

# WAJIBKAN INDUSTRI MEMPRODUKSI MOBIL BER-BBG: Sebuah Alternatif Solusi

## Membengkaknya Subsidi BBM

Oleh: Nirwan Ristiyanto\*)

### Abstrak

Melalui Inpres Nomor 4 Tahun 2014, pemerintah mengambil kebijakan memotong anggaran belanja kementerian dan lembaga tahun 2014 sebesar Rp100 triliun atau 5,4% dari anggaran belanja tahun 2014. Kebijakan tersebut untuk pengendalian dan pengamanan pelaksanaan APBN tahun 2014 agar tetap dapat merealisasikan pertumbuhan ekonomi sebesar 5,5%. Penyebab utama pemotongan adalah semakin membengkaknya belanja subsidi bahan bakar minyak (BBM). Subsidi yang pada tahun anggaran 2014 dianggarkan sebesar Rp131,2 triliun, dikhawatirkan realisasinya akan mencapai Rp350 triliun.

Konsumsi BBM memang selalu meningkat. Pada tahun 2008 yang hanya 38,2 juta kiloliter, pada APBNP tahun 2013 mencapai 48,0 juta kiloliter. Konsumsi BBM akan terus meningkat karena setiap tahun ada penambahan jumlah mobil dan sepeda motor. Tahun 2013 saja ada penambahan mobil baru di Indonesia sebanyak 1,25 juta unit. Produksi mobil tahun 2017 diperkirakan mencapai dua juta unit. Untuk sepeda motor, penambahannya setiap tahun mencapai lebih dari tujuh juta unit.

Permasalahan subsidi BBM nampaknya akan selalu berulang di tahun-tahun mendatang. Kecenderungan mengatasi beratnya beban subsidi masih terfokus pada menaikkan harganya, padahal hal tersebut selalu mendapatkan pertentangan dari masyarakat karena berdampak inflasi. Untuk ini pemerintah harus mencari jalan tengahnya. Pilihan yang diambil harus mampu mengurangi subsidi dan tidak menimbulkan inflasi. Berbagai wacana dan upaya untuk mengatasinya. Konversi dari BBM ke BBG, khususnya untuk kendaraan bermotor nampaknya menjadi alternatif yang paling baik yang merupakan jalan tengahnya. Sekalipun pemerintah telah menyediakan anggarannya, baik untuk pengadaan konverter maupun penyediaan stasiun pompa bahan gas (SPBG)-nya, namun nyatanya hingga kini belum nampak perkembangan hasilnya. Dengan pertimbangan bahwa Indonesia memiliki potensi untuk memproduksi BBG, penulis memandang perlu adanya keberanian pemerintah untuk mewajibkan industri untuk memproduksi mobil dan motor hanya yang berbahan bakar BBG. Banyak keuntungan yang akan diperoleh dengan kebijakan tersebut.

Kata Kunci: Mobil ber-BBG

## 1. Pendahuluan

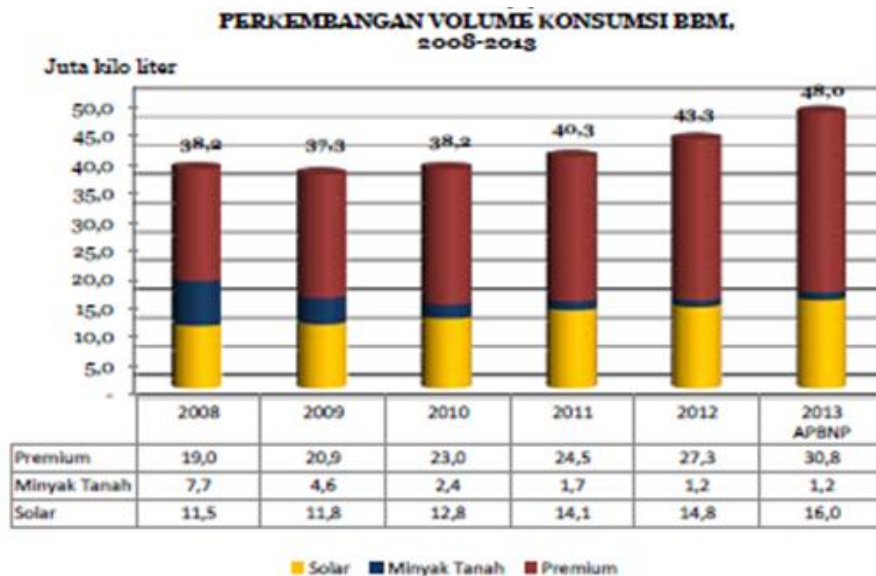
Pada tanggal 19 Mei 2014 pemerintah mengambil kebijakan memotong anggaran belanja kementerian dan lembaga tahun 2014 sebesar Rp100 triliun atau 5,4% dari anggaran belanja tahun 2014 yang sebesar Rp1.842 triliun. Kebijakan tersebut tertuang dalam Instruksi Presiden Republik Indonesia Nomor 4 Tahun 2014 tentang Langkah-Langkah Penghematan dan

Pemotongan Belanja Kementerian/Lembaga dalam rangka Pelaksanaan Anggaran Pendapatan Dan Belanja Negara Tahun Anggaran 2014.

Pemotongan tersebut sebagai langkah pengendalian dan pengamanan pelaksanaan APBN tahun 2014 agar tetap dapat merealisasikan pertumbuhan ekonomi sebesar 5,5% pada tahun 2014 ini. Penyebab utama pemotongan adalah semakin membengkaknya belanja subsidi bahan bakar minyak (BBM) dan bahan bakar nabati (BBN). Subsidi yang pada tahun anggaran 2014 dianggarkan sebesar Rp131,2 trilyun, dikhawatirkan realisasinya akan mencapai Rp350 trilyun. Untuk mengantisipasi meningkatnya realisasi belanja subsidi tersebut, salah satu langkah yang diambil pemerintah adalah pemotongan anggaran belanja kementerian dan lembaga.

## 2. Tren Beban Subsidi BBM

Berdasar Nota Keuangan dan Rancangan Anggaran Pendapatan dan Belanja Negara Tahun 2014 diketahui bahwa konsumsi BBM memang selalu meningkat. Pada tahun 2008, realisasi konsumsi BBM bersubsidi mencapai 38,2 juta kiloliter dan pada tahun 2012 realisasinya mencapai 43,3 juta kiloliter. Pada APBNP tahun 2013 volume konsumsi BBM bersubsidi mencapai 48,0 juta kiloliter. Dari volume konsumsi yang semakin meningkat, dapat dipastikan bahwa anggaran belanja subsidinya juga meningkat. Secara grafis tren subsidi BBM dapat dilihat pada tabel berikut.



Sumber Data: Nota Keuangan dan RAPBN 2014

Konsumsi BBM ini akan terus meningkat karena setiap tahun ada penambahan jumlah mobil dan sepeda motor. Tahun 2013 saja ada pertambahan mobil baru di Indonesia sebanyak 1,25 juta unit. Produksi mobil tahun 2017 diperkirakan mencapai dua juta unit. Untuk sepeda motor, penambahannya setiap tahun mencapai lebih dari tujuh juta unit. ASEAN Automotive Federation (AAF) menyebutkan angka penjualan sepeda motor di Indonesia tahun 2013 sebanyak 7.771.014 unit atau mengalami kenaikan 9% dibandingkan tahun 2012 yang 7.141.586 unit.

### 3. Permasalahan

Subsidi BBM yang semakin meningkat sebagaimana diuraikan di atas nampaknya akan selalu berulang di tahun-tahun mendatang. Kecenderungan mengatasi beratnya beban subsidi masih berkisar pada mengalihkan penanggung bebannya, yakni dari beban APBN ke beban masyarakat.

Sekalipun banyak disuarakan oleh berbagai pihak tentang perlunya pengalihan penggunaan energi dari energi fosil yang tidak terbarukan ke energi lain yang terbarukan, pemerintah belum secara bersungguh-sungguh untuk merealisasikannya. Pengalihan konsumsi BBM ke BBG (bahan bakar gas) selayaknya perlu dipertimbangkan sebagai salah satu alternatif pemecahan masalah.

### 4. Menaikkan Harga BBM selalu Kontroversial

Pemerintah, sampai saat ini mengatasi beratnya beban belanja subsidi masih dengan menakkan harga BBM. Berikut ini adalah daftar kebijakan pemerintah dalam menaikkan harga BBM.

**PERKEMBANGAN HARGA ECERAN BBM BERSUBSIDI TAHUN 2006-2013  
(Rupiah/Liter)**

Uraian	1 Jan 2006 - 23 Mei 2008	24 Mei - 30 Nov 2008	1 Des - 14 Des 2008	15 Des 2008 - 14 Jan 2009	15 Jan 2009 - 21 Juni 2013	22 Juni 2013 - Sekarang
1. Premium	4.500	6.000	5.500	5.000	4.500	6.500
2. Solar	4.300	5.500	5.500	4.800	4.500	5.500
3. Minyak Tanah	2.000	2.500	2.500	2.500	2.500	2.500

Sumber Data: Nota Keuangan dan RAPBN 2014

Berdasar fakta-fakta yang pernah terjadi, setiap kali pemerintah berencana menaikkan harga BBM, selalu mendapatkan pertentangan dari berbagai pihak, khususnya para mahasiswa.

Antara pemerintah dan mahasiswa sering bertolak pendapat tentang kenaikan harga BBM. Anehnya, baik pemerintah maupun mahasiswa berargumen untuk kepentingan rakyat. Menurut pemerintah, harga BBM harus dinaikkan karena subsidi sudah terlalu besar sehingga membahayakan kelangsungan APBN. Kondisi demikian menyebabkan pemerintah tidak dapat lagi melakukan pembangunan infrastruktur. Oleh pemerintah, subsidi BBM juga dinilai tidak tepat sasaran karena hanya dinikmati oleh para pemilik mobil yang *notabene* orang berduit. Argumen lain yang dikemukakan adalah semakin tingginya harga minyak mentah impor.

Sebaliknya, penolakan kenaikan harga BBM juga dimaksudkan untuk melindungi masyarakat yang pasti akan terkena dampak kenaikan inflasi. Keberatan masyarakat yang disuarakan oleh mahasiswa adalah dampak inflasinya yang membebani masyarakat. Bahkan harga-harga sudah mulai naik sebelum harga BBM dinaikkan. Inflasi menurunkan daya beli uang. Masyarakat yang paling terbebani adalah masyarakat miskin dan pengangguran yang tidak memiliki penghasilan, masyarakat berpenghasilan tetap seperti para buruh, karyawan swasta, dan pegawai negeri.

Jika antara pemerintah dan mahasiswa sama-sama beralasan untuk kepentingan rakyat, lantas kenapa harus terjadi permasalahan? Permasalahan sebenarnya adalah pola pikirnya yang berbeda. Mahasiswa menganggap bahwa tujuan akhir dari seluruh rangkaian kebijakan pemerintah harus untuk rakyat. APBN hanya dipandang sebagai jembatan untuk menyejahterakan rakyat. Jadi APBN bukan merupakan tujuan utama, melainkan hanya merupakan tujuan antara. APBN hanya merupakan alat untuk menyejahterakan rakyat. APBN yang kuat dan baik tidak secara otomatis dapat menyejahterakan rakyat. Kenaikan harga BBM mengganggu keseimbangan anggaran masyarakat.

##### 5. BBG sebagai Alternatif Pengganti BBM

Mengingat bahwa menaikkan harga BBM yang bertujuan untuk memperbaiki struktur APBN tetapi menimbulkan kontroversi, maka pemerintah harus mencari jalan tengahnya. Pilihan yang diambil harus mampu mengurangi subsidi dan sekaligus tidak menimbulkan inflasi. Berbagai wacana dan upaya untuk mengurangi konsumsi BBM telah banyak dikemukakan, namun belum ada yang dinilai efektif. Berbagai wacana tersebut antara lain: pembatasan CC mobil yang boleh menggunakan BBM subsidi, konversi premium ke gas, melarang kendaraan

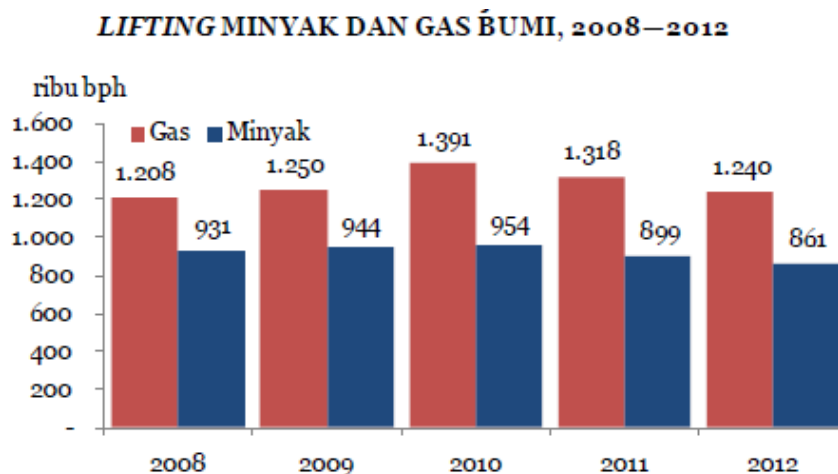
dinas pemerintah dan BUMN menggunakan BBM subsidi, membatasi jumlah mobil yang beredar, dan sebagainya.

Dari berbagai wacana tersebut, yang merupakan jalan tengah dan pernah dilaksanakan oleh pemerintah adalah konversi dari BBM ke BBG, khususnya untuk kendaraan bermotor. Pengalihan BBM berupa premium yang bersubsidi ke BBG dapat mengurangi subsidi dan tidak berdampak inflasi. Pemerintah telah menyediakan anggaran, baik untuk pengadaan konverter maupun penyediaan stasiun pompa bahan gas (SPBG). Namun nyatanya hingga kini belum nampak perkembangannya.

#### 6. Produksi BBG Cukup Memadai

Untuk mendukung alternatif konversi BBM ke BBG, perlu dikaji kecukupan cadangan BBG di Indonesia. Berdasarkan data SKK Migas yang dimuat dalam Nota Keuangan dan RAPBN tahun 2014, realisasi produksi (*lifting*) gas bumi selama periode 2008-2011 cenderung meningkat, yaitu dari 1.146 ribu barel setara minyak per hari (MBOEPD) pada tahun 2008 hingga mencapai tingkat tertinggi pada tahun 2011 yaitu sebesar 1.318 MBOEPD. Memasuki tahun 2012, realisasi *lifting* gas bumi menurun menjadi 1.240 MBOEPD. Memerhatikan data tersebut dapat diketahui bahwa produksi gas di Indonesia yang dapat dimanfaatkan sebagai BBG memang tinggi.

Realisasi *lifting* gas bumi selama periode 2008-2011 yang berkisar 1.146 ribu barel setara minyak menunjukkan bahwa produksi gas per harinya lebih tinggi daripada produksi minyak bumi. Hal ini dapat dilihat dalam bentuk tabel berikut.



Sumber Data: Nota Keuangan dan RAPBN 2014

Dari produksi gas sebesar itu, sekitar setengahnya diekspor ke pasar internasional. Jambiexpres menyebutkan bahwa Indonesia memulai ekspor gas pada tahun 1977 yaitu ekspor gas alam cair atau *liquefied natural gas* (LNG) dari Kilang Badak di Bontang, Kalimantan Timur. Saat itu konsumsi gas domestik masih sangat rendah, di sisi lain negara sangat membutuhkan devisa untuk pemulihan ekonomi.

Karena sifat gas bumi yang tidak bisa disimpan dan gas belum banyak diminati di dalam negeri, kontrak ekspor gas bumi dalam bentuk LNG disepakati untuk jangka panjang. Hal ini untuk memberikan kepastian penjualan dari sisi produsen dan kepastian pasokan dari sisi pembeli. Kontrak jual-beli dalam jangka panjang ini masih berlaku sampai saat ini.

Sampai dengan tahun 2002, permintaan gas domestik belum tinggi. Konsumsi gas dalam negeri mulai naik tajam pada tahun 2005. Pada saat itu pemanfaatan gas untuk dalam negeri mencapai 1.513 *billion British thermal unit per day* (BBTUD) dan terus meningkat sampai mencapai 3,550 BBTUD di tahun 2012. Perbandingan realisasi pemanfaatan gas bumi untuk konsumen dalam negeri pada tahun 2012 sudah mendekati angka 50 persen dari total pemanfaatan gas bumi.

Hasil kegiatan eksplorasi beberapa tahun terakhir memperlihatkan tren peningkatan penemuan cadangan gas di Indonesia. Bahkan, volume produksi LNG diperkirakan akan meningkat sampai tahun 2020. Hal ini dimungkinkan dengan berproduksinya beberapa proyek gas besar seperti Indonesia Deep Water Development (IDD); Blok Muara Bakau; dan Blok Masela. Peningkatan ini tentu memberikan prospek yang menjanjikan baik untuk pemenuhan kebutuhan dalam negeri maupun ekspor.

## 7. Mobil Baru ber-BBG

Mengingat bahwa saat ini memang sudah ada kendaraan yang menggunakan BBG seperti *busway* dan bahkan telah ada masyarakat yang dapat mengonversi sepeda motor yang semula berbahan bakar BBM (premium) menjadi ber-BBG dengan menggunakan tabung elpiji 3 kg, maka konversi BBM ke BBG pada dasarnya bukan merupakan hal yang sulit lagi. Dengan

demikian upaya pemerintah untuk mengonversi premium ke BGG merupakan kebijakan yang paling layak untuk dilaksanakan. Kebijakan ini akan lebih berdampak signifikan jika pemerintah berani mewajibkan industri mobil untuk membuat mobil dan motor baru ber-BGG. Jika kebijakan ini diterapkan, tidak ada pihak yang dirugikan. Untuk ini, pemerintah melalui Pertamina harus menyiapkan SPBG di seluruh negeri.

Terdapat beberapa keuntungan jika pemerintah mewajibkan industri mobil untuk hanya memproduksi mobil ber-BGG. *Pertama*, pembuat mobil sudah merancang secara menyeluruh sehingga bagasi mobil tidak dipenuhi dengan galon BGG. Seperti diketahui bahwa mobil yang semula menggunakan BBM kemudian dikonversi dengan BGG, bagasi mobil akan terisi dengan galon BGG. Hal ini akan merepotkan pemilik mobil. *Kedua*, pemilik mobil tidak perlu mengubah kebiasaannya. Selama ini pemakai mobil telah terbiasa dengan BBM, akan sulit dan repot jika harus berpindah ke BGG. Bahkan pemilik mobil masih meragukan keamanan BGG. Hal ini tidak terlepas dari pengalaman konversi minyak tanah ke elpiji di tahap awal yang sering menimbulkan ledakan. *Ketiga*, tren konsumsi BBM otomatis dapat ditahan sampai batas jumlah yang saat ini terjadi. Jika mobil-mobil dan motor baru telah ber-BGG dan program konversi tetap dilaksanakan, konsumsi BBM dapat dikurangi untuk jangka panjang. *Keempat*, pemerintah tidak selalu berhadapan dengan pembengkakan subsidi BBM. *Kelima*, inflasi dapat lebih dikendalikan. *Keenam*, gejolak masyarakat dapat dikurangi.

#### 8. Bangun SPBG di seluruh Indonesia

Jika pemerintah memang berani mengambil kebijakan dengan mewajibkan industri mobil dan motor untuk memproduksi mobil dan motor hanya ber-BGG, pemerintah harus menyediakan BGG di seluruh Indonesia. Investasi ini memang mahal, namun tidak seberapa jika dibandingkan dengan beban subsidi yang terus meningkat dan keuntungan sosial yang diperoleh karena tidak perlu ada gejolak masyarakat secara periodik akibat kebijakan pemerintah menaikkan harga BBM.

\*) Nirwan Ristiyanto, widyaiswara utama Pusdiklatwas BPKP

Referensi:

Desk Informasi. 20 Mei 2014. *Terbitkan Inpres No. 4/2014, Presiden SBY Serukan Penghematan Anggaran.* <http://www.setkab.go.id/berita-13051-terbitkan-inpres-no-42014-presiden-sby-serukan-penghematan-anggaran.html>

Ekonomi, 25 Feb 2014, *Pemerintah Targetkan Produksi Mobil 2 Juta Unit pada 2017.* <http://m.liputan6.com/bisnis/read/2015183/pemerintah-targetkan-produksi-mobil-2-juta-unit-pada-2017>

Instruksi Presiden Republik Indonesia Nomor 4 Tahun 2014 tentang *Langkah-Langkah Penghematan dan Pemotongan Belanja Kementerian/Lembaga dalam rangka Pelaksanaan Anggaran Pendapatan Dan Belanja Negara Tahun Anggaran 2014.*

JambiekspresNews, Selasa, 06/05/2014, *Gas Bumi: Pasar Domestik vs Pasar Ekspor.* <http://www.jambiekspres.co.id/berita-15626-gas-bumi-pasar-domestik-vs-pasar-ekspor.html>

JPNN.com, Kamis, 17 April 2014, *Subsidi BBM Bisa Tembus Rp 350 Triliun,* <http://www.jpnn.com/read/2014/04/17/228935/Subsidi-BBM-Bisa-Tembus-Rp-350-Triliun->

Nota Keuangan dan Rancangan Anggaran Pendapatan dan Belanja Negara Tahun 2014

Okezone, 25 Mei 2014, Fakhri Rezy - *Pemotongan Belanja K/L Buat Pertumbuhan RI Tetap 5,5%..* <http://economy.okezone.com/read/2014/05/25/19/989799/pemotongan-belanja-k-l-buat-pertumbuhan-ri-tetap-5-5>

Undang-undang Republik Indonesia Nomor 23 tahun 2013 tentang *Anggaran Pendapatan dan Belanja Negara Tahun Anggaran 2014*