

## Setelah Pemerintah Mengurangi Subsidi BBM<sup>1</sup>

Oleh: Ferdiansyah R

Belum genap sebulan usia pemerintahannya, Presiden Joko Widodo (Jokowi) sudah melakukan gebrakan yang belum pernah dilakukan oleh Presiden-Presiden yang baru dilantik di Indonesia, yaitu mengurangi subsidi BBM. Mengapa dikatakan sebagai gebrakan baru? Pertama, karena selama ini pemerintahan yang usianya masih seumur jagung relatif selalu mengambil langkah-langkah populis. Kedua, karena Jokowi mengurangi subsidi BBM di saat harga minyak dunia cenderung turun. Hal kedua ini dapat dipahami alasannya, yaitu agar penghematan yang dilakukan pemerintah berdampak signifikan bagi anggaran negara. Sebelumnya, tidak pernah ada pemerintahan yang berani berpikir dengan logika yang sedikit berbau bisnis seperti ini, terutama dalam kebijakan subsidi.

Langkah Jokowi ini sudah pasti menimbulkan dualisme di masyarakat. Ada kelompok yang tidak setuju, dengan alasan bahwa inflasi yang akan muncul dari kebijakan ini akan menyengsarakan masyarakat, terutama masyarakat ekonomi menengah ke bawah. Namun tidak sedikit juga masyarakat yang setuju, dengan alasan, sudah tidak pantas lagi negara *net-importer* minyak seperti Indonesia membebaskan subsidi BBM ke dalam anggaran belanja negara.

Bagi kelompok pertama, sudah pasti kebijakan Jokowi harus direspon dengan beramai-ramai protes turun ke jalan. Sedangkan bagi kelompok kedua, kebijakan pengalihan subsidi BBM ini harus direspon dengan langkah-langkah kritis yang bisa mengoptimalkan kinerja pemerintah. Di sinilah posisi penulis berada. Penulis akan mencoba untuk menjabarkan beberapa agenda yang harus dilakukan oleh masyarakat dalam mengawal proses pengalihan subsidi BBM. Bagi penulis, setidaknya ada 3 agenda besar yang harus dilakukan masyarakat. Pertama, partisipasi aktif dalam memastikan pengalihan subsidi BBM ke sektor yang lebih produktif. Kedua, pengawasan ditribusi dari Program Keluarga Produktif (PKP). Dan ketiga, pengawasan terhadap indikasi liberalisasi sector hilir migas.

Terkait hal pertama, setidaknya ada dua *masterplan* besar yang telah dicanangkan Jokowi, yaitu pembangunan infrastruktur pendidikan, serta transportasi. Dalam infrastruktur pendidikan, yang terutama sekali harus diperhatikan oleh pemerintahan Jokowi adalah masalah akses dan tingkat partisipasi masyarakat dalam pendidikan menengah, serta pendidikan tinggi. Data yang dikeluarkan BPS menunjukkan, dari tahun 2008 hingga 2012, angka partisipasi sekolah formal usia 16-18 tahun (Sekolah Menengah Atas) hanya ada di range 54- 60%. Lebih parah lagi, angka partisipasi sekolah formal usia 19-24 tahun (Perguruan Tinggi) hanya ada pada angka 12- 16%. Angka ini amat timpang apabila dibandingkan dengan angka partisipasi sekolah formal usia 7-15 tahun yang sudah mencapai 92%. Penyebab rendahnya partisipasi ini

---

<sup>1</sup> Tulisan ini dimuat dalam kolom Suara Publik Rakyat Merdeka Online 14 Desember 2014

antara lain adalah biaya pendidikan menengah atas dan pendidikan tinggi yang relatif mahal (karena rasio subsidiya jauh lebih kecil dibanding pendidikan dasar dan menengah pertama), serta jumlah kapasitas lembaga pendidikan tinggi yang masih terbatas.

Oleh karena itu, dana pengalihan subsidi BBM harus dialokasikan salah satunya untuk memperluas akses pendidikan menengah dan tinggi. Strategi ini tentu juga terkait dengan upaya peningkatan kualitas sumber daya manusia. Sekedar refleksi, *Human Development Report 2013* yang dikeluarkan *United Nation Development Program* (UNDP) hanya mencatatkan posisi *Human Development Index* Indonesia di urutan ke-121 dari 187 negara yang diukur. Posisi yang tentu saja belum pantas untuk kita banggakan, apalagi mengingat Indonesia yang tengah mendapatkan Bonus Demografi.

Sementara dalam pembangunan infrastruktur transportasi, selain memperhatikan rencana pembangunan tol laut, pemerintahan Jokowi juga harus memperhatikan pembangunan sarana transportasi darat. Dalam hal ini, sudah selayaknya yang harus menjadi perhatian pemerintah adalah pembangunan sarana kereta api. Kereta api adalah moda transportasi yang paling efektif dan efisien, terutama bila dikaitkan dengan pengiriman barang-barang ekonomis melalui jalur darat. Selain karena cepat dan hambatanya yang relatif sedikit, kereta api juga dirasa lebih aman dibandingkan transportasi darat yang lain. Selama ini, pengiriman barang-barang ekonomis melalui darat (yang menggunakan truk dan mobil kontainer) kerap kali menghadapi rintangan keamanan berupa perampokan. Di Sumatera misalkan, masyarakat lumrah mendengar istilah “Bajing Loncat”. Bajing Loncat adalah segerombolan perampok yang kerap menghentikan kendaraan pengangkut barang di tengah jalan –umumnya malam hari-, untuk kemudian menjarah, atau meminta uang “lepas” pada pengemudi tersebut. Mereka biasa beroperasi di jalan-jalan raya yang rusak, guna meminimalisir kemungkinan pengemudi untuk mempercepat laju kendaraannya. Dan tentu saja, untuk menanggulangi hal-hal seperti ini, membangun sarana transportasi kereta api yang lebih terintegrasi di seluruh pulau di Indonesia adalah pilihan strategis.

Setelah masalah infrastruktur, hal kedua yang mesti menjadi sorotan masyarakat adalah distribusi bantuan dampak pengurangan subsidi BBM, atau yang pada periode ini disebut Program Keluarga Produktif (PKP). PKP terdiri dari Kartu Indonesia Pintar (KIP), Kartu Indonesia Sehat (KIS), dan Kartu Keluarga Sejahtera (KKS). Masyarakat menengah ke bawah, terutama mereka yang gajinya kecil dan sudah ditentukan sedari awal, adalah mereka yang paling terkena dampak pengurangan subsidi BBM. Bagaimana caranya mereka bisa bertahan di tengah biaya standar hidup yang telah naik, sementara gaji mereka sendiri tidak ikut naik? Hanya program inilah yang bisa sedikit membantu kesulitan mereka. Oleh karena itu, program ini harus didistribusikan dengan baik.

Lalu yang terakhir, masyarakat juga harus ikut memastikan bahwa pengurangan subsidi BBM bukanlah tiket masuk bagi ekspansi SPBU milik negara lain. Diskusi mengenai ekspansi asing di sector hilir migas ini sudah lama berlangsung. Pada salah satu seminar yang penulis ikuti

di UGM, pengamat kebijakan ekonomi, Revrisond Baswir pernah mengemukakan bahwa saat ini pemerintah Indonesia telah mengeluarkan sekitar 3000 izin operasi bagi SPBU asing. Beberapa SPBU ini telah beroperasi di sekitar daerah Jabodetabek, namun belum begitu banyak disebabkan selisih harga jualnya jauh lebih mahal dibanding BBM subsidi. Kini, dengan dikurangnya subsidi BBM, maka selisih harga tersebut sekarang sudah tidak jauh lagi. Masyarakat pun wajib curiga, jangan-jangan memang ada kepentingan korporasi asing di balik pengurangan subsidi BBM. Jika saja nanti terbukti SPBU asing semakin banyak yang beroperasi di Indonesia, maka masyarakat wajib untuk mengajukan mosi tidak percaya kepada pemerintahan Jokowi.

Itulah tiga agenda besar pasca pengurangan subsidi BBM yang menurut penulis wajib dilakukan oleh masyarakat. Pengurangan subsidi ini tentu saja menimbulkan kegetiran bagi sebagian masyarakat, namun apabila ia dijadikan jalan untuk membangun lahan ekonomi yang lebih produktif, maka tentu saja ia pantas untuk dilakukan. Sekarang tinggal bagaimana kita mengawasi kebijakan ini, agar berjalan sesuai dengan jalur yang diinginkan.

***\*Alumni Program Pascasarjana FISIPOL UGM, tinggal di Palembang.***