

# Menjaga Distribusi BBM

Oleh Ibrahim Hasyim

► Sepanjang 2008, Indonesia diwarnai banyak gangguan pasokan dan distribusi BBM. Pada 2009, yang merupakan tahun politik, gangguan tersebut diharapkan tak terulang lagi, mengingat BBM merupakan kebutuhan masyarakat luas yang rentan terhadap isu politik.

Pada kunjungan ke Pertamina baru-baru ini, Presiden Susilo Bambang Yudhoyono mengingatkan kembali agar pasokan dan distribusi bahan bakar minyak (BBM) harus dikendalikan dengan baik supaya tidak terjadi lagi gangguan pasokan dan distribusi BBM dalam negeri.

Kekhawatiran SBY tersebut cukup beralasan, karena sepanjang tahun 2008 terjadi 74 kali gangguan secara sporadis di berbagai wilayah. Sementara itu, pada awal 2009 saja ini kita kembali mengalami gangguan distribusi BBM terkait penerapan teknologi MySap yang belum efektif.

Dengan serangkaian kejadian seperti ini, timbul kesan jangan-jangan telah terjadi sesuatu yang sistemik dalam mata rantai pendistribusian BBM (*supply chain*). Apakah kejadian tersebut terkait kebijakan atau masalah operasional? Bentuk gangguan pasokan dan distribusi BBM tersebut tidak boleh dianggap remeh, apalagi untuk sebuah negara kepulauan seperti Indonesia ini.

## Konsumsi dan Kebijakan

Ada tiga hal terkait mata rantai distribusi BBM, yakni kemampuan menghitung volume konsumsi, kebijakan alokasi volume per lokasi dan alokasi sumber daya untuk mengangkutnya, serta bagaimana operasi pengangkutan (mobilitas) itu sendiri. Setiap gangguan pasokan dan distribusi BBM pasti terkait dengan ketiga faktor tersebut.

Terkait dengan besaran volume, gangguan terjadi karena kebijakan kuota atau lokasi yang volumenya memang tidak mencukupi. Penentuan volume kuota selama ini diproses secara *bottom up* dari pemerintah yang berujung di Panitia Anggaran DPR. Pengalaman beberapa tahun terakhir menunjukkan realisasi konsumsi BBM bersubsidi ternyata selalu lebih besar volumenya dibandingkan ketetapan APBN.

Gangguan pasokan dan distribusi juga dapat terjadi karena kebijakan alokasi sumber daya, seperti armada pengangkutan dan tangki penyimpanan yang tak mencukupi. Hal ini sangat ditentukan oleh kebijakan pemerintah mengenai sistem penggantian biaya distribusi yang dikenal dengan biaya Alpha. Ini adalah biaya distribusi yang terdiri atas biaya angkutan, penyimpanan, dan margin stasiun pengisian bahan bakar umum (SPBU).

Pada 2006 biaya alpha ditetapkan sebesar 14,1% dari harga rata-rata

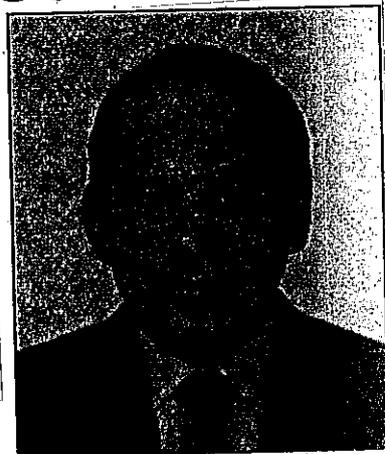
**Untuk menjaga kelancaran pasokan dan distribusi BBM selama tahun politik 2009, ada dua hal yang sangat menentukan, yakni kebijakan besaran volume BBM bersubsidi dan kebijakan biaya distribusi yang mengedepankan efektivitas.**

BBM volume besar di Singapura (MOPS), tapi besaran ini terus menurun setiap tahun dan pada APBN 2009 ditetapkan menjadi 8%. Karena besarnya persentase, maka besaran rupiahnya menurun sangat drastis saat ini, bersamaan berubahnya harga minyak dunia dan kurs mata uang dolar.

Besaran alpha yang terus menurun telah mendorong dilakukannya kebijakan efisiensi di tingkat korporasi. Kebijakan tersebut berupa pengurangan stok di lokasi, armada angkutan, pengurangan pemeliharaan, dan lain-lainnya. Apabila kebijakan efisiensi melebihi batas, maka dipastikan operasi distribusi akan sangat ketat dan pada gilirannya akan terjadi kelangkaan.

## Responsif atau Efisien

Pada kegiatan distribusi barang apapun, kemampuan untuk memenuhi semua keinginan konsumen pasti akan selalu berhadapan dengan dampak



■ Ibrahim Hasyim

biaya. Hubungannya bersifat *reciprocal*, artinya semakin responsif mata rantainya, akan semakin tinggi pula biaya infrastruktur dan operasinya.

Penyediaan dan distribusi BBM dalam negeri juga tidak terlepas dari prinsip ini. Kalau stok BBM dan kemampuan infrastruktur distribusi diperbesar, itu berarti hal tersebut semakin responsif dalam memenuhi kebutuhan masyarakat, termasuk

Dalam situasi seperti itu, barangkali perlu diingat kebijakan yang lebih berbasis pada efektivitas, karena BBM dianggap bahan strategis. Pemerintah menerapkan kebijakan ini dengan pertimbangan utamanya adalah keamanan pasokan (*security of supply*). Badan usaha pelaksana ditunjuk pemerintah, biaya penyediaan dan distribusi diganti dan diberi *fee* per liter.

Sistem ini akan memungkinkan alokasi sumber daya yang maksimal, sehingga distribusinya lancar dan ampuh meredam gangguan dan kelangkaan. Sedangkan sistem MOPS+Alpha, setelah alpha distribusinya terus ditekan, yang terjadi adalah seringnya terjadi gangguan pasokan dan distribusi.

Dengan demikian, untuk menjaga pasokan dan distribusi BBM selama tahun politik 2009, maka kebijakan penentuan besarnya volume BBM bersubsidi yang didasarkan pada *demand side* dan kebijakan biaya distribusi yang mengedepankan efektivitas, adalah sangat menentukan. □

► Penulis adalah pemerhati distribusi bahan bakar minyak (BBM) nasional

menanggulangi kelangkaan.

Kebijakan stok operasional BBM di bawah 20 hari terbukti berkali-kali menimbulkan krisis dan kelangkaan BBM. Kalau itu yang terjadi, maka efek domino merambat ke lokasi lain, yakni rusaknya irama program angkutan yang telah disusun. Di satu sisi masyarakat luas menuntut pemerintah lebih responsif dalam penyediaan dan distribusi BBM, sementara itu, di sisi lain, pemerintah berprinsip efisien dalam distribusinya.

Keseimbangan di antara keduanya sangat penting. Akan tetapi, untuk 2009, yang merupakan tahun politik ini, maka responsif menjadi prioritas agar tidak terjadi kelangkaan. Kuncinya terletak pada kebijakan alpha distribusi yang akan ditetapkan. Sistem MOPS+Alpha sejatinya memprioritaskan penekanan biaya distribusi (efisiensi), tetapi menjadi sangat berbahaya apabila itu dikompetisikan. Apabila melewati ambang batasnya, *supply chain* menjadi tidak responsif untuk mengatasi gangguan yang terjadi.