut. Beliau berpendapat bahwa, “kondisi saat ini (tahun 2011) sebenarnya memungkinkan. Ini terlihat dari kenaikan harga ICP yang sudah di atas 10 persen dan kuota volume BBM bersubsidi sudah terlampaui” (Kompas.com, 2008). Meski demikian, pada akhirnya politik pencitraan terlihat lebih dominan ketimbang aspek ekonomi dalam pengambilan kebijakan pemerintah, terutama yang berkaitan dengan BBM.

Akibatnya, pada tahun 2011 kuota BBM bersubsidi jebol sebesar 3,3 persen atau sebesar 1,33 juta kiloliter dalam realisasinya. Sementara itu alokasi APBN untuk subsidi BBM mengalami deviasi sebesar 27,3 persen atau sebesar Rp 35,4 triliun dalam realisasinya. Kuota BBM bersubsidi dalam APBN-P 2011 ditetapkan pada level 40,36 juta kiloliter. Dalam realisasinya kuota BBM bersubsidi ini mencapai angka 41,69 juta kiloliter (Kompas.com, 2008). Dalam APBN-P tahun 2011 pemerintah mengalokasikan anggaran untuk subsidi BBM sebesar Rp 129,7 triliun. Dalam realisasinya, anggaran subsidi BBM ini mencapai angka sebesar Rp 165,2 triliun.

## **Tahun 2012**

Pada tanggal 24 November 2011, DPR RI mengesahkan UU No. 22 Tahun 2011 tentang APBN 2012. Setelah disahkannya UU tersebut, awal tahun 2012 pemerintah kembali ingin menaikkan harga BBM. Isu kenaikan harga BBM bersubsidi sudah berkembang di awal tahun dan sangat mempengaruhi psikologi pasar dan iklim perekonomian Indonesia di tahun 2012.

Keinginan pemerintah untuk menaikkan harga BBM dapat dilihat dari beberapa bunyi ayat dalam pasal 7 UU tersebut. Pasal 7 ayat (2) mengatakan bahwa “dari volume BBM sebanyak 40.000.000 KL yang ditetapkan, sebanyak 2.500.000 KL BBM jenis premium tidak dicairkan anggarannya dan akan dievaluasi realisasinya dalam APBN Perubahan Tahun Anggaran 2012”. Pada ayat (3) pemerintah juga mengatakan, bahwa “dalam hal hasil evaluasi volume BBM jenis premium sebanyak 2.500.000 KL tersebut dapat dihemat dalam APBN Perubahan Tahun Anggaran 2012, anggaran dari penghematan volume BBM jenis premium tersebut akan dialihkan untuk



belanja infrastruktur, pendidikan, dan cadangan risiko fiskal dalam APBN Perubahan Tahun Anggaran 2012.”

Bahkan, seperti bunyi pasal dan ayat dalam UU sebelumnya (UU No. 10 tahun 2010 dan UU No. 11 tahun 2011) tampaknya pemerintah berkeinginan keras untuk melakukan pengendalian konsumsi BBM pada tahun tersebut. Hal ini dinyatakan pemerintah dalam ayat (4) yang berbunyi: “Pengendalian anggaran subsidi BBM jenis tertentu dan bahan bakar gas cair (liquefied petroleum gas (LPG)) tabung 3 (tiga) kilogram dalam Tahun Anggaran 2012 dilakukan melalui pengalokasian BBM bersubsidi secara lebih tepat sasaran dan kebijakan pengendalian konsumsi BBM bersubsidi. Pada pasal yang sama ayat (6) pemerintah juga mengatakan bahwa “harga jual eceran BBM bersubsidi tidak mengalami kenaikan.”

Kita tahu bahwa saat harga suatu barang murah maka permintaan pasti akan meningkat. Fenomena antrian panjang kendaraan bermotor di SPBU sebelum diumumkannya kenaikan harga BBM beberapa jam kemudian, bahkan sampai ada masyarakat yang membawa jerigen/drum untuk menambah muatan BBMnya menunjukkan tingginya permintaan jika harga BBM murah, dibandingkan setelah pengumuman kenaikan harga BBM terjadi.

Kita tahu bahwa bunyi pasal 7 ayat (6) dalam UU No. 22 Tahun 2011 terbukti kontraproduktif dengan semangat ayat-ayat sebelumnya yaitu ayat (2), (3), dan (4). Kemudian tetap mempertahankan pasal yang kontraproduktif tersebut (ayat 6) dan mempertangkannya kembali dengan semangat ayat (4) pada UU yang baru (UU No. 4 Tahun 2012) itu juga motifnya apa? Nikita Khrushchev pernah berkata “politisi itu semuanya sama. Mereka berjanji membangun jembatan meskipun sebenarnya tidak ada sungai di sana”.

Saat satu UU terbukti kontraproduktif, kemudian dalam perubahannya masih dibuat kontraproduktif, bukankah itu juga suatu pemborosan sumberdaya? Bukankah ini juga tandanya kita tidak pernah mau belajar dan tidak ingin maju? Untuk mencapai garis finish dari suatu cabang olahraga (contoh; lari maraton), mengharuskan si atlet untuk terus berlari maju dan bukannya berlari mundur. Kalau si atlet memilih bertahan (tetap berada pada garis start) bukankah ia tidak akan pernah mencapai garis finish?

Analogi yang sama juga berlaku dalam persoalan BBM ini. Saat pengurangan konsumsi BBM dan keinginan untuk mengembangkan energi alternatif menjadi tujuan, bukankah upaya-upaya dan keadaan untuk sedapat mungkin berada mendekati tujuan tersebut hingga akhirnya mencapainya, diarahkan semuanya kepada yang demikian itu?

Kurangnya pengetahuan yang memadai tidak akan pernah membuat kita mencapai tujuan, bahkan dapat mengakibatkan kehancuran. Kehancuran sedang menghantui negara kita, khususnya dalam persoalan BBM ini, karena tidak memadainya pengetahuan para pengurus negara kita. Kalaupun ada pengurus negara yang faham, banyak diantara mereka yang akhirnya tega melacurkan diri demi mendulang popularitas mereka sendiri kemudian berharap mendapat jabatan publik. Para pengurus negara semacam ini punya nama keren yang sering disebut “politikus”. Celaknya lagi adalah, ada pemimpin negara merasa tidak memiliki daya dan merasa tidak dapat berbuat apa-apa, padahal ia punya kuasa dan sebagai pengambil keputusan tertinggi.

## Tentang Pasal 7 Ayat 6A

ICP bukan syarat kecukupan (*sufficient condition*) –suatu kondisi yang “menjamin” terjadinya kondisi lainnya– (Soedomo, 2012) untuk dapat menaikkan harga BBM atau menurunkannya. Syarat yang dapat dijadikan sebagai syarat kecukupan yaitu kenyataan bahwa Indonesia adalah negara yang miskin minyak. Dan masing-masing negara diseluruh dunia tidak memiliki sumberdaya minyak yang melimpah dan tanpa batas.

Peningkatan ICP hanya sebagai fenomena untuk menunjukkan bahwa dengan sumberdaya minyak yang hanya dimiliki oleh beberapa negara saja dan terbatas, maka harganya akan berada dalam keadaan fluktuatif (Tabel 3). Dengan kenyataan bahwa Indonesia adalah negara yang miskin minyak dan kenyataan bahwa masing-masing negara di seluruh dunia yang memiliki sumberdaya minyak sangat melimpah dan tanpa batas adalah mustahil, maka kenyataan tersebut bagi Indonesia adalah untuk sedapat mungkin menghemat sumberdaya minyaknya, terutama dalam penggunaannya.

Kesalahan dalam mencari syarat cukup dapat dilihat saat pemerintah menggunakan ICP sebagai *apriori* untuk tidak menaikkan harga BBM pada 1 April 2012 yang lalu. Dalam UU No. 4 Tahun 2012 tentang Perubahan Atas UU No. 22 Tahun 2011 Tentang APBN 2012, pemerintah menambahkan ayat (6a) pada pasal 7. Bunyi pasal 7 ayat (6a) tersebut sebagai berikut: “Harga jual eceran BBM bersubsidi tidak mengalami kenaikan, kecuali dalam hal harga rata-rata minyak mentah Indonesia (Indonesian Crude Price/ICP) dalam kurun waktu berjalan mengalami kenaikan atau penurunan lebih dari 15% (lima belas persen) dari harga ICP yang diasumsikan dalam APBN Perubahan Tahun Anggaran 2012, pemerintah berwenang untuk melakukan penyesuaian harga BBM bersubsidi dan kebijakan pendukungnya”.

Asumsi ICP yang digunakan pemerintah dalam UU APBN-P 2012 sebesar USD 105 per barel. Artinya jika harga minyak mentah Indonesia melebihi 15% dari asumsi yang ditetapkan atau diatas USD 120,7 per barel, maka pemerintah dapat menaikkan harga BBM. Beberapa hari sebelum diketuknya palu dalam sidang paripurna DPR RI, pemerintah telah menyadari bahwa ICP pada akhir Maret akan berada diatas nilai USD 120,7 per barel. Karena sejak awal tahun 2012 pemerintah telah menyadari tren ICP terus meningkat sejak Januari 2012. Pada bulan tersebut, harga minyak mentah Indonesia mencapai nilai USD 115,9 per barel. Bahkan pada Februari 2012 harga minyak mentah Indonesia menyentuh angka USD 122,2 per barel. Karena tren peningkatan inilah membuat pemerintah berniat kembali ingin menaikkan harga BBM pada tahun 2012 (Tabel 16). Caranya, awal tahun tersebut, pemerintah melemparkan isu kepada publik, bahwa harga BBM ingin dinaikkan di tahun 2012.

**Tabel 16. Laporan Bulanan Indonesia Crude Oil Price 2012**

No.	Crude Oil	2012												Average
		Jan.	Feb.	Mar.	Apr.	May	June	July	Aug.	Sep.	Oct.	Nov.	Dec.	
1	SLC	118,38	124,63	131,50	127,96	117,67	103,37	106,52	115,22	112,76	111,78	108,26	109,01	115,59
2	Arjuna	116,26	122,09	127,68	124,00	112,65	98,23	101,39	109,64	109,94	108,90	105,50	104,71	111,75
3	Attaka	118,57	124,55	130,04	126,46	115,48	100,31	104,00	112,43	112,90	111,73	108,83	108,35	114,47
4	Cinta	115,66	121,90	127,96	125,15	115,73	102,21	106,02	114,45	112,18	110,40	109,20	107,95	114,07
5	Duri	114,91	120,49	125,92	124,29	115,14	102,36	104,67	112,64	110,50	107,85	103,87	105,03	112,31
6	Widuri	116,10	122,35	128,39	125,63	115,99	102,47	106,16	114,58	112,33	110,51	107,47	107,92	114,16
7	Belida	119,06	124,76	130,09	126,03	115,72	100,83	104,58	113,71	113,89	113,29	109,83	110,52	115,19
8	Senipah Condensate	110,65	118,04	123,13	119,06	106,82	89,98	96,70	107,94	109,83	109,38	107,72	108,43	108,97
9	Anoa	118,97	124,95	130,44	126,86	115,88	100,71	104,40	112,83	113,30	112,13	109,23	108,75	114,87
10	Arum Condensate	110,65	118,04	123,13	119,06	106,82	89,98	96,70	107,94	109,83	109,38	107,72	108,43	108,97
11	Badak	118,57	124,55	130,04	126,46	115,48	100,31	104,00	112,43	112,90	111,73	108,83	108,35	114,47
12	Bekapai	118,57	124,55	130,04	126,46	115,48	100,31	104,00	112,43	112,90	111,73	108,83	108,35	114,47
13	Belanak	111,30	117,13	122,72	119,04	107,69	93,27	96,43	104,68	104,98	103,94	100,54	99,75	106,79
14	Bentayan	116,42	122,67	129,54	126,00	115,71	101,41	104,56	113,26	110,80	109,82	106,30	107,05	113,63
15	Bontang Return Cond. (BRC)	102,82	112,29	117,33	112,44	96,40	78,72	89,13	100,89	104,81	102,91	100,64	101,21	101,63
16	Bula	114,41	119,99	125,42	123,79	114,64	101,86	104,17	112,14	110,00	107,35	103,37	104,53	111,81
17	Bunyu	118,38	124,63	131,50	127,96	117,67	103,37	106,52	115,22	112,76	111,78	108,26	109,01	115,59
18	Camar	116,64	122,47	128,06	124,38	113,03	98,61	101,77	110,02	110,32	109,28	105,88	105,09	112,13
19	Cepu	111,62	117,45	123,04	119,36	108,01	93,59	96,75	105,00	105,30	104,26	100,86	100,07	107,11
20	Geragai	118,57	124,82	131,69	128,15	117,86	103,56	106,71	115,41	112,95	111,97	108,45	109,20	115,78
21	Geragai Condensate	102,56	112,03	117,07	112,18	96,14	78,46	88,87	100,63	104,55	102,65	100,38	100,95	101,37

**Tabel 16. Laporan Bulanan Indonesia Crude Oil Price 2012 (Lanjutan 1)**

No.	Crude Oil	2012												Average
		Jan.	Feb.	Mar.	Apr.	May	June	July	Aug.	Sep.	Oct.	Nov.	Dec.	
22	Handil Mix	116,41	122,24	127,83	124,15	112,80	98,38	101,54	109,79	110,09	109,05	105,65	104,86	111,90
23	Jambi	118,57	124,82	131,69	128,15	117,86	103,56	106,71	115,41	112,95	111,97	108,45	109,20	115,78
24	Jatibarang	118,38	124,63	131,50	127,96	117,67	103,37	106,52	115,22	112,76	111,78	108,26	109,01	115,59
25	Kaji	118,78	125,03	131,90	128,39	118,07	103,77	106,92	115,62	113,16	112,18	108,66	109,41	115,99
26	Kerapu	118,72	124,42	129,75	125,69	115,38	100,49	104,24	113,37	113,55	112,95	109,49	110,18	114,85
27	Klamono	114,41	119,99	125,42	123,79	114,64	101,86	104,17	112,14	110,00	107,35	103,37	104,53	111,81
28	Komp.P.Slt/Tap/ Jene/Serdang	118,38	124,63	131,50	127,96	117,67	103,37	106,52	115,22	112,76	111,78	108,26	109,01	115,59
29	Lalang	118,43	124,68	131,55	128,01	117,72	103,42	106,57	115,27	112,81	111,83	108,31	109,06	115,64
30	Langsa	118,17	124,15	129,64	126,06	115,08	99,91	103,60	112,03	112,50	111,33	108,43	107,95	114,07
31	Lirik	118,27	124,52	131,39	127,85	117,56	103,26	106,41	115,11	112,65	111,67	108,15	108,90	115,48
32	Madura	116,39	122,22	127,81	124,13	112,78	98,36	101,52	109,77	110,07	109,03	105,63	104,84	111,88
33	Mengopoh	118,57	124,82	131,69	128,15	117,86	103,56	106,71	115,41	112,95	111,97	108,45	109,20	115,78
34	Meslu	115,40	121,38	126,87	123,29	112,31	97,14	100,83	109,26	109,73	108,56	105,66	105,18	111,30
35	Mudimix	115,96	121,79	127,38	123,70	112,35	97,93	101,09	109,34	109,64	108,60	105,20	104,41	111,45
36	NSC/Katapa/ Arbei	118,46	124,44	129,93	126,35	115,37	100,20	103,89	112,32	112,79	111,62	108,72	108,24	114,36
37	Pagerangan Kondensate	109,90	117,29	122,38	118,31	106,07	89,23	95,95	107,19	109,08	108,63	106,97	107,68	108,22
38	Pam. Juata/ Sanga2 Mix	118,48	124,73	131,60	128,06	117,77	103,47	106,62	115,32	112,86	111,88	108,36	109,11	115,69
39	Pangkah	114,96	120,79	126,38	122,70	111,35	96,93	100,09	108,34	108,64	107,60	104,20	103,41	110,45
40	Ramba/Tempino	118,57	124,82	131,69	128,15	117,86	103,56	106,71	115,41	112,95	111,97	108,45	109,20	115,78
41	Rimau/Tabuhan	118,28	124,53	131,40	127,86	117,57	103,27	106,42	115,12	112,66	111,68	108,16	108,91	115,49
42	Sangatta	118,38	124,63	131,50	127,96	117,67	103,37	106,52	115,22	112,76	111,78	108,26	109,01	115,59
43	Selat Panjang	118,38	124,63	131,50	127,96	117,67	103,37	106,52	115,22	112,76	111,78	108,26	109,01	115,59

**Tabel 16. Laporan Bulanan Indonesia Crude Oil Price 2012 (Lanjutan 2)**

No.	Crude Oil	2012												Average
		Jan.	Feb.	Mar.	Apr.	May	June	July	Aug.	Sep.	Oct.	Nov.	Dec.	
44	Sepinggalan Yakin Mix	116,26	122,09	127,68	124,00	112,65	98,23	101,39	109,64	109,94	108,90	105,50	104,71	111,75
45	South Jambi Condensate	108,71	116,10	121,19	117,12	104,88	88,04	94,76	106,00	107,89	107,44	105,78	106,49	107,03
46	Tanjung	118,57	124,82	131,69	128,15	117,86	103,56	106,71	115,41	112,95	111,97	108,45	109,20	115,78
47	Tiaka	111,91	117,49	122,92	121,29	112,14	99,36	101,67	109,64	107,50	104,85	100,87	102,03	109,31
48	Udang	118,46	124,71	131,58	128,04	117,75	103,45	106,60	115,30	112,84	111,86	108,34	109,09	115,67
49	Walio Mix	114,21	120,04	125,63	121,95	110,60	96,18	99,34	107,59	107,89	106,85	103,45	102,66	109,70
50	West Seno	117,92	123,90	129,39	125,81	114,83	99,66	103,35	111,78	112,25	111,08	108,18	107,70	113,82
	<b>Average</b>	<b>115,91</b>	<b>122,17</b>	<b>128,14</b>	<b>124,63</b>	<b>113,76</b>	<b>99,08</b>	<b>102,88</b>	<b>111,72</b>	<b>111,02</b>	<b>109,85</b>	<b>106,68</b>	<b>106,90</b>	<b>112,73</b>

Sumber: Kementerian ESDM, 2013

## **Tentang ke-Presidenan, Antara SBY dan Obama**

Rentang waktu tahun 2011 hingga tahun 2013, subsidi BBM menjadi debat yang begitu melelahkan dan membosankan. Banyak energi dan waktu habis akibat debat subsidi BBM yang tidak produktif dan tidak substantif. Saat banyak negara-negara di dunia telah mengembangkan energi alternatif sebagai pengganti bahan bakar fosil, kita masih sibuk ribut karena subsidi BBM.

Sejak dua tahun lalu, dimulai tahun 2011, keinginan pemerintah untuk menaikkan harga BBM telah ada. Tapi akhirnya keinginan tersebut kandas di tengah jalan, meski pemerintah menyadari menyelamatkan negara adalah prioritas yang harus diutamakan. Hal ini berakibat alokasi anggaran untuk subsidi BBM membengkak, melebihi pagu APBN. Dalam realisasinya di tahun 2011, anggaran untuk subsidi BBM mencapai nilai Rp 165,2 triliun dari alokasi APBN sebesar Rp 129,7 triliun. Tahun 2012, keinginan pemerintah untuk menaikkan harga BBM timbul kembali. Setelah melewati dinamika politik yang melelahkan dan membosankan, akhirnya keinginan ini sekali lagi pupus ditengah jalan. Sekali lagi pil pahit yang harus ditelan adalah anggaran subsidi BBM pada tahun ini meledak mencapai angka 211,9 triliun dari alokasi yang ditetapkan sebesar Rp 137,4 triliun. Akhirnya setelah melewati perjalanan panjang yang sungguh membosankan dan debat yang tidak produktif, baru pada tanggal 21 Juni 2013, SBY “berani” memutuskan bahwa harga BBM harus naik. Butuh waktu yang sangat lama bagi SBY selaku presiden dan sebagai pengambil keputusan tertinggi untuk menyelamatkan negaranya.

Ada satu dinamika politik menarik baru-baru ini di Amerika Serikat. Kejadian ini terjadi akhir September 2013. Harapannya, dengan menyajikan kejadian tersebut kita dapat mengambil pelajaran penting tentang “ke-Presidenan, bagaimana layaknya sebagai seorang presiden harus bersikap. Kaitannya dengan Indonesia adalah, dalam hal polemik BBM.

***Ilustrasi 1 : Obama Lawan Republik (Haluan.com, 2010)***

Peta politik di Washington DC dipastikan akan kembali memanans seiring dengan munculnya perlawanan dan seruan dari Presiden AS Barack Obama untuk tidak menyerah pada tekanan Partai Republik yang menyandera kebijakannya.

Menyusul dilakukannya shutdown (penutupan sementara kantor pemerintahan dan pelayanan publik) akibat belum disetujuinya anggaran untuk tahun fiskal yang baru, Rabu (2/10), Obama menyatakan tidak akan membiarkan Partai Republik menggagalkan kebijakan jaminan kesehatan yang telah ia tandatangani.

Obama juga tidak akan tunduk pada tekanan Republik yang menginginkan penundaan program jaminan kesehatan jika anggaran ingin dicairkan. “Mereka menginginkan ransum,” kata Obama.

Obama menyalahkan Partai Republik sebagai biang dari terjadinya shutdown. Sebab, DPR yang dikuasai Partai Republik menolak mengesahkan program jaminan kesehatan itu. Terlebih lagi, Obama menyebut adanya satu faksi di Partai Republik yang bertanggung jawab atas semua itu. Faksi yang dimaksud adalah Tea Party, sebuah faksi di Partai Republik yang sengaja dibentuk untuk menghadang program Obamacare.

“Mereka yang menutup pemerintahan hanya karena ada perang ideologi untuk menghadang program asuransi kesehatan terjangkau untuk jutaan warga Amerika,” kata Obama di Gedung Putih.

**Berdampak Luas**

Sejak Senin, pemerintah Amerika Serikat mulai melakukan penutupan sebagian kantor setelah Partai Republik menolak menyepakati anggaran dengan mengatakan bahwa mereka baru sepakat bila reformasi kesehatan Presiden Obama ditunda. Kebuntuan ini terjadi setelah dua majelis di Kongres gagal menyepakati anggaran baru. Lebih dari 700.000 pegawai pemerintah federal menghadapi cuti tanpa jaminan dan tidak jelas kapan akan mendapatkan gaji lagi. Presiden Obama memperingatkan penutupan akan memiliki “dampak ekonomi langsung kepada rakyat” dan menyebabkan upaya pemulihan ekonomi menghadapi risiko. Hal ini terkait dengan pergulatan politik antara Partai Republik, yang menguasai majelis rendah, Dewan Perwakilan Rakyat; dan Demokrat yang memiliki mayoritas di majelis atas, Senat. Karena tidak ada



kesepakatan di antara dua majelis terkait anggaran federal, Kongres AS gagal meloloskan anggaran sebelum tahun fiskal berakhir tanggal 30 September.

Sejak pemilihan Presiden Obama, dua partai tidak pernah meraih resolusi tentang anggaran Amerika Serikat yang diperpanjang selama beberapa bulan. Partai Republik pernah menggunakan batas waktu anggaran ini untuk mendapatkan kepentingan politik terkait kebijakan yang alot. Isu kunci kali ini adalah program reformasi pelayanan kesehatan Obama. Partai Republik—yang menguasai DPR—menghapus anggaran untuk itu atau menunda. Langkah ini kemudian ditolak oleh Senat.

Batas waktu tengah malam lewat (30/9/2013), dan RUU anggaran masih belum disepakati oleh dua majelis. Tapi sepuluh menit sebelum tengah malam 30 September, kantor anggaran Gedung Putih mengeluarkan perintah kepada kantor-kantor pemerintah untuk mulai melakukan penutupan, dan para pegawai negeri diminta untuk cuti tanpa dibayar. Langkah ini memengaruhi semua “staf nonesensial” atau lebih dari 700.000 dari total 2,1 juta pegawai federal.

Taman-taman nasional, museum, gedung federal, dan pelayanan umum akan ditutup. Pembayaran pensiun dan tunjangan veteran juga kemungkinan tertunda. Pengawas lalu lintas udara, personel militer aktif, dan penjaga perbatasan diminta untuk tetap datang. Namun, paspor baru tidak akan dikeluarkan. Kantor-kantor pajak juga akan ditutup. Sebagian karyawan Gedung Putih kemungkinan juga dirumahkan. Namun, guru, petugas pemadam kebakaran, dan para dokter tetap akan digaji karena mereka dibayar oleh negara, bukan pemerintah federal.

Obama memperingatkan dampak penutupan kantor pemerintah akan dirasakan oleh rakyat. Dampak penutupan kantor-kantor Pemerintah AS ini tergantung dari langkah Kongres dalam mencoba mencapai kesepakatan, yang mungkin dapat memakan waktu sehari-hari atau berminggu-minggu. Pemerintah Amerika pernah melakukan penutupan kantor pemerintah 18 kali dalam 30 tahun terakhir. Penutupan terakhir terjadi selama 21 hari di bawah Presiden Bill Clinton pada tahun 1995 dan merugikan perekonomian lebih dari 1 miliar dollar AS. Bila Demokrat dan Republik meraih kesepakatan anggaran dalam waktu satu atau dua hari, dampak negatif pemulihan ekonomi AS mungkin akan terbatas.

## Paradoks Kebijakan

### 1. Paradoks Kebijakan “Mobil Murah” (Low Cost Green Car-LCGC) Terhadap Kebijakan Penghematan BBM Bersubsidi

Sejak tahun 2011 dan 2012, pemerintah tampaknya berkeinginan keras untuk melakukan penghematan konsumsi BBM bersubsidi. Setelah melewati dinamika yang panjang, akhirnya keinginan tersebut terealisasi ketika pemerintah mengumumkan kenaikan harga BBM pada 21 Juli 2013.

Ironisnya, kebijakan penghematan konsumsi BBM yang dicanangkan pemerintah justru malah kontraproduktif dengan hadirnya kebijakan mobil murah yang dituangkan Peraturan Menteri Perindustrian No. 33 Tahun 2013 tentang Pengembangan Produksi Kendaraan Bermotor Roda Empat yang Hemat Energi dan Harga Terjangkau.

Secara faktual, data menunjukkan bahwa pemicu utama peningkatan konsumsi BBM bersubsidi adalah karena pertumbuhan kendaraan bermotor yang terus meningkat dari tahun ke tahun. Salah satunya adalah peningkatan jumlah penjualan mobil baru. Tahun 2011, penjualan mobil baru meningkat sejumlah 894.164 unit atau sebesar 16,92% dari tahun 2010 dengan jumlah penjualan mobil sebanyak 764.710 unit. Tahun 2012, penjualan mobil baru meningkat tajam mencapai angka 1.116.230 unit atau 24,83% dari tahun 2011 (Lihat Tabel 17 dan Tabel 18). Akibatnya, peningkatan penjualan mobil baru dalam jumlah besar ini berkontribusi besar terhadap meningkatnya konsumsi BBM bersubsidi di tahun 2011 yang mencapai angka 41,69 juta kiloliter dan 45,07 juta kiloliter di tahun 2012 (Kompas.com, 2008; www.esdm.go.id, 2008).

ICCSR (2010) mencatat bahwa sektor transportasi mengonsumsi energi minyak bumi hingga 48% dari konsumsi nasional. Dari total konsumsi energi sektor transportasi ini, hampir seluruhnya (88%) diserap oleh transportasi jalan. Pertumbuhan konsumsi energi berbanding lurus dengan laju pertumbuhan kendaraan bermotor.

**Tabel 17. Pasar Mobil Domestik Tahun 2011**

	CATEGORY	MONTH												SALES 2011	SHARE %	
		JAN	FEB	MAR	APR	MAY	JUN	JUL	AUG	SEP	OCT	NOV	DEC			
1	SEDAN TYPE	CC < 1.500 (G/D)	885	1,916	1,475	953	1,016	1,249	1,674	1,13	1,691	1,415	309	523	14,236	1,6%
		1.501 < CC < 3.000 (G)/2.500 (D)	701	1,143	1,297	1,1	835	741	948	992	1,352	865	435	604	11,013	1,2%
		CC > 3.001 (G)/2.501 (D)	45	37	92	56	21	37	51	50	68	23	3	9	492	0,1%
		<b>SUBTOTAL</b>	<b>1,631</b>	<b>3,096</b>	<b>2,864</b>	<b>2,109</b>	<b>1,872</b>	<b>2,027</b>	<b>2,673</b>	<b>2,172</b>	<b>3,111</b>	<b>2,303</b>	<b>747</b>	<b>1,136</b>	<b>1,136</b>	<b>25,741</b>
2	4X2 TYPE	CC < 1.500 (G/D)	41,05	35,834	40,36	28,923	32,231	36,598	44,579	36,799	40,241	43,972	31,792	40,29	452,669	50,6%
		1.501 < CC < 2.500 (G/D)	9,356	8,564	11,445	7,989	5,038	8,728	11,564	10,824	11,538	10,612	7,829	9,765	113,252	12,7%
		2.501 < CC < 3.000 (G)	298	247	330	184	123	239	265	266	495	496	217	318	3,478	0,4%
		CC > 3.001 (G)/2.501 (D)	3	25	27	17	10	7	20	128	48	21	44	19	369	0,0%
	<b>SUBTOTAL</b>	<b>50,707</b>	<b>44,67</b>	<b>52,162</b>	<b>37,113</b>	<b>37,402</b>	<b>45,572</b>	<b>56,428</b>	<b>48,017</b>	<b>52,322</b>	<b>55,101</b>	<b>39,882</b>	<b>50,392</b>	<b>569,768</b>	<b>63,7%</b>	
3	4X4 TYPE	CC < 1.500 (G/D)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0,0%	
		1.501 < CC < 3.000 (G)/2.500 (D)	235	230	265	184	411	391	379	381	393	451	340	187	3,847	0,4%
		CC > 3.001 (G)/2.500 (D)	61	117	134	96	96	110	157	225	202	249	86	141	1,674	0,2%
		<b>SUBTOTAL</b>	<b>296</b>	<b>347</b>	<b>399</b>	<b>280</b>	<b>507</b>	<b>501</b>	<b>536</b>	<b>606</b>	<b>595</b>	<b>700</b>	<b>426</b>	<b>328</b>	<b>5,521</b>	<b>0,6%</b>

Tabel 17. Pasar Mobil Domestik Tahun 2011 (Lanjutan)

CATEGORY	MONTH												SALES 2011	SHARE %
	JAN	FEB	MAR	APR	MAY	JUN	JUL	AUG	SEP	OCT	NOV	DEC		
4 BUS	GVW - 10 Ton (G/D)	232	286	243	140	327	202	191	199	183	154	133	2,468	0,3%
	GVW 10 - 24 Ton (G/D)	169	207	239	140	19	86	93	105	89	87	112	1,385	0,2%
	GVW Ton (G/D) > 24	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0,0%
	<b>SUBTOTAL</b>	<b>401</b>	<b>493</b>	<b>482</b>	<b>280</b>	<b>346</b>	<b>288</b>	<b>284</b>	<b>304</b>	<b>272</b>	<b>217</b>	<b>241</b>	<b>245</b>	<b>3,853</b>
5 PICK UP/ TRUCK	GVW Ton (G/D) < 5	10,125	9,961	12,344	10,426	12,228	12,888	14,915	11,401	13,31	13,272	14,492	150,254	16,8%
	GVW - 10 Ton (G/D)	8,006	7,993	10,033	7,381	6,104	5,912	10,2	7,182	6,594	8,882	9,565	96,434	10,8%
	GVW 10 - 24 Ton (G/D)	488	740	709	446	396	446	794	679	608	723	987	7,89	0,9%
	GVW Ton (G/D) > 24	1,211	864	1,29	1,002	760	966	1,555	1,207	1,241	2,011	1,917	15,627	1,7%
<b>SUBTOTAL</b>	<b>19,83</b>	<b>19,558</b>	<b>24,376</b>	<b>19,255</b>	<b>19,488</b>	<b>20,212</b>	<b>27,464</b>	<b>20,469</b>	<b>21,753</b>	<b>25,951</b>	<b>24,888</b>	<b>26,961</b>	<b>270,205</b>	<b>30,2%</b>
6 DOUBLE CABIN 4X2 / 4X4	GVW Ton (G/D) For all CC < 5	1,122	1,425	1,88	1,689	1,438	1,554	1,671	1,711	1,779	1,128	751	17,815	2,0%
	<b>SUBTOTAL</b>	<b>1,122</b>	<b>1,425</b>	<b>1,88</b>	<b>1,689</b>	<b>1,438</b>	<b>1,554</b>	<b>1,671</b>	<b>1,711</b>	<b>1,667</b>	<b>1,128</b>	<b>751</b>	<b>17,815</b>	<b>2,0%</b>
	<b>MERCEDES-BENZ TOTAL SMART TOTAL</b>									<b>390</b>	<b>335</b>	<b>502</b>	<b>1,227</b>	<b>0,1%</b>
										<b>16</b>	<b>8</b>	<b>10</b>	<b>34</b>	<b>0,0%</b>
<b>MARKET TOTAL</b>	<b>73,987</b>	<b>69,589</b>	<b>82,163</b>	<b>60,726</b>	<b>61,053</b>	<b>70,154</b>	<b>89,056</b>	<b>73,279</b>	<b>79,832</b>	<b>86,345</b>	<b>67,655</b>	<b>80,325</b>	<b>894,164</b>	<b>100%</b>
<b>CUMMULATIVE</b>	<b>73,987</b>	<b>143,576</b>	<b>225,74</b>	<b>286,47</b>	<b>347,518</b>	<b>417,67</b>	<b>506,73</b>	<b>580,01</b>	<b>659,839</b>	<b>746,184</b>	<b>813,839</b>	<b>894,164</b>		

Sumber: [www.gaikindo.or.id](http://www.gaikindo.or.id)

**Tabel 18. Pasar Mobil Domestik Tahun 2012**

CATEGORY	MONTH												SALES 2012	SHARE %	
	JAN	FEB	MAR	APR	MAY	JUN	JUL	AUG	SEP	OCT	NOV	DEC			
<b>1</b> <i>SEDAN TYPE</i>	CC < 1.500 (G/D)	692	1,117	1,425	1,272	1,827	2,146	1,822	1,824	2,228	1,564	1,621	1,46	18,998	1,7%
	1.501 < CC < 3.000 (G)/2.500 (D)	579	1,044	769	1,093	1,012	1,905	2,005	1,466	1,282	1,084	1,166	1,349	14,754	1,3%
	CC > 3.001 (G)/2.501 (D)	26	55	52	43	16	56	40	28	51	35	32	35	469	0,0%
	<b>SUBTOTAL</b>	<b>1,297</b>	<b>2,216</b>	<b>2,246</b>	<b>2,408</b>	<b>2,855</b>	<b>4,107</b>	<b>3,867</b>	<b>3,318</b>	<b>3,561</b>	<b>2,683</b>	<b>2,819</b>	<b>2,844</b>	<b>34,221</b>	<b>3,1%</b>
<b>2</b> <i>4X2 TYPE</i>	CC < 1.500 (G/D)	38,515	45,444	46,137	43,993	49,571	53,421	53,733	41,903	54,038	55,225	54,378	46,749	583,107	52,2%
	1.501 < CC < 2.500 (G/D)	10,675	11,003	12,084	13,222	13,416	14,108	13,886	8,42	13,625	15,748	13,566	12,529	152,282	13,6%
	2.501 < CC < 3.000 (G)	218	182	232	338	284	188	281	188	219	248	440	312	3,13	0,3%
	<b>SUBTOTAL</b>	<b>49,43</b>	<b>56,662</b>	<b>58,482</b>	<b>57,679</b>	<b>63,358</b>	<b>67,777</b>	<b>67,966</b>	<b>67,928</b>	<b>50,588</b>	<b>71,273</b>	<b>68,422</b>	<b>59,603</b>	<b>739,168</b>	<b>66,2%</b>
<b>3</b> <i>4X4 TYPE</i>	CC < 1.500 (G/D)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0,0%
	1.501 < CC < 3.000 (G)/2.500 (D)	311	454	508	481	520	606	526	486	698	397	434	232	5,653	0,5%
	CC > 3.001 (G)/2.500 (D)	58	87	95	181	146	144	209	196	192	178	214	43	1,743	0,2%
	<b>SUB TOTAL</b>	<b>369</b>	<b>541</b>	<b>603</b>	<b>662</b>	<b>666</b>	<b>750</b>	<b>735</b>	<b>890</b>	<b>682</b>	<b>890</b>	<b>575</b>	<b>648</b>	<b>7,396</b>	<b>0,7%</b>

**Tabel 18. Pasar Mobil Domestik Tahun 2012 (Lanjutan)**

CATEGORY	MONTH												SALES 2012	SHARE %	
	JAN	FEB	MAR	APR	MAY	JUN	JUL	AUG	SEP	OCT	NOV	DEC			
4 BUS	GVW -10 Ton (G/D)	186	229	185	227	340	247	201	123	106	112	137	98	2,191	0,2%
	GVW -24 Ton (G/D)	89	148	103	246	341	145	106	117	185	221	207	373	2,281	0,2%
	GVW 24 Ton (G/D)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0,0%
	<b>SUBTOTAL</b>	<b>275</b>	<b>377</b>	<b>288</b>	<b>473</b>	<b>681</b>	<b>392</b>	<b>307</b>	<b>240</b>	<b>291</b>	<b>333</b>	<b>344</b>	<b>471</b>	<b>4,472</b>	<b>0,4%</b>
5 PICK UP/ TRUCK	GVW <5 Ton (G/D)	11,893	13,615	13,024	12,701	15,36	13,843	15,355	10,489	14,684	17,636	17,144	12,61	168,354	15,1%
	GVW -10 Ton (G/D)	9,146	9,417	8,699	8,487	8,707	9,308	9,057	7,317	9,418	9,781	10,505	9,891	109,733	9,8%
	GVW -24 Ton (G/D)	1,048	782	936	906	833	1,386	1,209	899	1,359	1,414	1,178	806	12,756	1,1%
	GVW 24 Ton (G/D)	2,096	2,16	2,147	2,4	1,726	1,86	1,534	1,208	1,566	1,482	1,272	1,315	20,766	1,9%
<b>SUBTOTAL</b>	<b>24,183</b>	<b>25,974</b>	<b>24,806</b>	<b>24,494</b>	<b>26,626</b>	<b>26,397</b>	<b>27,155</b>	<b>19,913</b>	<b>27,027</b>	<b>30,313</b>	<b>30,099</b>	<b>24,622</b>	<b>311,609</b>	<b>27,9%</b>	
6 DOUBLE CABIN 4X2/4X4 For all CC	GVW <5 Ton (G/D)	873	716	1,492	1,428	1,355	2,323	2,481	1,704	2,403	1,577	1,371	1,641	19,364	1,7%
	<b>SUBTOTAL</b>	<b>873</b>	<b>716</b>	<b>1,492</b>	<b>1,428</b>	<b>1,355</b>	<b>2,323</b>	<b>2,481</b>	<b>1,704</b>	<b>2,403</b>	<b>1,577</b>	<b>1,371</b>	<b>1,641</b>	<b>19,364</b>	<b>1,7%</b>
<b>MARKET TOTAL</b>	<b>76,427</b>	<b>86,486</b>	<b>87,917</b>	<b>87,144</b>	<b>95,541</b>	<b>101,75</b>	<b>102,51</b>	<b>76,445</b>	<b>102,1</b>	<b>106,75</b>	<b>103,703</b>	<b>89,456</b>	<b>1,116,230</b>	<b>100%</b>	
<b>CUMMULATIVE</b>	<b>76,427</b>	<b>162,913</b>	<b>250,83</b>	<b>337,974</b>	<b>433,52</b>	<b>535,26</b>	<b>637,77</b>	<b>714,22</b>	<b>816,32</b>	<b>923,07</b>	<b>1,026,774</b>	<b>1,116,230</b>	<b>1,116,230</b>	<b>100%</b>	

Sumber: www.gaikindo.or.id

Berdasarkan tren tersebut, tidak bisa dihindari peningkatan jumlah mobil baru yang akan ditambah 30.000 unit mobil murah (LCGC) pada tahun 2013 ini sudah pasti akan menaikkan konsumsi BBM subsidi. Pada September 2013 konsumsi premium telah mencapai angka 47,5 juta kiloliter. Hingga tidak menutup kemungkinan kuota BBM subsidi dalam RAPBN 2014 yang ditetapkan sebesar 48 juta kiloliter diperkirakan akan jebol. Realisasinya bahkan diperkirakan bisa mencapai lebih dari 50 juta kiloliter dengan penambahan penjualan mobil murah.

Dalam salah satu wawancara surat kabar nasional yang diterbitkan online 19 September 2013, wartawan Kompas mewawancarai Menteri Perindustrian M.S. Hidayat dalam kaitannya dengan kebijakan mobil murah (LCGC). Kebijakan ini dikeluarkan melalui Peraturan Menteri Perindustrian No. 33/M-IND/PER/7/2013 tentang Pengembangan Produksi Kendaraan Bermotor Roda Empat yang Hemat Energi dan Harga Terjangkau. Dalam wawancara tersebut, Menteri Perindustrian mengatakan bahwa "*mobil murah bukan faktor (penyebab) kemacetan di Jakarta*" (Kompas.com, 2008). Benarkah dengan menambah jumlah unit mobil murah yang dilakukan melalui kebijakan tersebut tidak membuat Jakarta macet?

Tahun 2010, jumlah mobil tercatat di Jakarta adalah 3.233.389 unit. Jumlah itu tidak termasuk kendaraan angkutan barang atau angkutan umum baru. Dengan asumsi panjang satu unit mobil tersebut adalah 3,5 meter seperti panjang rata-rata mobil LCGC, maka seandainya mobil tersebut terparkir dengan deretan memanjang akan memakan jalan sepanjang 11.317 km. Sementara panjang jalan Jakarta pada tahun tersebut hanya 6.544 km.

Tahun 2011, jumlah mobil baru meningkat 7,8% dari tahun 2010 atau sebesar 252.962 unit. Menggunakan asumsi yang sama, maka akan menambah panjang jalan 885 km jika kendaraan tersebut terparkir. Jumlah kendaraan terparkir akan mencapai panjang menjadi 12.202 km di tahun 2011 jika dilanjutkan dari tahun 2010. Sementara tahun 2011 tersebut, panjang jalan Jakarta hanya bertambah 332 km atau 4,9% dari tahun 2010. Dengan demikian panjang jalan Jakarta menjadi 6.866 km tahun 2011.

Tahun 2012, mobil baru di Jakarta terus mengalami peningkatan. Pada tahun tersebut mobil baru di Jakarta bertambah sebanyak 305.989 unit atau sebesar 8,7% dari tahun 2011. Dengan demikian mobil terparkir akan bertambah sepanjang 1.071 km. Jika parkir ini masih terus dilanjutkan dari tahun 2011, maka mobil terparkir di Jakarta akan mencapai panjang 13.273 km. Sedangkan panjang jalan Jakarta bertambah sepanjang 89 km atau sebesar

1,2% dari tahun 2011. Maka pada tahun ini jalan Jakarta menjadi 6.955 km. Selengkapnya dapat dilihat pada Tabel 19.

**Tabel 19. Mobil Baru dan Implikasinya di DKI Jakarta**

Uraian		Tahun			
		2010	2011	2012	2013
Kendaraan Roda Empat	Unit	3.233.389	3.486.351	3.792.340	3795340 <sup>b</sup>
Menghabiskan Jalan <sup>a</sup>	Km	11.317	12.202	13.273	13.283
Panjang Jalan	Km	6.544	6.866	6.955	7.208

Diolah dari: Jakarta dalam Angka (2013); Kementerian Pekerjaan Umum (2013)

<sup>a</sup>Panjang Mobil (*City Car*): 3,5 meter

<sup>b</sup>Penambahan 3.000 unit mobil LCGC

Jumlah mobil sebanyak itu belum termasuk perkiraan mobil LCGC yang akan masuk ke Jakarta tahun 2013 ini. Untuk pasar Jakarta diperkirakan jumlah mobil LCGC ini akan terserap sebesar 10% atau sekitar 3.000 unit dari total produksi. Jika kondisi ini terjadi, maka mobil terparkir akan bertambah sepanjang 10 km. Dengan kata lain, tahun 2013 mobil yang terparkir akan mencapai panjang 13.283 km. Perlu di ingat, panjang parkir mobil tersebut belum termasuk penjualan mobil baru jenis lainnya untuk wilayah Jakarta. Tahun 2013 panjang jalan Jakarta bertambah 3,6% atau sepanjang 253 km dari tahun 2012. Panjang jalan Jakarta tahun 2013 menjadi 7.208 km. Panjang jalan Jakarta ini masih sangat pendek untuk memarkir mobil sebanyak 3.795.340 unit yang membutuhkan panjang jalan sepanjang 13.283 km di wilayah Jakarta.

Menurut Menteri Perindustrian, kegiatan penambahan mobil semacam ini (Tabel 6) bukan menjadi penyebab bagi macetnya Jakarta. Argumen semacam ini mudah dipahami karena beliau adalah seorang Menteri. Ketika setiap saat beliau menggunakan mobil di Jakarta pasti ada kendaraan polisi pengawal di depannya yang siap membuka jalan saat beliau melintasi jalan Jakarta.

## 2. Paradoks Penurunan Emisi Gas Rumah Kaca

Sejak pertemuan G-20, 25 September 2009 di Pittsburg, Amerika Serikat, Presiden Susilo Bambang Yudhoyono telah menyatakan keseriusannya akan mengatasi perubahan iklim global. Indonesia hendak menurunkan emisi gas rumah kaca hingga 26% tahun 2020 dengan usaha sendiri dan mencapai 41% apabila mendapat dukungan pendanaan internasional.



Keseriusan tersebut ditunjukkan pemerintah dengan mengeluarkan Peraturan Presiden No. 61 Tahun 2011 tentang Rencana Aksi Nasional Penurunan Emisi Gas Rumah Kaca. Disisi lain, pemerintah melalui Menteri Perindustrian mengeluarkan kebijakan mobil murah (LCGC) melalui Peraturan Menteri Perindustrian No. 33/M-IND/PER/7/2013 tentang Pengembangan Produksi Kendaraan Bermotor Roda Empat yang Hemat Energi dan Harga Terjangkau. Kebijakan mobil murah (LCGC) ini juga di dukung oleh Presiden SBY dengan memberikan keringan pajak melalui Peraturan Pemerintah No. 41 Tahun 2013 tentang Barang Kena Pajak Yang Tergolong Mewah Berupa Kendaraan Bermotor Yang Dikenai Pajak Penjualan Atas Barang Mewah.

Kita tahun bahwa penggunaan bahan bakar fosil seperti BBM praktis meningkatkan CO<sub>2</sub> di udara. Ironisnya, pemerintah malah mendukung kegiatan untuk meningkatkan CO<sub>2</sub> di udara dengan memproduksi mobil LCGC. Benarkah pemerintah benar-benar berkomitmen dalam isu perubahan iklim terutama akibat meningkatnya CO<sub>2</sub>? Analisis dibawah ini (Tabel 20) mengungkap sikap pemerintah soal ini. Analisis meliputi tahun 2013-2014.

**Tabel 20. Mobil Murah Baru (LCGC) dan Implikasinya**

Uraian		Tahun	
		2013	2014
Mobil LCGC	Unit	30.000	100.000
Jumlah Bahan Bakar	Kiloliter	10.980 <sup>a</sup>	109.500
Emisi CO <sub>2</sub>	Ton	25,3	251,8

Diolah dari: Gaikindo (2013)

<sup>a</sup> Jumlah bensin yang digunakan: 3 liter per hari per 1 mobil LCGC, terhitung sejak tanggal 1 September 2013

Ketika pemerintah memproduksi mobil LCGC sebanyak 30.000 unit di tahun 2013, sama artinya bahwa pemerintah menambah jumlah CO<sub>2</sub> di udara sebanyak 25,3 ton. Tahun 2014, ketika jumlah produksi mobil LCGC ini di tingkatan menjadi 100.000 unit, maka sama artinya pemerintah menambah CO<sub>2</sub> di udara sebanyak 251,8 ton. Saat penutupan buku di akhir tahun 2013 nanti dilakukan untuk melihat besaran emisi CO<sub>2</sub> Indonesia yang dihasilkan pertahun, semoga pemerintah tidak lupa menambahkan jumlah CO<sub>2</sub> sebanyak 25,3 ton akibat penambahan 30.000 unit mobil LCGC ini. Tahun 2014 juga demikian, semoga tambahan emisi CO<sub>2</sub> sebesar 251,8 ton akibat produksi 100.000 unit mobil LCGC juga tidak dilupakan pemerintah.

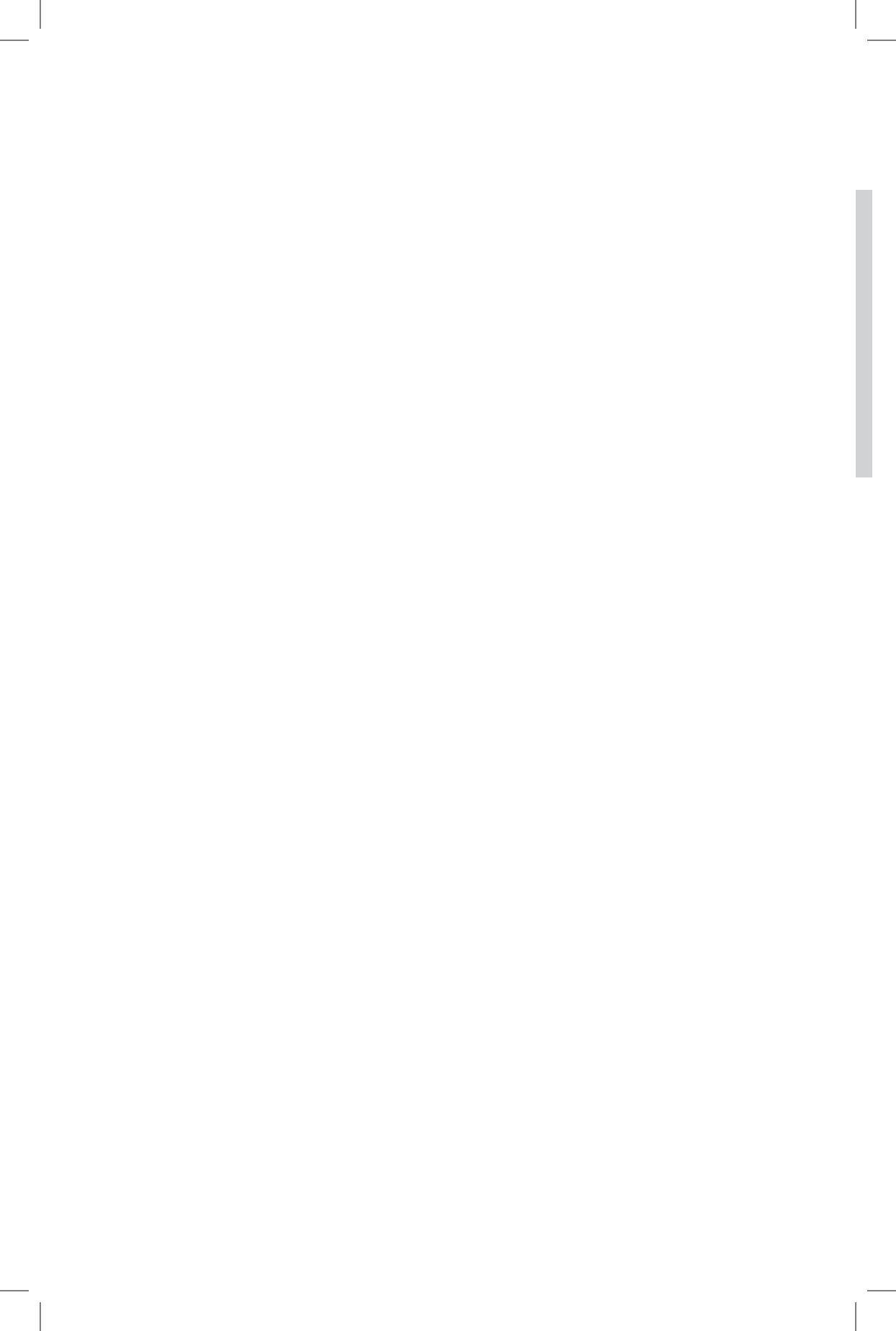
Asumsinya adalah pemerintah masih mensubsidi BBM dan konsumen mobil LCGC adalah manusia yang rasional.

Pada akhirnya, penulis menilai terdapat ketidaksesuaian antar berbagai kebijakan, perundangan, dan program pemerintah. Kebijakan pengendalian konsumsi BBM dan program penurunan emisi CO<sub>2</sub> disusul oleh keluarnya Permen LCGC yang justru berpotensi meningkatkan konsumsi BBM dan komitmen pemerintah terhadap pengurangan emisi CO<sub>2</sub>. Jika pemerintah menilai konsumsi BBM perlu dikendalikan, emisi CO<sub>2</sub> perlu diturunkan, defisit keuangan negara perlu dihindari, dan instrumen harga (penyesuaian harga) dianggap paling efektif, maka kenaikan harga BBM merupakan kebijakan yang tepat. Akan tetapi, kebijakan tersebut seharusnya diambil dengan penuh kepastian, tidak merusak psikologi dan iklim perekonomian, konsisten (tidak membuat kebijakan lain yang kontraproduktif), tidak membuka ruang tindak kriminal (penyelundupan BBM bersubsidi), dan melalui perhitungan ekonomi yang matang terutama terkait daya beli mayoritas Masyarakat Indonesia (masyarakat miskin).

## Daftar Pustaka

- Bappenas. 2010. *Indonesian Climate Change Sectoral Road Map*.
- BPS Provinsi DKI Jakarta. 2013. *Statistik Daerah Provinsi DKI Jakarta*. Jakarta.
- ESDM. 2008. Harga Minyak Mentah Indonesia. <http://www.esdm.go.id/publikasi/harga-energi/harga-minyak-mentah-indonesia-icp.html> [05 November 2013]
- Gaikindo 2013. [http://gaikindo.or.id/index.php?option=com\\_content&task=blogcategory&id=0&Itemid=145](http://gaikindo.or.id/index.php?option=com_content&task=blogcategory&id=0&Itemid=145) [10 November 2013]
- Haluan.com, 2010. Obama Lawan Republik. [http://www.harianhaluan.com/index.php?option=com\\_content&view=article&id=26720:obama-lawan-republik&catid=3:luar-negeri&Itemid=79](http://www.harianhaluan.com/index.php?option=com_content&view=article&id=26720:obama-lawan-republik&catid=3:luar-negeri&Itemid=79) [09 November 2013]
- <http://www.esdm.go.id/statistik/data-sektor-esdm.html> [05 November 2013]
- Kompas.com. 2008. Menperin: Mobil Murah Bukan Biang Kemacetan. <http://bisniskeuangan.kompas.com/read/2013/09/19/1536537/Menperin.Mobil.Murah.Bukan.Biang.Kemacetan> [03 November 2013]

- Kompas.com. 2008. Konsumsi BBM Bersubsidi 2011 Sebanyak 41.69 Juta KL. <http://bisniskeuangan.kompas.com/read/2012/01/04/17134713/Konsumsi.BBM.Bersubsidi.2011.Sebanyak.41.69.Juta.KL> [03 November 2013]
- Kompas.com. 2008. Harga BBM Hanya Boleh Naik Tahun Ini. <http://bisniskeuangan.kompas.com/read/2011/11/23/1807214/Harga.BBM.Hanya.Boleh.Naik.Tahun.Ini> [05 November 2013]
- Soedomo S. 2012. *Obrolan Nusantara Menyambut Indonesia Baru*. Jakarta: Penerbit Firdaus.



## **4.2 Analisis Kebijakan dalam Tata Kelola Energi Indonesia: Studi Kasus Kenaikan Harga Elpiji 12 kg (Januari 2014)**

*Prof Dr Ir Tridoyo Kusumastanto, MS  
Akhdad Solihin, SPi, MH*

### **Pendahuluan**

Ketika rakyat Indonesia menyongsong awal Tahun 2014 dengan penuh harapan baru, Pertamina memberikan kado pahit yang sangat mengejutkan, yaitu pengumuman kenaikan harga elpiji 12 kg, kekacauan kondisi di pasar elpiji segera terjadi dan diikuti dengan produk elpiji tersebut sulit diperoleh di pasaran secara serentak. Sungguh suatu kado pahit yang harus diterima rakyat di tahun politik. Betapa tidak, kenaikan tersebut dianggap terlalu tinggi, karena kenaikannya mencapai 67%.

Pengumuman kenaikan elpiji 12 kg tersebut didasarkan klaim Pertamina yang menanggung rugi sampai Rp 22 triliun akibat harga elpiji yang jauh dibawah ongkos produksi sejak Tahun 2009. Di tengah hiruk-pikuk dan kegaduhan rakyat terhadap kenaikan elpiji, penyelenggara negara disibukkan saling tuding dan sanggah siapa yang berwenang terhadap masalah ini.

Benarkah pemerintah tidak bertanggung jawab terhadap masalah kenaikan harga elpiji 12 kg? Apakah betul hajat hidup orang banyak hanya diserahkan pada perusahaan BUMN (Badan Usaha Milik Negara)? Kajian ini membahas analisis kebijakan terhadap permasalahan kenaikan elpiji 12 kg dalam konteks tata kelola energi (*energy governance*).

### **Polemik Kenaikan Elpiji**

Jauh sebelum penetapan kenaikan elpiji tanggal 1 Januari 2014, Pertamina sudah mengeluhkan harga jual jauh di bawah biaya produksi. Namun baru akhir Tahun 2013 Pertamina mengusulkan kenaikan elpiji 12 kg. Anehnya, Menteri Koordinator Bidang Perekonomian (Hatta Rajasa) merasa kaget

terhadap terjadinya kenaikan tersebut. Sebagaimana informasi dari berbagai media massa, Menko Ekonomi baru mengetahui kenaikan harga elpiji pada tanggal 31 Desember 2013, yang padahal pembahasan kenaikan tersebut dibahas melalui Rapat Umum Pemegang Saham (RUPS) pada tanggal 30 Desember 2013. Artinya, pada 30 Desember 2013 sudah ada surat keputusan RUPS tentang penetapan kenaikan harga elpiji 12 kg tersebut.

Berdasarkan keputusan RUPS tersebut, Pertamina menaikkan harga jual dari Rp 5.850 per kg menjadi Rp 9.809 per kg atau mengalami kenaikan sebesar 67% per kg. Dengan mengacu pada harga yang berlaku sebelumnya yang hanya Rp 70.200 per tabung, maka kenaikan 67% meningkatkan harga jual Rp 117.708 per tabung. Persentase kenaikan tersebut akan meningkat di tingkat pengecer, karena harga dipasaran berkisar antara Rp 130.000 – Rp 150.000 per tabung.

Kontan saja, kenaikan tersebut memukul rumah tangga dan kalangan usaha, khususnya usaha kecil menengah (UKM) yang selama ini menggunakan elpiji 12 kg. Akibatnya, kenaikan harga tersebut menimbulkan keresahan publik dan menjadi perbincangan para penyelenggara negara, termasuk Presiden. Saling lepas tanggung jawab pun tidak bisa dihindarkan, dimana Hatta Rajasa “mensinyalir” pihak yang paling bertanggung jawab adalah Menteri BUMN yang merupakan pemegang saham Pertamina sehingga sudah pasti mengetahui rencana kenaikan elpiji 12 kg tersebut.

Tudingan kurangnya koordinasi diterima Menteri BUMN, Dahlan Iskan. bahkan, Dahlan mengungkapkan bahwa kalau kenaikan elpiji 12 kg adalah salahnya. Jawaban tersebut tercetus setelah Dahlan usai menghadiri rapat terbatas tanggal 5 Januari 2014 antara Presiden dengan Menteri Koordinator Perekonomian, Menteri Energi dan Sumber Daya, Menteri BUMN dan Ketua Badan Pemeriksa Keuangan. Jawaban Dahlan tersebut sangat miris, karena dia menjadi salah satu kambing hitam atas gejala kenaikan elpiji 12 kg.

Padahal, permasalahan elpiji bukan hanya tanggung jawab Pertamina atau Menteri BUMN, akan tetapi juga pemerintah, yang dalam hal ini adalah Presiden RI. Hal ini sebagaimana yang diungkapkan Anggota Komisi VII DPR-RI, Bobby R Rizaldy, bahwa kenaikan elpiji 12 kg tidak bertentangan dengan Peraturan Menteri Energi Sumber Daya Mineral (ESDM) serta sesuai dengan temuan hasil audit Badan Pemeriksa Keuangan (BPK) yang menyebutkan bahwa di lini bisnis elpiji 12 kg Pertamina mengalami kerugian Rp 7 triliun per tahun (Merdeka.com, 4 Januari 2014), namun apakah

besaran kenaikan yang tinggi dan proses komunikasi publik yang amburadul dapat diterima oleh masyarakat luas?

Sementara itu, argumen Pertamina menaikkan harga jual elpiji 12 kg secara sepihak, karena elpiji 12 kg adalah bisnis non subsidi (*Public Service Obligation/PSO*), sehingga Pertamina merasa berhak untuk mengalihkan beban biaya distribusi kepada konsumen dengan menaikkan harga. Benarkan tindakan Pertamina tersebut?

Setelah para pihak yang berwenang dipanggil Presiden, Pertamina merevisi kenaikan harga gas elpiji 12 kg Per 7 Januari 2014 sebesar Rp 1.000 per kg, turun dari sebelumnya Rp 3.500 per kg. Kebijakan energi yang membingungkan masyarakat karena rasionalitas serta proses pengambilan kebijakan tidak berdasarkan struktur aransemen kelembagaan dan etika kebijakan serta sarat nuansa politis di tahun politik 2014.

## **Amanat UUD dan Kebijakan**

Dalam menjawab pertanyaan di atas, kita perlu memahami Pasal 33 ayat (2) UUD 1945, bahwa “Cabang-cabang produksi yang penting bagi negara dan yang menguasai hajat hidup orang banyak” dan Pasal 33 ayat (3) UUD 1945 menyebutkan, bahwa “Bumi dan air dan kekayaan alam yang terkandung didalamnya dikuasai oleh negara dan dipergunakan untuk sebesar-besarnya kemakmuran rakyat”. Pasal 33 UUD 1945 tersebut berlandaskan semangat sosial, yang menempatkan penguasaan barang untuk kepentingan publik pada negara. Dengan kata lain, pemerintah adalah pemegang mandat untuk melaksanakan kehidupan kenegaraan di Indonesia, sehingga seharusnya pemerintah mempunyai legitimasi yang kuat dan mengontrol kebijakan yang dibuatnya untuk melaksanakan peraturan perundang-undangan sebagai penjabaran Pasal 33 Undang-Undang Dasar 1945 sesuai dengan semangat demokrasi ekonomi (Arizona, 2007).

Sementara itu, Faiz mengungkapkan, bahwa kewajiban negara terkait dengan hak penguasaan negara, yaitu:

1. Segala bentuk pemanfaatan (bumi dan air) serta hasil yang didapat (kekayaan alam), harus secara nyata meningkatkan kemakmuran dan kesejahteraan masyarakat.
2. Melindungi dan menjamin segala hak-hak rakyat yang terdapat di dalam atau di atas bumi, air dan berbagai kekayaan alam tertentu yang dapat dihasilkan secara langsung atau dinikmati langsung oleh rakyat.

3. Mencegah segala tindakan dari pihak manapun yang akan menyebabkan rakyat tidak mempunyai kesempatan atau akan kehilangan haknya dalam menikmati kekayaan alam.

Berdasarkan pemahaman “penguasaan negara” tersebut, sudah semestinya pemerintah bertanggung jawab terhadap permasalahan energi, termasuk elpiji 12 kg yang disebut-sebut adalah PSO. Terlepas dalih komoditas PSO, elpiji yang menjadi barang publik harus tetap dikendalikan oleh pemerintah. Mengingat, Pasal 28 ayat (2) dan (3) UU Nomor 22 tahun 2001 tentang Minyak dan Gas sudah tidak berlaku, karena sudah dicabut Mahkamah Konstitusi (MK) melalui Putusan Perkara Nomor 002/PUU-I/2003 yang ditetapkan pada tanggal 15 Desember 2004. Adapun isi Pasal 28 ayat (2) UU Nomor 22 Tahun 2001 yang dicabut, yaitu “Harga Bahan Bakar Minyak dan harga Gas Bumi diserahkan pada mekanisme persaingan usaha yang sehat dan wajar”.

Berdasarkan putusan MK tersebut, tidak ada penafsiran lain kecuali bahwa Pertamina harus melibatkan Pemerintah dan mendapatkan persetujuan untuk penetapan harga dan tidak bisa hanya berdalih mengikuti harga pasar dan mengkambinghitamkan kerugian usaha yang harus ditutupi (Hadiatie, 2014). Dengan kata lain, para pihak termasuk para Menteri yang mengatakan bahwa keputusan Pertamina menaikkan elpiji 12 kg bukanlah kewenangan pemerintah adalah cerminan bahwa pihak terkait disinyalir mereka kurang memahami atau tidak membaca Putusan Perkara Nomor 002/PUU-I/2003.

## **Analisis dan Dinamika Kebijakan Energi**

Kebijakan yang tidak berorientasi kepada kesejahteraan rakyat bertentangan dengan amanah Undang-undang Dasar sehingga pembuat kebijakan dalam berbagai level tata kelola (*governance*) harus mensinergikan langkah agar tujuan kebijakan dapat mencapai amanah yang diemban. Kebijakan energi yang dilaksanakan di Indonesia masih belum menunjukkan konsistensi pada keberpihakan kepentingan rakyat baik dalam jangka pendek maupun jangka panjang. Ketidaktepatan subsidi BBM yang memboroskan anggaran negara sehingga kurang efektif dalam mendorong pertumbuhan ekonomi yang berkelanjutan, sementara peran energi dalam meningkatkan kesejahteraan golongan ekonomi lemah dan UMKM perlu menjadi perhatian dan keberpihakan pemerintah. Langkah kebijakan dalam tata kelola energi Indonesia maupun dalam kebijakan berbagai sektor lainnya, setidaknya harus memperhatikan prinsip-prinsip tata kelola pemerintahan yang baik ([www.governancepro.com](http://www.governancepro.com)). Prinsip-prinsip tersebut adalah **Aturan hukum (Rule**



*of Law*) yang dapat digunakan sebagai landasan dalam kebijakan negara. Tata kelola pemerintahan yang baik mensyaratkan kerangka hukum yang adil untuk melindungi para pemangku kepentingan memiliki kriteria sebagai berikut:

1. **Transparan (Transparency).** Transparan diartikan bahwa informasi yang tersedia harus mudah dipahami dan mudah diakses.
2. **Responsif (Responsiveness).** Tata kelola pemerintahan mensyaratkan lembaga dan prosesnya dirancang untuk melayani dengan baik.
3. **Orientasi kesepakatan (Consensus Oriented).** Tata kelola pemerintahan mensyaratkan konsultasi/diskusi untuk memahami perbedaan kepentingan untuk mencapai kesepakatan antar para pemangku kepentingan.
4. **Kesetaraan dan inklusif (Equity and Inclusiveness).** Kelembagaan memberikan kesempatan bagi para pemangku kepentingan untuk mempertahankan, meningkatkan, atau secara umum meningkatkan kesejahteraan.
5. **Efektivitas dan efisiensi (Effectiveness and Efficiency).** Tata kelola pemerintahan merupakan proses untuk menghasilkan hasil yang baik dan memenuhi kebutuhan para pemangku kepentingan.
6. **Akuntabilitas (Accountability).** Akuntabilitas merupakan prinsip utama tata kelola pemerintahan. Secara umum, suatu lembaga harus bertanggung jawab kepada orang-orang yang akan dipengaruhi oleh keputusan atau tindakan serta aturan hukum yang berlaku.
7. **Peran serta (Participation).** Partisipasi perlu diinformasikan dan terorganisir, termasuk kebebasan berekspresi dan keputusan untuk kepentingan terbaik lembaga dan masyarakat.

Berdasarkan prinsip diatas, maka kebijakan yang disusun dapat diarahkan sesuai amanah UUD dan selanjutnya dapat digunakan untuk menilai sejauhmana keberhasilan suatu kebijakan dalam mencapai tujuan. Khususnya dalam polemik kenaikan harga jual elpiji 12 kg mencerminkan buruknya kebijakan dalam tata kelola energi di Indonesia (*energy governance*). Padahal, UUD 1945 sudah jelas mengamanatkan peran negara dalam menguasai hajat hidup orang banyak. Bahkan, untuk mewujudkan keadilan harga jual energi, Mahkamah Konstitusi sudah memutuskannya melalui Putusan Perkara Nomor 002/PUU-I/2003. Selain adanya aturan hukum, tata kelola energi

juga harus membangun koordinasi yang baik sehingga tidak terjadi lagi saling lempar kesalahan atau mengorbankan lembaga negara tertentu.

Kebijakan yang menyangkut kepentingan publik harus dikelola memenuhi kaidah mensejahterakan (*welfare*) masyarakat banyak (Kusumastanto, 2003). Elpiji merupakan sumber energi yang penting bagi rakyat setelah melalui proses konversi energi yang panjang dan telah mulai diadopsi dengan baik maka kesalahan dalam membuat kebijakan dapat kontraproduktif terhadap kebijakan sebelumnya sekaligus dapat menghilangkan kepercayaan masyarakat kepada pemerintah. Energi merupakan unsur penentu dalam pertumbuhan ekonomi sehingga manajemen kebijakan harus dapat mengarah kepada peningkatan kesejahteraan rakyat secara luas (Kusumastanto, 2006). Dalam percaturan politik peran *konstituen* (baca: rakyat) akan sangat menentukan apakah persepsi mereka terhadap pemerintah yang didukung oleh *the ruling party* melaksanakan komitmen membela kepentingan rakyat seperti yang dijanjikan saat kampanye Pemilihan Umum. Penyimpangan dari isi janji yang disampaikan pada saat kampanye mengakibatkan konstituen tidak akan memilih lagi partai politik yang gagal melaksanakan janjinya.

Dalam tata kelola pemerintahan yang erat kaitannya dengan politik maka kebijakan yang disusun dan dilaksanakan harus mempertimbangkan dasar hukum, visi pembangunan, aransemen kelembagaan (*institutional arrangement*) serta koordinasi dan kerjasama antar institusi negara. Penetapan kebijakan energi (kasus kenaikan harga elpiji 12 kg awal 2014) menunjukkan sebuah arah kebijakan yang tidak berlandaskan hukum yang kuat dan berpihak kepada kepentingan rakyat banyak. Kebijakan tersebut juga memperlihatkan ketidak harmonisan tatakelola (*governance*) antar institusi negara dalam melaksanakan visi negara yang berdampak besar pada konstituen. Peran koordinasi antar institusi serta kerjasama diantara lembaga yang memiliki kewenangan kurang berfungsi dan cenderung melihat kepentingan masing-masing. Dengan demikian aransemen kelembagaan antar lembaga yang diatur oleh negara (Kemenko, Kementerian terkait, BUMN) kurang dapat mengartikulasikan sinergi dalam kebijakan yang berpihak kepada kepentingan masyarakat luas.

## Daftar Pustaka

- Anonim. 2014. Diakses <http://www.merdeka.com/uang/kenaikan-harga-gas-bukan-hanya-tanggung-jawab-pertamina.html>, pada tanggal 6 Februari 2014.
- Anonim. 2014. Diakses di <http://www.governancepro.com/news/>, pada tanggal 6 Februari 2014.
- Arizona, Y. 2007. Perbandingan Putusan Dalam Perkara Nomor 001-021-022/PUU-I/2003 Mengenai Pengujian Undang-Undang Nomor 20 Tahun 2002 tentang Ketenagalistrikan dengan Putusan Perkara Nomor 058-059-060-063/PUU-II/2004 dan 008/PUU-III/2005 Mengenai Pengujian Undang-Undang Nomor 7 Tahun 2004 tentang Sumber Daya Air), Skripsi, (Fakultas Hukum Universitas Andalas Padang).
- Faiz, P.M. Penafsiran Konsep Penguasaan Negara Berdasarkan Pasal 33 UUD 1945 dan Putusan Mahkamah Konstitusi.
- Hadiatie, D.A. 2014. Drama Politik Kenaikan Harga LPG 12kg diakses <http://politik.kompasiana.com/2014/01/07/drama-politik-kenaikan-harga-lpg-12kg-626198.html>, pada tanggal 6 Februari 2014.
- Kusumastanto, T. 2003. Ocean Policy dalam Membangun Negeri Bahari di Era Otonomi Daerah. Gramedia Pustaka Utama. Jakarta.
- Kusumastanto, T. 2006. Ekonomi Kelautan (Ocean Economics). Pusat Kajian Sumberdaya Pesisir dan Lautan, Institut Pertanian Bogor, Bogor



## Profil Penulis



**Prof Dr Ir Tridoyo Kusumastanto, MS** lahir di Klaten, 7 Mei 1958 adalah Profesor Kebijakan Ekonomi Kelautan IPB. Saat ini penulis menjabat sebagai Ketua Program Pascasarjana Ekonomi Sumberdaya Kelautan Tropika, Departemen Ekonomi Sumberdaya dan Lingkungan, Fakultas Ekonomi dan Manajemen dan Ketua Senat Akademik, Institut Pertanian Bogor. Penulis juga pernah menjabat sebagai Sekretaris Majelis Wali Amanat IPB 2007–2012. Penulis menyelesaikan studi Ir dalam bidang Teknik dan Manajemen Perikanan pada Fakultas Perikanan dan Ilmu Kelautan dan M.S. dalam bidang Ekonomi Pertanian di Institut Pertanian Bogor. Ph.D dalam bidang Economics di Auburn University, Auburn, AL dan Executive Education in Innovation for Economic Development di Harvard University, Cambridge, MA, USA. Penulis aktif dalam kegiatan kemahasiswaan sebagai Ketua Umum Senat Mahasiswa Fakultas Perikanan IPB 1978–1980 dan HMI, Ketua Lembaga Pengkajian Maritim, KAHMI Nasional 2005–2009 dan sekarang sebagai Ketua Dewan Penasehat KAHMI Bogor. Anggota Dewan Kelautan Indonesia 2008–sekarang dan Tim Penyusun RUU Kelautan (Dewan Perwakilan Daerah RI) - Ketua Tim Kebijakan Kelautan Indonesia, serta Ketua Tim Analisis Kebijakan Ekonomi Biru (Blue Economy) – Dewan Kelautan Indonesia.

**Ir Muhamad Karim, MSi** lahir di Muna pada 1 September 1971. Penulis merupakan anak pertama dari lima bersaudara pasangan Bapak La Moha dan Ibu Waode Koke. Penulis diterima di Institut Pertanian Bogor pada tahun 1990 melalui jalur USMI pada Fakultas Perikanan, Jurusan Manajemen Sumberdaya Perairan. Pada tahun 2005, penulis menyelesaikan pendidikan Pascasarjana Ilmu Pengelolaan Sumberdaya Pesisir IPB. Semasa mahasiswa, penulis aktif sebagai kader Himpunan Mahasiswa Islam (HMI). Saat ini penulis menjabat sebagai Direktur Pusat Kajian Pembangunan Kelautan dan



Peradaban Maritim (*Center for Ocean Development and Maritime Civilization, COMMIT*).



**Doni Yusri, SP, MM** lahir di Krui, Lampung Barat pada 4 Maret 1977. Penulis adalah anak bungsu dari delapan bersaudara. Penulis menyelesaikan pendidikan sarjana pada jurusan Ilmu-ilmu Sosial Pertanian IPB tahun 2000. Pada 2010, penulis menyelesaikan pendidikan magister pada Program Manajemen dan Bisnis IPB. Saat ini penulis sedang melanjutkan Studi Doktor di

Gottingen University, Jerman. Semasa mahasiswa, penulis merupakan aktivis mahasiwa hingga menjabat sebagai Ketua Senat Mahasiswa Fakultas Pertanian IPB dan Pengurus Himpunan Mahasiswa Islam (HMI) Cabang Bogor.

**Akhmad Solihin, SPi, MH** lahir di Pandeglang pada tahun 1979, tepatnya di ujung Pulau Jawa, yang lebih dikenal dengan sebutan Ujung Kulon. Pendidikan S-1 di Jurusan Sosial Ekonomi Perikanan-Fakultas Perikanan dan Ilmu Kelautan (FPIK-Institut Pertanian Bogor) pada tahun 2002. Pada tahun 2003 penulis melanjutkan studi pada Program Studi Ilmu Hukum Program Pascasarjana Universitas



Padjadjaran dengan Bidang Kajian Utama Hukum Internasional. Semasa kuliah, penulis aktif di beberapa organisasi, antara lain Dewan Perwakilan Mahasiswa FPIK (1999–2000), Pengurus Badan Pelaksana Harian Pusat Himpunan Mahasiswa Perikanan Indonesia (1999–2001), Ketua Umum Himpunan Mahasiswa Sosial Ekonomi Perikanan FPIK-IPB (2000–2001). Sementara di luar kampus aktif di HMI dan Yayasan Pelestarian Lingkungan Taman Nasional Ujung Kulon dan sekarang di Ocean Watch Indonesia. Dari kuliah hingga sekarang, penulis aktif menulis di berbagai media seperti Suara Karya, Sinar Harapan, Fajar Banten, Pikiran Rakyat, Majalah Cakrawala TNI-AL, Pelita, dan Majalah Samudera. Karier pekerjaan dimulai penulis sejak tahun 2002 hingga sekarang di Pusat Kajian Sumberdaya Pesisir dan Lautan Insitut Pertanian Bogor (PKSPLIPB) sebagai peneliti pada bidang hukum dan kelembagaan. Pada tahun 2003 penulis diangkat menjadi dosen honorer di Jurusan Sosial Ekonomi Perikanan-IPB. Pada tahun 2007, penulis diangkat menjadi dosen tetap di Departemen Pemanfaatan Sumberdaya Perikanan-FPIK, IPB. E-mail: akhmad\_solihin@yahoo.com

**Lestari Aguslim, SE, MSi** lahir pada tanggal 9 Januari 1987 di Ambon. Gelar Sarjana Ekonomi diperoleh penulis pada Program Studi Ekonomi dan Studi Pembangunan Fakultas Ekonomi Manajemen (FEM) di Institut Pertanian Bogor. Pada tahun 2013, penulis menyelesaikan pendidikan magister pada Program Studi Ilmu Ekonomi, FEM-IPB. Selama menjadi mahasiswa di IPB, penulis aktif di beberapa organisasi intra dan ekstra, yaitu Departemen Polkastad BEM FEM tahun 2006–2007, Wakil Ketua FORSMATO periode 2006–2007, Ketua HMI Komisariat FEM periode 2008–2009, dan Ketua Bidang SDA-LH HMI Cabang Bogor periode 2008–2009. Saat ini penulis aktif menjadi asisten dosen pada mata kuliah ekonomi politik, ekonomi perdagangan internasional, makroekonomi, dan ekonomi umum. Selain itu, penulis aktif dalam berbagai riset ilmiah, baik di tingkat nasional maupun internasional.



**Alex Yungan Harahap, SHut** lahir di Sigli, 1 Desember 1989. Gelar Sarjana Kehutanan diperoleh penulis pada Program Studi Silvikultur Fakultas Kehutanan di Institut Pertanian Bogor. Penulis pernah menjadi asisten peneliti bersama FORCI Development (*Center for Forestry Organization Capacity and Institution Developmnet*) dalam program UKP4 dan UNDP dengan judul riset “*Strategi Nasional Persiapan Implementasi Rencana Aksi Nasional REDD+ (2012)*”. Selama menjadi mahasiswa, penulis lebih memilih aktif berorganisasi di Himpunan Mahasiswa Islam (HMI). Penulis pernah menjabat sebagai Ketua Bidang Perguruan Tinggi Kemahasiswaan dan Kepemudaan HMI Cabang Bogor (2012) serta Ketua Bidang Pembinaan Anggota HMI Cabang Bogor (2013). Penulis aktif menulis dan pernah dimuat di beberapa media massa seperti Media Indonesia, Koran SINDO, Republika Online, Koran Kampus IPB, dan KOPI (Koran Online Pewarta Indonesia). Waktu senggangnya diisi dengan pendakian gunung-gunung Indonesia. Dapat dihubungi melalui alexharahap.ipb@gmail.com.



**Qiki Qilang Syachbudy, SE** gelar Sarjana Ekonomi diperoleh penulis pada Program Studi Ilmu Ekonomi dan Studi Pembangunan di Institut Pertanian Bogor. Menulis adalah hobinya. Penulis telah menyelesaikan novel yang berjudul *Gadis Kelaban* dan tengah menyelesaikan buku *Mengenal Pemikiran Presiden Sukarno Melalui di Bawah Bendera Revolusi*. Saat ini penulis menjadi Ketua Umum HMI Cabang Bogor Periode 2013–2014, setelah sebelumnya bertugas sebagai Sekretaris Umum HMI Cabang Bogor Periode 2012–2013.



**Farly Shabahul Khairi, SStat** dilahirkan di Bukittinggi pada 7 Maret 1991 sebagai anak kedua dari lima bersaudara pasangan Drs Yofrizal dan Dra Elfa Yenti, MSi. Gelar Sarjana Statistika diperoleh penulis pada Program Studi Ilmu Statistika Fakultas Matematika dan Ilmu Pengetahuan Alam (FMIPA) di Institut Pertanian Bogor. Selama menjadi mahasiswa, penulis aktif dalam organisasi Himpunan Mahasiswa Islam (HMI) Cabang Bogor. Tahun 2011–2012, penulis menjabat sebagai Ketua Umum HMI Cabang Bogor Komisariat FMIPA IPB dan sebagai Wasekum Bidang Pembinaan Anggota HMI Cabang Bogor Tahun 2012–2013. Penulis juga aktif dalam organisasi internal kampus sebagai Staf Komisi II Dewan Perwakilan Mahasiswa (DPM) FMIPA, IPB tahun 2011.

**Fadly Sonata Siregar, AMd** lahir di Padangsidempuan pada 6 November 1988 sebagai anak pertama dari pasangan Indra Sakti Siregar dan Elmawati Harahap. Penulis mengambil jurusan Komunikasi IPB dan lulus tahun 2010. Saat ini penulis bekerja di sebuah perusahaan swasta di Kota Bogor. Saat mahasiswa, penulis aktif menjadi pengurus Himpunan Mahasiswa Islam (HMI) Cabang Bogor. Penulis memiliki semboyan yang digemari dan diambil dari perkataan Shalahuddin, yaitu “Saya bertanya tentang kebijaksanaan dan Allah memberi saya masalah untuk diselesaikan”. Bagi yang ingin bersilaturahmi atau berdiskusi, silakan hubungi di [thebestonefadly@yahoo.co.id](mailto:thebestonefadly@yahoo.co.id).







**Indra Yudhika Zulmi** lahir di Pangkalan Brandan, 6 Juni 1991. Penulis merupakan putra pertama dari Bapak Zulfan dan Ibu Yusni Mariani. Penulis merupakan alumni Departemen Teknik Mesin dan Biosistem Institut Pertanian Bogor. Penulis merupakan kader Himpunan Mahasiswa Islam (HMI) Cabang Bogor dan telah melakukan publikasi artikel pada berbagai media cetak dan *online*. Penulis merupakan seorang pecinta pantai Indonesia, dapat dihubungi melalui [indrayudhika.zulmi@gmail.com](mailto:indrayudhika.zulmi@gmail.com).

**Mutiono** lahir di sebuah kota kecil di Jawa Tengah tanggal 14 April 1992. Berbagai pengalaman hidup dialaminya hingga saat ini sehingga dapat memperoleh kesempatan untuk menuntut ilmu di Departemen Manajemen Hutan Fakultas Kehutanan IPB. Berbagai kegiatan diikutinya sebagai media pembelajaran dan pengembangan diri untuk terus menjalani kewajiban utama sebagai makhluk: belajar. Penulis aktif dalam organisasi Sylva Indonesia sebagai Kepala Departemen Riset dan Pengembangan Ilmu Pengetahuan periode 2012–2014. Penulis juga sebagai Kader Himpunan Mahasiswa Islam (HMI) Cabang Bogor.



**Fuad Habibi Siregar** lahir di Kota Padangsidimpuan, Sumatera Utara pada 23 Desember 1991 dari pasangan Indra Sakti Siregar dan Elmawati Harahap. Saat ini penulis kuliah di Institut Pertanian Bogor pada Departemen Sains Komunikasi dan Pengembangan Masyarakat, Fakultas Ekologi Manusia. Beberapa organisasi yang pernah diikutinya, antara lain Himpunan Mahasiswa Islam (HMI), Ikatan Mahasiswa Tapanuli Selatan (IMA-TAPSEL), Taekwondo, dan Badan Eksekutif Mahasiswa Fakultas Ekologi Manusia Institut Pertanian Bogor (BEM FEMA IPB). Hobinya membaca buku dan mendaki gunung.

## Profil Penulis

**Ahmad Arief Hilman** lahir di Bandung, 5 Juni 1990. Saat ini penulis sedang menempuh studi di Departemen Manajemen Hutan, Fakultas Kehutanan IPB. Fokus studi yang dialami penulis ialah Kebijakan Hutan. Saat ini penulis diamanahkan sebagai Sekretaris Jendral Sylva Indonesia periode 2012–2014. Penulis juga sebagai Kader Himpunan Mahasiswa Islam (HMI) Cabang Bogor, dapat dihubungi melalui [hilman@sylvaindonesia.org](mailto:hilman@sylvaindonesia.org).





# Analisis Kebijakan Energi Nasional

Persoalan tata kelola energi nasional, terutama Bahan Bakar Minyak (BBM) telah begitu menguras konsentrasi bangsa kita. Aspek pengelolaan hulu hingga hilir energi perlu perbaikan serius. Rakyat Indonesia diperlihatkan keragu-raguan pengambil kebijakan yang terbukti kontraproduktif. Padahal, BBM merupakan kebutuhan dasar yang menentukan hajat hidup orang banyak.

Buku ini menyajikan analisis kebijakan energi nasional yang berkaitan dengan bidang Pertanian, Perikanan, Kehutanan, Peternakan, Teknologi Pertanian, Politik, Ekonomi, dan Sosial Masyarakat. Pendekatan multidisiplin diharapkan dapat memperkaya khasanah dan kajian dalam tata kelola energi di Indonesia. Buku ini sekaligus merupakan ikhtiar akademisi sebagai bentuk pengabdian kepada masyarakat dan bangsa Indonesia.

## PT Penerbit IPB Press

Kampus IPB Taman Kencana  
Jl. Taman Kencana No. 3, Bogor 16128  
Telp. 0251 - 8355 158 E-mail: ipbpress@ymail.com



Penerbit IPB Press



@IPBpress

Energi

ISBN : 978-979-493-652-8



9 789794 936528