BAGIAN HUKUM DAN HUMAS
BADAN PENGATUR HILIR MINYAK DAN GAS BUMI

MONITOR BERITA Hal :

O BISNIS INDONESIA	O SUARA PEMBARUAN	X KORAN KONTAN
O INVESTOR DAILY	O SINAR HARAPAN	
O KOMPAS	O TABLOID KONTAN	
O KORAN TEMPO	O THE JAKARTA POST	
O MEDIA INDONESIA	O MAJALAH GATRA	
O PIKIRAN RAKYAT	O MAJALAH TEMPO	
O RAKYAT MERDEKA	O MAJALAH TRUST	
O REPUBLIKA	O NERACA	
O SUARA KARYA	O SEPUTAR INDONESIA	

KODE : O GAS X BBM O UMUM

JAN	FEB	MAR	APR	MEI	JUN	JUL	AGST	SEPT	OKT	NOV	DES
1 2 3 4 5	6 7 8 9 10	11 12 13 14 15	16 17	18 19 20 21 22	23 24 25 26 27	28 29 30 31					

HALAMAN : 11

Infrastruktur BBM Berpotensi Rawan

Ibrahim Hasyim,
Pengamat Migas

Infrastruktur, adalah keharusan bagi tumbuhnya perekonomian di setiap negara. Tetapi, ketersediaan infrastruktur energi khususnya minyak dan gas bumi (migas), sepertinya terus kejar-kejaran ketat dengan pertumbuhan kebutuhan migas nasional. Meleset sedikit, maka pasokan terganggu.

Ada beberapa hal yang perlu mendapat perhatian. *Pertama*, pertumbuhan konsumsi bahan bakar minyak (BBM) nasional terus meningkat mencapai 5% pertahun. Pertumbuhan tinggi terutama terjadi di wilayah daerah pemekaran, padahal di sana sangat minim infrastruktur BBM . *Kedua*, infrastruktur BBM yang dibangun pemerintah umumnya sudah berusia 30 tahunan. Belasan tahun terakhir, pemerintah sangat sedikit membangun infrastruktur BBM. *Ketiga*, pembangunan infrastruktur BBM oleh swasta pasca-Undang-Undang (UU) Nomor 22/2001 tentang Migas tidak banyak dan menyebar. Adapun PT Pertamina justru cenderung mereduksi lokasinya karena pertimbangan efisiensi. *Keempat*, infrastruktur BBM yang dibangun swasta tidak berpola, tidak mengacu pada sebuah *masterplan* infrastruktur BBM nasional. Alhasil, terjadi penumpukan di beberapa lokasi, di Medan, Lampung, Banten, Jakarta, Surabaya dan Pulau Laut, Kalimantan.

Masterplan mendesak

Namun, perencanaan dan pembangunan infrastruktur pada masa lalu mudah dilakukan karena pemainnya tunggal, yaitu Pertamina, dan pendanaan sepenuhnya ditanggung pemerintah. Hasilnya, rajutan infrastruktur BBM yang kompatibel antara satu mata rantai distribusi dengan lainnya yang tersebar di seantero Indonesia. Rajutan itu terbukti menjamin lancarnya aliran BBM sepanjang mata rantai distribusi sampai ke konsumen.

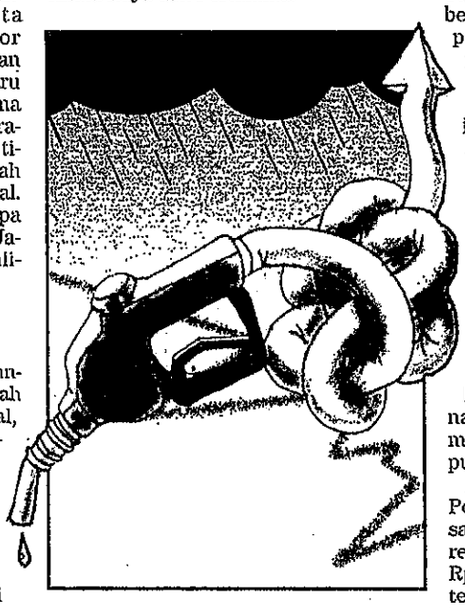
Dulu, pemerintah mengambil peran langsung membangun dan mengembangkan infrastruktur. Tapi kemudian, pemerintah tidak berperan lagi setelah di awal 1980-an berhasil membangun Kilang Balongan serta depot dan DPPU BBM di 43 lokasi terpencil di kawasan Timur Indonesia. Termasukk 4 transit terminal di Padang, Banten, Bali, dan Ambon.

Kini, sejak UU Migas berlaku, keadaan berubah. Pemerintah tidak lagi membangun infrastruktur migas. Pembangunan dan pengembangannya sepenuhnya diserahkan ke BUMN dan swasta. Ada puluhan badan usaha hilir migas saat ini, yang dengan bebas dapat membangun dan beroperasi di mana pun.

Akibatnya, *pertama*, sekalipun pemerintah menaruh harapan besar dari pembukaan pasar BBM domestik, tapi ternyata tidak semua badan usaha mau membangun infrastruktur sendiri.

Kedua, beberapa badan usaha hanya membangun pada mata rantai distribusi tertentu. Badan usaha asing lebih konsentrasi membangun SPBU di garda depan, sedangkan badan usaha lokal lebih fokus pada rantai transportasi dan penyimpanan di belakang.

Ketiga, lokasi infrastruktur tumpang tindih di sekitar kota besar di Sumatera, Jawa, dan Kalimantan. Misalnya, Pertamina sudah selesai membangun terminal BBM baru di Tuban dengan kapasitas sekitar 350.000 kiloliter (kl) bergandengan dengan instalasi BBM Tanjung Perak, Surabaya. *Oil Tanking* kapasitas 270.000 kl di Merak berdekatan dengan Terminal BBM Pertamina kapasitas 110.000 kl. Aneka Kimia Raya di Tanjung Priok kapasitas 260.000 kl berdekatan dengan Pertamina Plumpang kapasitas 380.000 kl. Adapun Shell sedang membangun di Pulau Laut bertetangga dengan Aneka Kimia Raya dan Pertamina.



Keempat, terjadi penumpukan investasi pada fasilitas penyimpanan dan angkutan darat, sementara pada angkutan laut sangat terbatas. Padahal ke depan, Indonesia memerlukan kapal tanker skala menengah dan besar untuk mengangkut BBM impor dan konsumsi dalam megeri yang kian meningkat.

Infrastruktur BBM, adalah urat nadi bagi terjaminnya penyediaan dan pendistribusian BBM di negara kepulauan terbesar di dunia ini. Menyerahkan sepenuhnya pengembangan infrastruktur BBM pada pertimbangan korporasi sangat berbahaya. Infrastruktur hanya akan terbangun di lokasi gemuk.

Dengan kondisi saat ini yang kurang beraturan, pemerintah perlu melakukan harmonisasi dengan menetapkan sebuah *masterplan* infrastruktur BBM nasional. Setiap pemberian izin usaha baru harus ditujukan untuk harmonisasi dan menutup kekurangan infrastruktur pada salah satu mata rantai distribusi atau pada lokasi tertentu yang membutuhkan.

Biaya alfa

Di samping pengembangan infrastruktur BBM baru, peremajaan infrastruktur BBM lama mutlak harus dilakukan karena kondisinya sudah tua. Ada sekitar 40% dari 4 juta kl kapasitas Depot BBM Pertamina di seluruh Indonesia telah berumur lebih dari 20 tahun. Kondisi ini memerlukan biaya perawatan besar dan secara bertahap perlu diremajakan. Pada era UU Migas yang lama Nomor 8 Tahun 1971, semua biaya perawatan dan peremajaan ditanggung pemerintah sehingga kondisi infrastruktur selalu baik dan cukup. Pertamina diberi jasa dari tugasnya menyalurkan BBM di seluruh Indonesia. Formula yang diterapkan: *cost + fee*. Tapi, formula ini dinilai tidak akan membesarkan Pertamina, karena sulit memupuk dana untuk investasi dengan *fee* yang besarannya tetap.

Keadaan itu tidak menjadi lebih baik di era UU Migas yang baru. Biaya investasi kemudian diharapkan bersumber dari margin yang ada dalam biaya alfa distribusi BBM. Besaran biaya ini cenderung mengecil dan dari tahun ke tahun selalu alot pembahasannya di DPR. Awalnya ditetapkan berdasarkan persentase terhadap harga minyak dunia. Artinya, biaya alfa naik turun mengikuti harga minyak dunia. Pada saat harga minyak melewati US$ 100 perbarel, pemerintah teriak. Tapi, setelah harga menukik ke US$ 70 perbarel, giliran Pertamina yang teriak. Formula alfa diubah menjadi tetap Rp 556 per liter, berapa pun harga minyak dunia.

Solusi ini pun rupanya tidak mujarab. Pertamina teriak lagi, realisasi triwulan satu 2010 rugi sebesar Rp 456 miliar. Karena itu, mereka minta tambahan margin Rp 100 perliter. Sayang, penambahan tersebut bukan untuk peremajaan dan investasi infrastruktur, tapi untuk setoran dividen.

Memperhatikan perjalanan ubah-mengubah biaya alfa distribusi BBM ini, tanpa disadari formula sudah kembali lagi ke formula dulu, yaitu *cost + fee*. Makanya, ubah-mengubah formula harus segera diakhiri, ada pertaruhan besar di sana. Kondisi infrastruktur BBM sangat tergantung dari besar kecilnya alfa. Terus mengecilnya biaya alfa distribusi telah mendorong Pertamina melakukan efisiensi dengan mengikis biaya pemeliharaan dan menunda peremajaan fasilitas tua. Efisiensi yang tak terukur ini akan sangat mengerikan bila menabrak batas *safety* industri migas. Inilah potensi kerawanan yang perlu diperhatikan. Evaluasi perlu dilakukan, biaya alfa seyogyanya tak lagi hanya untuk menutup biaya operasi jangka pendek, tapi juga harus untuk peremajaan. ■