



Pusat Kajian Iklim Usaha
dan Rantai Nilai Global
LPEM FEB UI

Mohamad D. Revindo, Ph.D.
revindo@lpem-feui.org

Cania A. Sinaga, S.E.
caniaadinda@lpem-feui.org

Rama V. Daniswara, S.E.
ramavandika@gmail.com



Laporan bulanan *Trade and Industry Brief* didistribusikan secara gratis dan dapat diunduh melalui link berikut: <https://bit.ly/TradeBriefs> atau dengan memindai QR code di atas.

Kebijakan pemerintah mengalihkan sebagian subsidi BBM ke program penguatan perlindungan sosial per 3 September lalu menuai beragam respon dari publik. Pada satu sisi, pemerintah menjelaskan bahwa subsidi BBM selama ini salah sasaran, membelenggu APBN, dan rawan membengkak jika harga minyak dunia kembali bergejolak. Pada sisi lain, kritik banyak menyoroti potensi timbulnya dampak berupa turunnya daya beli masyarakat, meningkatnya jumlah penduduk miskin, dan terhambatnya pemulihan ekonomi pasca pandemi Covid-19.

Trade and Industry Brief edisi September ini membahas salah satu area kebijakan terkait subsidi BBM yang belum disentuh secara optimal, yaitu peningkatan literasi publik atas manfaat BBM berkualitas. *Trade and Industry Brief* kali ini juga membahas kinerja neraca perdagangan Indonesia yang pada Agustus lalu mencatat surplus USD 5,76 miliar, yang merupakan surplus ke-28 bulan berturut-turut. Informasi yang digunakan dalam *policy brief* ini diperoleh dari BPS, jurnal ilmiah, dan sumber-sumber lainnya.

A.Topik Khusus September: Pentingnya Menggarap Sisi Permintaan akan BBM Beroktan Tinggi

Per 3 September lalu pemerintah telah memutuskan untuk menaikkan harga BBM bersubsidi. BBM jenis *Pertalite* (RON 90) mengalami kenaikan harga dari Rp7.650 menjadi Rp10.000, adapun harga *Pertamax* (RON 92) naik dari Rp12.500 menjadi Rp14.500 [1]. Dari sisi pemerintah, kenaikan harga ini adalah upaya untuk mengalihkan sebagian subsidi BBM ke program penguatan perlindungan sosial. Dalam pandangan pemerintah, subsidi BBM selama ini salah sasaran karena 80%-nya dinikmati oleh kelompok masyarakat mampu. Selain itu, nilai subsidi yang mencapai Rp502 triliun membelenggu APBN, dan rawan membengkak lebih jauh jika harga minyak dunia kembali bergejolak.

Pada sisi lain, kritik banyak menyoroti potensi timbulnya dampak berupa turunnya daya beli masyarakat, meningkatnya jumlah penduduk miskin, dan terhambatnya pemulihan ekonomi pasca pandemi Covid-19. Penyaluran Bantuan Langsung Tunai (BLT) BBM yang diberikan hanya secara temporer dan kemungkinan kurang akuratnya data 20,65 juta keluarga miskin penerima juga menjadi perhatian publik.

Sayangnya, upaya pemerintah untuk mengatasi dilema ini masih cenderung terfokus pada aspek pasokan dan penjualan, seperti pembatasan pasokan ke SPBU atau pembatasan pembelian *Pertalite* (RON 90) melalui aplikasi



MyPertamina. Sebenarnya masih terdapat satu area kebijakan yang belum digarap secara optimal, yaitu mendorong sisi permintaan masyarakat golongan mampu atas BBM berkualitas (beroktan tinggi). Saat ini masih terbuka ruang peningkatan literasi tentang manfaat BBM berkualitas agar sebagian konsumen secara sukarela bermigrasi ke BBM RON 92 (*Pertamax*) atau lebih tinggi.

Pertama, belum seluruh konsumen terinformasi dengan baik bahwa BBM beroktan rendah dapat berdampak negatif terhadap mesin kendaraan, terutama dalam jangka menengah-panjang. Secara teknis, BBM beroktan rendah menyebabkan kemampuan mesin memperlambat waktu percikan (*spark timing*) dan mengurangi detonasi

(*engine knocking*) menjadi terbatas [2]. Dalam jangka menengah-panjang, dampak negatif terhadap mesin kendaraan dapat berupa turunnya efisiensi, atau bahkan kerusakan dan piston berlubang [3].

Kedua, studi yang sama juga menunjukkan bahwa BBM dengan oktan tinggi menghasilkan efisiensi bahan bakar yang lebih baik, atau dengan kata lain lebih irit. Oktan yang tinggi memungkinkan desainer mesin untuk menggunakan beragam teknik rancangan sehingga keandalan, efisiensi, dan *power output* mesin meningkat. Selain itu, penggunaan bensin dalam kendaraan bermotor perlu mengikuti rasio kompresi mesin (Tabel 1).

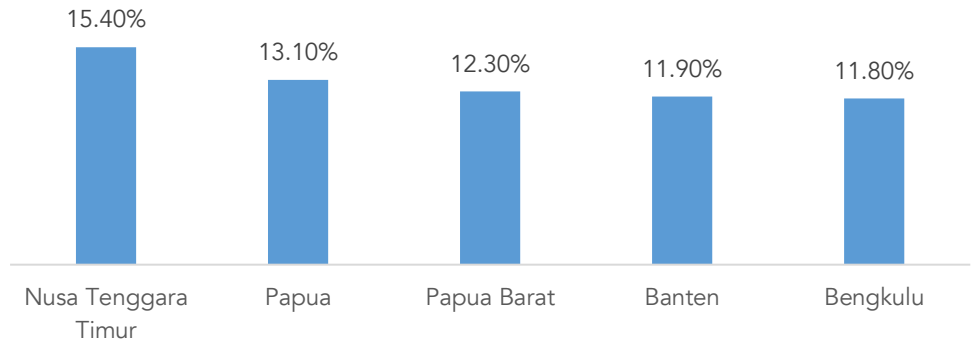
Rasio Kompresi	Rekomendasi BBM
9:1–10:1	RON 90 (<i>Pertalite</i>)
10:1–11:1	RON 92 (<i>Pertamax</i>)
11:1–12:1	RON 95 (<i>Pertamax Turbo</i>)

Tabel 1: Rekomendasi Oktan BBM Berdasarkan Rasio Kompresi Mesin

Sumber: British Petroleum (2022)

Ketiga, BBM beroktan tinggi menimbulkan dampak negatif yang lebih kecil terhadap kelestarian lingkungan, khususnya kualitas udara. Hal ini disebabkan pembakaran yang lebih bersih menghasilkan emisi yang lebih sedikit. Pada saat pembatasan sosial berskala besar tahun 2020-2021 lalu publik dapat melihat langsung kualitas udara yang bersih di berbagai

kota besar, sebagian besarnya karena berkurangnya mobilitas penduduk yang kebanyakan menggunakan BBM jenis *Premium* (RON 88). Hal ini sebenarnya dapat menjadi momentum yang baik untuk meningkatkan kesadaran konsumen akan pentingnya BBM berkualitas untuk menjaga kelestarian lingkungan.



Gambar 1: Provinsi dengan Prevalensi ISPA Tertinggi pada 2018

Sumber: Kementerian Kesehatan (2019)

Keempat, emisi yang besar ke udara dapat menimbulkan resiko kesehatan bagi masyarakat. Studi KPPB dan Universitas Indonesia [4] menunjukkan bahwa polusi udara dapat menimbulkan gangguan kesehatan ekstrem, tidak terkecuali pengendara dan penumpang kendaraan yang terlindung di dalam kendaraan karena menggunakan AC. Sebagai contoh, rata-rata air seni masyarakat Jakarta mengandung *polycyclic aromatic hydrocarbons* dan *benzene* yang berlipat kali lebih tinggi dari standar WHO. Berbagai zat tersebut dapat meningkatkan penyakit pernapasan dan penyakit mematikan lainnya (Gambar 1).

Keempat faktor tersebut dapat menjadi bahan bagi pemerintah untuk upaya peningkatan literasi publik tentang manfaat BBM beroktan tinggi. Tentu saja untuk hal ini pemerintah perlu melakukan upaya sosialisasi dan edukasi yang lebih luas dan sistematis. Pemerintah juga perlu melibatkan berbagai pihak yang memiliki kompetensi pada masing-masing bidang tersebut dan memiliki perhatian yang sama akan isu keberlanjutan,

meliputi ahli kesehatan, ahli lingkungan, ahli mesin, asosiasi bengkel otomotif dan lembaga perlindungan konsumen. Pabrik dan *dealer* mobil juga perlu menekankan pada konsumen tentang pentingnya membaca manual kendaraan, khususnya terkait syarat oktan minimum BBM untuk masing-masing jenis kendaraan.

Meskipun demikian, sedikit-banyaknya konsumen yang terliterasi kemudian akan secara sukarela bermigrasi ke BBM berkualitas juga bergantung pada selisih harga antar jenis BBM. Studi YLKI [5] menunjukkan bahwa meskipun spesifikasi mesin dan lingkungan telah menjadi pertimbangan konsumen untuk memilih jenis dan kualitas BBM, tetapi faktor harga masih tetap menjadi penentu utama keputusan (Gambar 2).

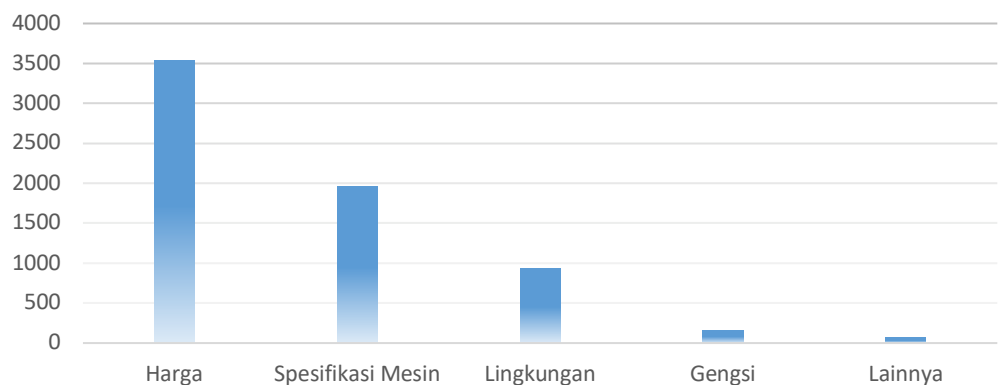
Studi tersebut juga menunjukkan bahwa pada perbedaan harga sekitar Rp1.000 akan terjadi migrasi sukarela konsumen dari Ptalite ke Pertamina sebesar 23-44%, tergantung pada tingkat pendapatan dari masing-masing konsumen. Semakin besar selisih harga dan semakin rendah pendapatan konsumen, semakin kecil pula

perpindahan sukarela yang akan terjadi, dan demikian pula sebaliknya. Pada saat ini, dengan selisih harga Pertamina dan Paltalite yang mencapai Rp4.500 maka migrasi sukarela sulit terjadi, bahkan bagi konsumen yang telah terliterasi mengenai pentingnya BBM berkualitas sekalipun.

Efek dari selisih harga yang tinggi ini juga dapat terlihat dari munculnya antrian kendaraan di banyak SPBU sejak harga BBM bersubsidi dinaikkan. Selain itu, pengantri BBM *Paltalite* tidak hanya berasal dari kendaraan dengan kompresi

rendah, namun juga kendaraan dengan kompresi tinggi.

Tanpa menafikan kritik terhadap pengalihan subsidi BBM dan tanpa mengurangi arti penting upaya pemerintah membatasi pembelian BBM bersubsidi, semua aspek permintaan di atas perlu diperhatikan secara serius untuk mendorong migrasi sukarela sebagian konsumen menuju BBM berkualitas. Hal ini penting bukan hanya untuk menyelamatkan APBN, tetapi juga untuk pembangunan Indonesia yang lebih berkelanjutan.



Sumber: YLKI (2020)

Keterangan: Gambar menunjukkan penjumlahan nilai dari seluruh responden. Nilai diberikan berdasarkan urutan yang diberikan responden berdasarkan jenis BBM, dengan nilai 5 untuk penilaian/prioritas tertinggi dan mengurut hingga 1 untuk penilaian/prioritas terendah

Gambar 2: Penilaian Aspek yang Dipertimbangkan dalam Memilih BBM

Referensi

- [1] Kementerian Keuangan, <https://www.djkn.kemenkeu.go.id/artikel/baca/15363/Menyikapi-Kenaikan-Harga-BBM-secara-Bijak.html>
- [2] Shuai, S. J., Wang, Y., Li, X., Fu, H., & Xiao, J. (2013). Impact of octane number on fuel efficiency of modern vehicles. *SAE International Journal of Fuels and Lubricants*, 6(3), 702-712.
- [3] Firmansyah Saftari, <https://perpustakaan.jakarta.go.id/bo>

- [ok/detail?cn=JAKPU-03100000012752](https://www.jakpu.com/detail?cn=JAKPU-03100000012752)
- [4] RM, <https://rm.id/baca-berita/nasional/55167/tak-hanya-rusak-mesin-penggunaan-bbm-ron-rendah-juga-ganggu-pernapasan/2>
- [5] YLKI,
Survei Penggunaan BBM: Analisis Pemahaman Konsumen Terhadap Jenis dan Kualitas BBM, YLKI, 2020, unpublished
- [6] British Petroleum,
https://www.bp.com/en_id/indonesia/home/products-and-services/fuels-retail/news-article/type-of-fuel-that-is-suitable-for-your-vehicle.html
- [7] Kementerian Kesehatan,
https://kesmas.kemkes.go.id/assets/upload/dir_519d41d8cd98f00/files/Hasil-risikesdas-2018_1274.pdf



B. Ringkasan Kinerja Serta Prospek Perdagangan dan Industri

1. Neraca Perdagangan dan Harga Komoditas

Neraca perdagangan Indonesia pada Agustus 2022 mencatat surplus senilai USD5,76 miliar. Surplus ini sekaligus menyambung surplus sebelumnya pada Juli 2022 senilai USD4,23 miliar, yang juga berarti surplus selama 28 bulan berturut-turut.

Surplus Agustus 2022 disumbang oleh surplus pada neraca non-migas yang mencapai USD7,74 miliar, sementara neraca migas kembali mencatatkan defisit senilai USD1,98 miliar. Sebagai perbandingan, pada Juli lalu neraca non-migas mencatatkan surplus sebesar USD7,31 miliar sementara neraca migas mengalami defisit senilai USD3,08 miliar.

Secara kumulatif, sepanjang delapan bulan pertama tahun 2022 neraca perdagangan Indonesia berada dalam keadaan surplus senilai USD34,92 miliar. Surplus neraca perdagangan non-migas sebesar USD51,674 miliar sepanjang Januari-Agustus 2022 menutupi neraca perdagangan migas yang mengalami defisit sebesar USD16,75 miliar.

2. Kinerja Ekspor

Kinerja ekspor Indonesia pada Agustus menunjukkan peningkatan dibandingkan dengan Juli 2022. Nilai total ekspor Indonesia pada Agustus tercatat USD25,57 miliar atau naik 2,34% dibanding Juli. Jika dibandingkan Agustus 2021, nilai ekspor Agustus 2022 menunjukkan peningkatan yang cukup signifikan sebesar 30,15%.

Komposisi ekspor sepanjang Januari-Agustus 2022 sangat didominasi produk non-migas (94,42%) dibandingkan migas (5,58%). Komoditas utama ekspor migas berasal dari pertambangan gas dan minyak mentah, sedangkan hasil olahan minyak dan gas masih terbatas. Kontributor utama ekspor non-migas adalah produk industri pengolahan (71,5%), disusul oleh pertambangan & lainnya (21,30%), pertanian (1,57%) dan selebihnya migas (5,58%).

Berdasarkan kelompok produk utamanya, lima kontributor utama ekspor non-migas sepanjang Januari-Juli 2022 terdiri dari: 1) HS 27: bahan bakar mineral (18,95%); 2) HS 15: lemak dan minyak hewani/nabati (12,61%); 3) HS 72: besi dan baja (10,19%); 4) HS 85: mesin dan perlengkapan elektrik serta bagiannya (5,15%); 5) HS 87: kendaraan dan bagiannya (3,77%).

Jika ditinjau berdasarkan negara tujuannya, sepanjang Januari-Juli 2022 tujuan ekspor utama produk non-migas Indonesia adalah Tiongkok (23,53% dari total ekspor nonmigas). Negara tujuan ekspor utama berikutnya secara berturut-turut adalah Amerika Serikat (9,87%), India (9,44%), Jepang (8,23%) dan Malaysia (5,11%). Peran kelima negara tujuan utama tersebut mencapai 56,18% dari total nilai ekspor nonmigas, sedangkan kontribusi ekspor ke 13 negara tujuan utama selama Januari-Agustus 2022 mencapai 73,20%. Hal ini berarti masih terdapat konsentrasi pasar yang tinggi atas ekspor Indonesia dan belum optimalnya pemasaran ke negara-negara pasar non-tradisional.

Ditinjau dari provinsi asal, lima provinsi dengan sumbangan ekspor barang terbesar selama Agustus 2022 adalah Jawa Barat (13,37%), Kalimantan Timur (12,03%), Jawa Timur (8,71%), Riau (7,78%) dan Sulawesi Tengah (6,40%). Kelimanya menyumbangkan 48,29% total nilai ekspor barang nasional. Hal ini menunjukkan masih terkonsentrasinya produksi komoditas ekspor di beberapa provinsi tertentu.

3. Perkembangan Impor

Selama Agustus 2022, nilai impor Indonesia tercatat USD22,15 miliar atau naik 3,77% dibanding Juli. Jika dibandingkan dengan Agustus 2021 nilai impor Agustus 2022 meningkat sebesar 32,81%.

Kontributor utama impor selama Agustus 2022 adalah produk non-migas (82,70%), adapun impor migas menyumbang 17,30%. Menurut penggunaannya, sebagian besar impor selama Agustus 2022 digunakan untuk bahan baku dan penolong (77,38%), barang modal (14,48%) dan sebagian kecil digunakan untuk barang konsumsi (8,14%).

Secara lebih spesifik, lima kontributor utama impor non-migas selama Januari-Juli 2022 adalah: 1) HS 84: mesin/peralatan mekanis dan bagiannya (15,47%); 2) HS 85: mesin/perengkapan elektrik dan bagiannya (13,43%); 3) HS 23: Ampas dan sisa industri makanan (2,36%); 4) HS 27: Bahan bakar dan mineral (2,30%); dan 5) HS 10: Serelia (2,26%). Dua komoditas impor dengan pangsa tertinggi umumnya adalah *input* penting di dalam proses produksi barang dan jasa domestik.

Sebagian besar impor non-migas selama Januari-Agustus 2022 berasal dari Tiongkok (33,77%). Negara asal utama impor berikutnya secara berturut-turut adalah Jepang (8,60%), Thailand (5,82%), Korea Selatan (5,11%), Singapura (4,68%). Kelima negara tersebut menyumbangkan 57,98% nilai impor, sedangkan kontribusi 13 negara asal impor utama mencapai 79,43%. Hal ini menunjukkan impor cenderung sangat terkonsentrasi dari beberapa negara mitra saja.

