

Oleh Ibrahim Hasyim

Pengamat perminyakan Kurtubi telah menyorot terancamnya keamanan pasokan bahan bakar minyak bila pemerintah tidak mengambil langkah strategis dalam perspektif jangka panjang. Dalam jangka pendek, sebenarnya ada juga potensi bahaya lain yaitu berupa krisis BBM seperti kini berlangsung.

Berdasarkan pengalaman Indonesia, krisis itu lebih banyak disebabkan menyurutnya tingkat persediaan BBM nasional akibat sebuah kebijakan yang terbukti tidak tepat. Data empiris pada waktu yang lalu menunjukkan bila tingkat persediaan BBM nasional adalah 23 hari, situasi persediaan BBM di tiap lokasi dan seluruh Indonesia akan aman.

Dalam perjalanannya, Price Water House Cooper pernah menganjurkan stok BBM nasional cukup 17 hari. Kita semua tahu sejak April 2000 dan beberapa bulan berikutnya, Indonesia pernah mengalami krisis BBM jangka pendek akibat beberapa hal yang pada waktu itu berasal dari dalam dan juga dari luar negeri.

Krisis BBM yang dimaksud adalah berupa satu kondisi persediaan BBM dalam jangka pendek tidak dapat memenuhi kebutuhan pada sebagian lokasi, terutama di kota-kota besar sehingga terlihat antrean BBM di stasiun pengisian bahan bakar umum (SPBU), di pangkalan minyak tanah, bahkan di depan instalasi/depot Pertamina.

Kondisi itu telah memberi pengaruh pada keadaan sosial politik negara yang menyebabkan keresahan di

masyarakat sehingga terjadi *panic buying*. Kala itu juga mulai terjadi penimbunan oleh masyarakat, bukan untuk spekulasi tapi untuk keamanan dirinya.

Semua kejadian itu pernah terjadi ketika Susilo Bambang Yudhoyono menjabat sebagai menteri pertambangan dan energi. Saya yakin, beliau sekarang sebagai Presiden RI akan sangat paham betapa berbahayanya jika krisis BBM itu terulang lagi. Kondisi itu bisa mengakibatkan citra pemerintahan yang sedang naik daun dengan upaya pemberantasan kolusi, korupsi, dan nepotisme (KK-N) akan hancur berkeping-keping. Jadi jangan main-main dengan tingkat persediaan BBM nasional.

Persediaan BBM

Berapa besar tingkat persediaan BBM nasional yang pas, tidak lepas dari polemik yang berkepanjangan dari waktu ke waktu. Price Water House Cooper menyarankan 17 hari, Pemerintah BJ Habibie menetapkan 20 hari, dan pemerintah Abdurrahman Wahid menjadi 25-30 hari.

Pada bulan-bulan terakhir ini, kita sering mendengar keluhan dan peringatan Pertamina pada beberapa media, bahwa tingkat persediaan telah menurun. Padahal, tingkat yang aman menurut juru bicara Muhammadiyah Harun adalah 22 hari.

Kondisi tersebut memperlihatkan adanya tarik menarik antara mazhab yang mengedepankan efisiensi secara finansial dan yang lain mengedepankan kebutuhan realitas secara operasional.

Tidak ada yang dapat memungkiri bahwa tingkat persediaan akan berbu-

ngun langsung dengan tingkat biaya. Berarti, semakin tinggi tingkat persediaan BBM akan semakin besar pula uang yang tertanam di dalamnya. Inilah yang menjadi sumber perdebatan utama, karena biaya persediaan per hari bisa melebihi Rp 200 miliar.

Untuk bisa lebih menyelami bagaimana struktur persediaan BBM nasional yang dinyatakan 22 hari, persediaan itu adalah atas dari persediaan lima hari di kilang, tiga hari di kapal dan 14 hari di instalasi/depot. Tingkat persediaan di kilang dan kapal tidak lah terlalu bervariasi antara satu kilang/kapal dengan kilang/kapal lainnya. Namun, tingkat persediaan di instalasi/depot sangat bervariasi. Secara umum lokasi-lokasi yang tinggi pengeluarannya mempunyai tingkat persediaan yang berada di bawah angka 14 hari dan ini pada umumnya terjadi di kota-kota besar.

Besarnya tingkat persediaan BBM itu dengan asumsi bahwa semua faktor yang terkait dan mempengaruhinya dapat berjalan dengan normal. Bila terjadi sesuatu perubahan katakanlah kebutuhan tiba-tiba meningkat tinggi pada beberapa lokasi, pasti akan terjadi efek domino kepada lokasi-lokasi lainnya. Alasannya, ruang gerak yang tidak leluasa untuk menutupi dan mengatasinya.

Indonesia adalah negara kepulauan dan sekitar 70% BBM harus diangkut dengan kapal tanker yang memiliki keterbatasan kecepatan layarnya. Bila hal itu terjadi akan sulit sekali untuk memadamkannya dan menuntut penerapan *supply chain management* yang rumit.

Jika kita mempelajari kembali pada kejadian krisis BBM pada 2000 lalu,

faktor-faktor yang mempengaruhi pada saat itu adalah langkanya BBM di luar negeri. Kelangkaan itu akibat dari penggunaan BBM yang tinggi pada musim panas di negara-negara maju dan terbakarnya kilang Al-Akhmadi di Kuwait. Kondisi itu berpengaruh pada pasokan *high octane mogas component (HOMC)* sebagai bahan dasar premium. Jadi pada saat itu, biar pun ada uang tapi tidak ada barang.

Faktor dalam negeri adalah bersamaan dengan rusaknya kilang Balongan, terbakarnya dan rusaknya fasilitas di kilang Balikpapan, jaringan pipa-bongkar BBM yang terbatas. Faktor itu mempengaruhi kegiatan *loading unloading*, masih maraknya penyeludupan BBM, dan kebijakan tingkat persediaan BBM nasional ditetapkan 17 hari.

Apa yang dilakukan pemerintah waktu itu adalah Mentamben SBY memperjuangkan tingkat persediaan BBM nasional menjadi 25-30 hari sebagai suatu solusi (SBY *Sang Demokrat*, hal. 429). Dengan langkah itu terlihat betapa strategisnya tingkat persediaan BBM Nasional itu dan sudah seharusnya dalam perencanaan *inventory* telah memasukkan parameter finansial, operasional dan kondisi alam sebagai *constraint*-nya.

Model Perencanaan

Pada akhir-akhir ini, kita mendengar lagi potensi terjadinya krisis BBM dan penyebabnya adalah karena kekurangan dana untuk impor, bila dikurirkan akan menyimpang dari RUJAPBN. Kalau pada 2000 ada uang tidak ada barang yang sekarang adalah *sedang ada barang uangnya*

tidak ada.

Faktor pasar dan operasional pada 2000 belum ada yang berpengaruh meski harus hati-hati karena akan datangnya musim panas di negara maju. Jadi faktor penyebabnya bergeser dari kebiasaan selama ini dan masuk kewilayah baru yaitu wilayah hukum.

Ini bermula dari tidak tepatnya asumsi-asumsi yang digunakan pada penyusunan RAPBN 2005. RAPBN Perubahan 2005 pun diperkirakan akan tetap bermasalah jika harga minyak diasumsikan masih jauh di bawah harga pasar di atas US\$ 50 per barel. Terlebih lagi, rencana biaya subsidi menurut UU APBN realisasinya sudah terlewati.

Polemik ini sangat tidak diharapkan akan berkepanjangan sehingga dapat berpotensi terjadinya lagi krisis BBM pada 2005. Jika sampai terjadi akan sangat fatal karena upaya *recovery* telah mulai menampakkan hasil.

Tingkat persediaan BBM nasional sepatutnya dijaga pada besaran tertentu yang disepakati bersama supaya tidak ada polemik. Bisa jadi besarannya akan jauh berbeda dari negara-negara lain karena tiap negara mempunyai pertimbangan yang berbeda pula.

Pada umumnya, negara-negara maju dan masih bergantung tinggi pada minyak bumi sebagai sumber energi utama dalam negerinya, menetapkan tingkat persediaan minyak nasional pada besaran tinggi. International Energy Agencies (IEA) secara berkala melakukan studi untuk memberi masukan kepada negara OECD dan sejak tahun 1974, negara-negara itu secara bersama telah me-

netapkan tingkat mal 94 hari.

Pada saat ini, membangun semangat ngenai kebenaran konsumsi, dan eksplorasi dari setiap negara untuk memudahkan cari suatu tingkat yang aman dan r Data itu juga mem cara tepat membeli sediaan dilakukan leh margin keuntungan

Indonesia masi tingkat persediaan saja, *boro boro car* tukan berapa hari t saja masih belum dakan dan terus b sanya, sudah wak perlu mengkaji ken ka tingkat persedia tidak hanya terbat tapi juga bagaima formula sensitifitas jadi *decision supp* peluang keuntungan

Indonesia perlu model perencanaan ramerter dan *constr* yang bertujuan ur tingkat persediaan yang disepakati o *holder* sudah saatn kemudian angka ti BBM nasional ini angka asumsi sebua di dalamnya tidak h politik yang terjadi melibatkan uang r besar jumlahnya

■ Penulis sedang gram doktoral di I