

## DAMPAK EKONOMI PENGURANGAN SUBSIDI BBM

**Budiono Sri Handoko**

Universitas Gadjah Mada

**Y. Sri Susilo**

Universitas Atma Jaya Yogyakarta

*yss@fe.uajy.ac.id*

### **Abstract**

*This paper attempts to analyze economic impact of fuel subsidy cuts. The economic impacts include economic growth indicator, inflation, employment, and poverty. By using Applied General Equilibrium Model, we find that an increase in fuel prices cause the economic growth and employment declines, and the other side there is inflation. The simulation result which using SUSENAS data shows that an increase in fuel prices can increase poverty, assumed that compensation program wasn't effective.*

**Keywords:** *fuel subsidy, economic growth, inflation, employment, poverty.*

### **PENDAHULUAN**

Pada tahun anggaran 2005, pemerintah telah melakukan dua kali pengurangan subsidi Bahan Bakar Minyak (BBM), yaitu pada bulan Maret dan Oktober 2005. Pengurangan subsidi tersebut membawa konsekuensi terjadinya kenaikan harga BBM. Kenaikan harga BBM pada bulan Maret rata-rata sebesar 29%, sedangkan kenaikan harga pada bulan Oktober rata-rata di atas 100%. Dalam satu tahun anggaran pemerintah menurunkan subsidi BBM sebanyak dua kali, dapat diperkirakan pemerintah dalam kondisi tidak ada pilihan yang lain<sup>1</sup>.

Kebijakan pengurangan subsidi tersebut tidak terlepas dari kondisi

dimana harga minyak mentah dunia yang mencapai di atas 60 dolar AS per barrel, padahal harga minyak dunia dalam Anggaran Pendapatan dan Belanja Negara (APBN) 2005 diasumsikan hanya sebesar 24 AS dolar AS per barrel. Dengan harga minyak dunia yang meningkat dua kali dari harga sebelumnya tentu pemerintah harus menanggung beban subsidi yang lebih besar dalam APBN. Kenaikan pos subsidi BBM tersebut pada akhirnya akan meningkatkan defisit APBN dari sekitar 0,7% Produk Domestik Bruto (PDB) menjadi 1,3% dari PDB (Hartanto, 2005).

---

<sup>1</sup>BBM yang disubsidi oleh pemerintah adalah Premium, Minyak Solar, Minyak Tanah, Minyak Bakar, dan Minyak Diesel.

Pengurangan subsidi BBM tersebut membawa konsekuensi logis kenaikan harga BBM. Kenaikan harga BBM tersebut selanjutnya menimbulkan efek spiral, yaitu terjadinya efek kenaikan harga semua barang dan jasa (Sri Susilo, 2002a). Sektor-sektor yang terkena dampak langsung adalah sektor rumah tangga, sektor industri pengolahan, dan sektor transportasi. Berdasarkan data tahun 2000, persentase biaya BBM dari total pengeluaran rumah tangga umumnya tidak sampai 2,5%, jika pendapatannya semakin tinggi persentase pengeluaran untuk BBM sekitar 1,5 – 2,0% (Said *et al.*, 2001). Pengeluaran sektor industri pengolahan untuk BBM sekitar 0,5 - 6%. Sedangkan pengeluaran untuk sektor transportasi relatif tinggi yaitu sekitar 13%. Bahkan untuk angkutan udara, ASDP (angkutan sungai danau dan penyeberangan), dan taksi persentasenya mencapai sekitar 25%.

Di sektor transportasi, akibat kenaikan harga BBM praktis akan menaikkan tarif jasa angkutan penumpang dan barang. Dalam operasi angkutan pengeluaran untuk BBM menyedot sekitar 15% - 25 % DOC (*direct operating cost*) (Sri Susilo, 2002b). Dikaitkan dengan sektor industri, kenaikan harga BBM tersebut juga berpengaruh terhadap sektor transportasi baik angkutan bahan baku maupun distribusi hasil produksi. Kondisi ini tentunya akan mempengaruhi biaya produksi. Dengan meningkatnya biaya produksi diprediksikan harga jual produk akan mengalami kenaikan pula, dan selanjutnya akan mendorong laju inflasi

(*cost-push inflation*) (Sri Susilo, 2003).

Tulisan ini bertujuan untuk menganalisis dampak ekonomi dari pengurangan subsidi BBM. Dampak ekonomi yang dimaksud mencakup pertumbuhan ekonomi, inflasi, *employment*, dan kemiskinan. Untuk mencapai tujuan tulisan ini maka digunakan pendekatan atau metode survai literatur. Dalam tulisan ini juga dijelaskan subsidi dari pendekatan parsial dan pendekatan keseimbangan umum.

## SUBSIDI

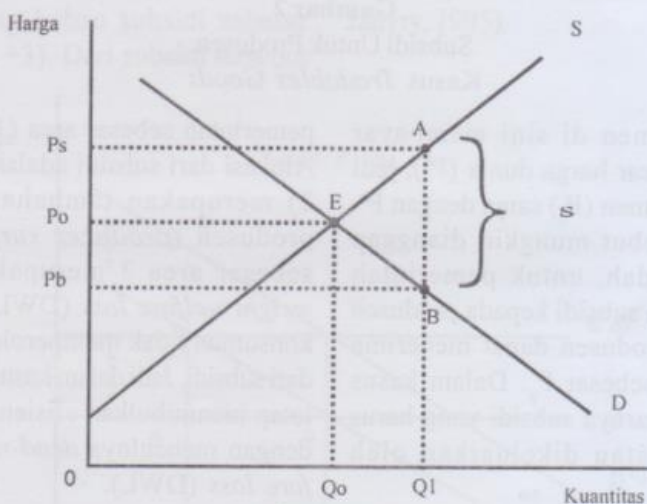
### Pendekatan Parsial

Subsidi merupakan bantuan yang diberikan pemerintah kepada produsen atau konsumen agar barang atau jasa yang dihasilkan harganya lebih rendah dengan jumlah yang dapat dibeli masyarakat lebih banyak (Sri Susilo, 1999). Besarnya subsidi yang diberikan biasanya tetap untuk setiap unit barang. Dengan adanya subsidi diharapkan oleh pemerintah harga barang menjadi lebih rendah (Handoko dan Patriadi, 2005). Pemerintah di sini menanggung sebagian dari biaya produksi dan pemasaran. Pada hakekatnya subsidi diberikan untuk membantu golongan masyarakat yang mempunyai kemampuan ekonomi lemah, bukan untuk golongan masyarakat yang mempunyai kemampuan ekonomi lebih tinggi (Sri Susilo, 2004).

Berikut akan dijelaskan efek pengenaan subsidi dengan pendekatan parsial. Gambar 1 dapat lebih

menjelaskan pengaruh subsidi terhadap perekonomian, dalam hal ini produsen, konsumen dan pemerintah (Pindyck dan Rubinfeld, 2003). Dalam gambar 1 diasumsikan besarnya subsidi dibagi merata kepada konsumen dan produsen dan produknya merupakan *nontradable goods*. Besarnya subsidi per unit merupakan selisih antara  $P_s$  dan  $P_b$ . Total subsidi yang diberikan pemerintah adalah sebesar  $P_s ABP_b$ . Subsidi tersebut sebagian dinikmati oleh

produsen menjadi surplus produsen sebesar  $P_s AEP_0$  dan sebagian berubah menjadi surplus konsumen yaitu sebesar  $P_0 EBP_b$ . Dengan demikian ada *dead-weight welfare loss* (DWL) sebesar  $AEB$ , ini berarti kebijakan subsidi tetap menimbulkan inefisiensi dalam perekonomian atau terjadi *missallocation of resources*. Bantuan subsidi tersebut ada yang hilang, tidak dinikmati baik oleh produsen maupun konsumen.



**Gambar 1**  
Dampak Pengenaan Subsidi

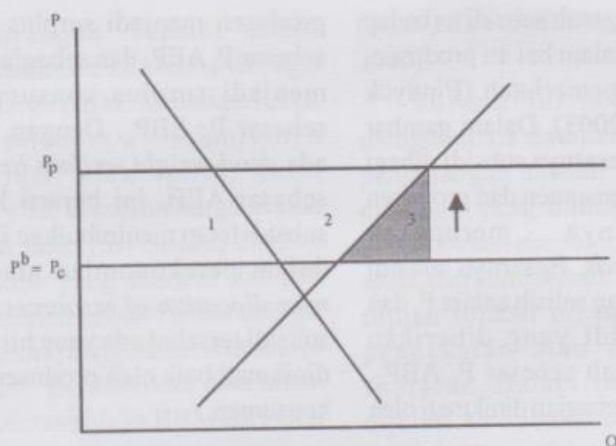
Keterangan:

- $P_s$  = Harga bersih yang diterima penjual di luar subsidi
- $P_0$  = Harga keseimbangan
- $P_b$  = Harga yang harus dibayar pembeli
- S = Besarnya subsidi

Bagaimana untuk kasus barang yang *tradable*? Untuk menjawab pertanyaan tersebut, berikut akan dijelaskan masing-masing untuk kasus jika subsidi diberikan kepada produsen dan subsidi yang diberikan kepada

konsumen (Sadoulet dan de Janvry, 1995). Subsidi dari pemerintah seperti kasus yang digambarkan pada Gambar 2 menunjukkan bahwa subsidi diberikan kepada produsen.

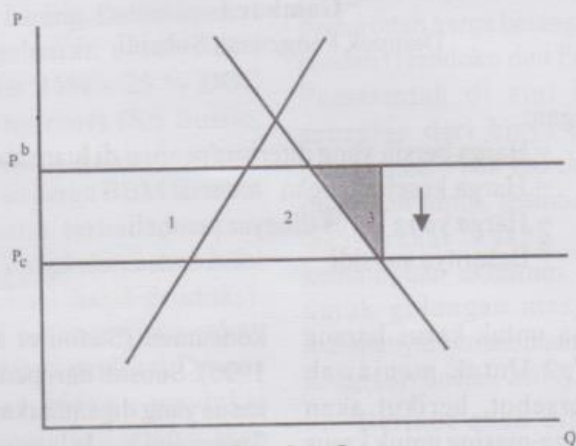




**Gambar 2**  
Subsidi Untuk Produsen  
Kasus *Tradables Goods*

Konsumen di sini membayar barang sebesar harga dunia ( $P^b$ ), jadi harga konsumen ( $P_c$ ) sama dengan  $P^b$ . Harga tersebut mungkin dianggap terlalu rendah, untuk pemerintah memberikan subsidi kepada produsen sehingga produsen dapat menerima harga jual sebesar  $P_p$ . Dalam kasus tersebut besarnya subsidi yang harus diberikan atau dikeluarkan oleh

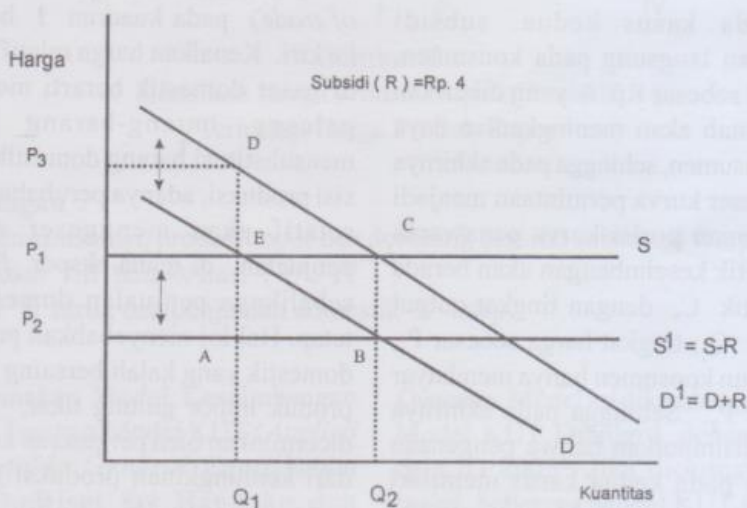
pemerintah sebesar area (1 + 2 + 3). Alokasi dari subsidi adalah area (1 + 2) merupakan tambahan surplus produsen (*producer surplus*) dan sebesar area 3 merupakan *dead-weight welfare loss* (DWL). Di sini konsumen tidak memperoleh manfaat dari subsidi. Jadi dalam kasus ini subsidi tetap menimbulkan efisiensi, terbukti dengan munculnya *dead-weight welfare loss* (DWL).



**Gambar 3**  
Subsidi Untuk Konsumen  
Kasus *Tradables Goods*

Gambar 3 merupakan kasus subsidi yang diberikan kepada konsumen. Dalam kasus ini harga barang *tradable* seharusnya sebesar  $P^b$ , harga tersebut mungkin oleh pemerintah dianggap terlalu tinggi. Untuk itu kemudian pemerintah memberikan subsidi kepada konsumen. Dengan subsidi tersebut maka harga barang yang sebesar  $P^b$  dapat dijangkau oleh konsumen yang mempunyai daya beli hanya sebesar  $P_c$ . Dalam kasus ini pemerintah harus menanggung beban subsidi sebesar area  $(1 + 2 + 3)$ . Dari subsidi tersebut

konsumen memperoleh surplus konsumen (*consumer surplus*) sebesar area  $(1 + 2)$ , sedangkan produsen tidak memperoleh manfaat dari subsidi. Subsidi yang hilang atau tidak dinikmati oleh produsen maupun konsumen sebesar area 3 atau disebut *dead-weight welfare loss* (DWL). Dengan demikian subsidi yang diberikan kepada konsumen juga menimbulkan inefisiensi dalam perekonomian, seperti pada kasus subsidi yang diberikan kepada produsen (Sadoulet dan de Janvry, 1995).



**Gambar 4**  
Efek Alokatif Peneanaan Subsidi

Penjelasan lain dampak dari kebijakan subsidi disajikan pada Gambar 4. Dalam Gambar ini disajikan analisis grafis peneanaan subsidi pada suatu komoditas dan sekaligus dampak yang ditimbulkan (Purwoto, 1997). Pada gambar tersebut harga awal adalah  $P_1$  dengan kuantitas pada harga tersebut adalah  $Q_1$ . Kemudian diberikan subsidi pada produsen

misalnya sebesar Rp. 4 per unit output. Sebelum beranjak lebih jauh asumsi yang digunakan pada industri ini adalah industri dengan biaya persaingan tetap (*constant cost industry*), yang implikasinya membuat kurva penawaran industri horisontal. Subsidi tersebut dapat dibayarkan pada produsen maupun konsumen.

Dari uraian di atas, jelas bahwa efek absolut dari subsidi, walaupun dibayarkan pada produsen, namun pada akhirnya dinikmati oleh konsumen berupa pengurangan harga sebesar Rp. 4 per unit. Sehingga konsumen hanya membayar  $P_2$  per unit dan pada tingkat harga itu konsumsi meningkat menjadi  $Q_2$ . Jadi jelas bahwa subsidi tidak mengurangi biaya produksi. Biaya produksi tetap sebesar  $P_2$ , dimana pergeseran kurva penawaran hanyalah menunjukkan sebagian biaya yang selanjutnya akan digeser pada konsumen.

Pada kasus kedua, subsidi diberikan langsung pada konsumen. Subsidi sebesar Rp. 4 yang diberikan pemerintah akan meningkatkan daya beli konsumen, sehingga pada akhirnya menggeser kurva permintaan menjadi  $D^1$ . Dengan posisi kurva penawaran tetap, titik keseimbangan akan berada pada titik C, dengan tingkat output sebesar  $Q_2$ , tingkat harga sebesar  $P_1$ , walaupun konsumen hanya membayar sebesar  $P_2$ . Sehingga pada akhirnya dapat disimpulkan bahwa pengenaan subsidi pada kedua kasus memiliki dampak yang sama. Namun satu hal yang patut dicatat adalah ekspansi output dari  $Q_1$  ke  $Q_2$  menunjukkan peningkatan konsumsi (*overconsumption*) oleh konsumen.

### Pendekatan Keseimbangan Umum

Menurut Devarajan *et al.*, (1990), subsidi dalam model keseimbangan umum dapat dijelaskan pada Gambar 4 (dalam Sadoulet dan de Janvry, 1995). Dalam model keseimbangan ekonomi makro, adanya *external*

*shock* pada salah satu kuadran akan menyebabkan pergeseran kurva di kuadran lainnya. Misalnya, terjadi kenaikan harga domestik relatif terhadap barang impor  $p^d/p^M$  karena sebab-sebab tertentu seperti misalnya kenaikan biaya produksi akibat pengurangan subsidi input, seperti tercantum dalam Gambar 5.

Dengan asumsi bahwa harga barang sejenis di pasar internasional tetap dan hubungan antara barang domestik dengan impor bersifat substitusi sempurna, hal ini menyebabkan kurva BOT (*balance of trade*) pada kuadran I bergeser ke kiri. Kenaikan harga relatif  $p^d/p^M$  di pasar domestik berarti membuka peluang barang-barang impor mensubstitusi barang domestik. Pada sisi produksi, adanya perubahan harga relatif akan menggeser alokasi penjualan, di mana ekspor  $E$  turun sebaliknya penjualan domestik  $D$  tetap. Hal ini menyebabkan produsen domestik yang kalah bersaing dengan produk impor gulung tikar, dan ini dicerminkan oleh pergeseran ke dalam dari kemungkinan produksi *frontier* pada kuadran IV. Lebih lanjut, konsumsi keseimbangan yang baru berada pada  $C^*$ , di mana tingkat konsumsi barang domestik  $D$  turun sedangkan impor  $M$  bertambah.

### DAMPAK EKONOMI

#### Pertumbuhan Ekonomi, Inflasi, dan Employment

Dari beberapa hasil studi dampak pengurangan subsidi atau kenaikan harga BBM ternyata pada umumnya





Hasil simulasi dari Model KUT untuk mengetahui dampak ekonomi pengurangan subsidi BBM disajikan pada Tabel 1<sup>5</sup>. Studi A (Sri Handoko dan Abimanyu, 1998) dan Studi B (Sri Susilo, 1999) dilakukan dengan simulasi pengurangan subsidi yang menyebabkan kenaikan harga BBM rata-rata sebesar 40%<sup>6</sup>. Hasil simulasi menunjukkan bahwa kenaikan harga tersebut menyebabkan terjadinya penurunan pertumbuhan ekonomi yang

ditunjukkan dengan besarnya PDB riil masing-masing sebesar -0,04% dan -0,09%. Kondisi tersebut dapat terjadi dikarenakan dengan kenaikan harga BBM yang berarti kenaikan harga input dan transportasi akan menyebabkan produsen akan menurunkan tingkat produksinya, *ceteris paribus*. Dengan menurunnya tingkat atau aktivitas produksi maka secara makro nilai GDP riil juga akan menurun.

**Tabel 1**  
Dampak Terhadap Pertumbuhan Ekonomi, *Employment*, dan Inflasi (% perubahan)

Variabel	Studi A	Studi B	Studi C	Studi D	Studi E
PDB Riil	-0,04	-0,09	-0,026	-0,17	0,041
<i>Employment</i>	-0,10	-0,70	-0,542	-0,62	-4,525
Inflasi	0,20	0,45	0,768	0,41	2,797

Sumber : berbagai sumber (diringkas)

Keterangan :

- 1) Studi A (Sri Handoko dan Abimanyu, 1998)
- 2) Studi B (Sri Susilo, 1999)
- 3) Studi C (Said et al., 2001)
- 4) Studi D (Sri Susilo, 2005)
- 5) Studi E (INDEF dan FEM-IPB, 2005)

Kemudian dari hasil Studi C (Said et al., 2001) juga menunjukkan bahwa pengurangan subsidi BBM yang menyebabkan kenaikan harga BBM menyebabkan terjadi pertumbuhan ekonomi yang menurun masing-masing sebesar -0,026%. Simulasi ini didasarkan pada kenaikan harga BBM rata-rata sebesar 30%<sup>7</sup>. Dari hasil Studi D (Sri Susilo, 2005) kenaikan harga BBM rata-rata sebesar 29% juga menyebabkan penurunan pertumbuhan ekonomi sebesar -0,17%, sedangkan Studi E (INDEF dan FEM-IPB) kenaikan harga BBM yang sama justru menyebabkan pertumbuhan ekonomi meningkat sebesar 0,041%<sup>8</sup>.

Jika dicermati lebih lanjut, besaran (*magnitude*) menurun atau naiknya pertumbuhan ekonomi yang disebabkan adanya pengurangan subsidi / kenaikan harga BBM relatif kecil<sup>9</sup>. Hal ini dapat

<sup>5</sup> Hasil simulasi pada Tabel 1 merupakan hasil simulasi untuk jangka pendek (*short run*).

<sup>6</sup> Merupakan kenaikan rata-rata harga BBM yang ditetapkan pemerintah pada tahun 1998.

<sup>7</sup> Merupakan kenaikan rata-rata harga BBM yang ditetapkan pemerintah pada tahun 2001.

<sup>8</sup> Kenaikan rata-rata harga BBM yang ditetapkan pemerintah mulai 1 Maret 2005.

<sup>9</sup> Dalam mencermati hasil simulasi dari Model KUT yang lebih penting adalah tanda / arah (+ / -) dari besaran hasil simulasi. Meskipun model dan shock yang digunakan dalam simulasi sama, bisa jadi hasil simulasinya berbeda. Hal ini disebabkan sejumlah asumsi atau closure yang digunakan dalam simulasi juga berbeda.



diartikan pengurangan subsidi BBM yang membawa konsekuensi kenaikan harga BBM sebenarnya berdampak netral/mendekati nol terhadap pertumbuhan ekonomi (PDB riil). Kondisi ini disebabkan oleh sektor atau industri yang memperoleh manfaat positif dari kenaikan harga BBM relatif terbatas, misalnya industri penyulingan minyak, sedangkan sektor-sektor lainnya pada umumnya memperoleh dampak negatif (lihat misalnya Sri Handoko dan Sri Susilo, 2000; Sri Susilo, 2003 ).

Dari sisi penyerapan tenaga kerja (*employment*) pengurangan subsidi BBM yang berarti kenaikan harga BBM menyebabkan terjadinya penurunan *employment* (lihat Tabel 1). Dari hasil Studi A dan Studi B kenaikan harga BBM rata-rata sebesar 40% menyebabkan terjadinya penurunan *employment* masing-masing sebesar -0,10% dan -0,70%. Kemudian untuk hasil Studi C, D dan E masing-masing terjadi penurunan *employment* masing-masing sebesar -0,542%, -0,62%, dan -4,525%. Hal ini dimungkinkan karena kenaikan harga BBM tersebut beberapa sektor industri pengolahan dan sektor transportasi mengalami kenaikan biaya produksi atau operasional (*cost - push*). Dengan kenaikan biaya tersebut salah satu kebijakan yang dilakukan adalah mengurangi tingkat produksi. Pengurangan aktivitas produksi berdampak pada pengurangan jam kerja atau bahkan pengurangan tenaga kerja.

Secara umum dampak penurunan *employment* lebih signifikan untuk

daerah perkotaan (*urban*) dibandingkan wilayah pedesaan (*rural*) (lihat misalnya Sri Susilo, 1999; 2002b). Kondisi ini dapat dimaklumi karena sektor-sektor yang terkena dampak kebijakan kenaikan harga BBM, seperti sektor industri pengolahan dan sektor transportasi, pada umumnya terletak di wilayah perkotaan.

Selanjutnya bagaimana dampak kenaikan harga BBM terhadap inflasi? Jawaban dari pertanyaan tersebut disajikan pada Tabel 1. Studi A dan Studi B yang didasarkan pada simulasi kenaikan rata-rata harga BBM sebesar 40%, ternyata menyebabkan terjadinya inflasi masing-masing sebesar 0,20% dan 0,45%. Hasil simulasi dari Studi C menunjukkan bahwa kenaikan rata-rata harga BBM sebesar 30% mengakibatkan terjadinya inflasi sebesar 0,768%. Kemudian dari hasil simulasi Studi D dan Studi E, ternyata kenaikan rata-rata harga BBM sebesar 29% menyebabkan terjadinya inflasi masing-masing sebesar 0,41% dan 2,797%. Inflasi yang terjadi disebabkan karena BBM digunakan sebagai input dalam proses produksi dalam industri pengolahan dan kegiatan ekonomi lainnya. Dengan demikian dapat dipahami kenaikan harga BBM akan mendorong kenaikan biaya produksi (*cost-push*) dan selanjutnya akan menyebabkan kenaikan harga barang dan jasa lainnya

Jika dicermati hasil simulasi atau riset dampak terjadinya inflasi yang disebabkan kenaikan harga BBM dan *administered goods* yang lainnya (listrik dan telepon) relatif kecil. Hasil simulasi dari kelima studi di atas juga

didukung oleh hasil studi yang dilakukan oleh Ikhsan *et al.*, (2005) dari LPEM FEUI yang menggunakan Model KUT Indoceem. Simulasi dari Model KUT tersebut menunjukkan bahwa kenaikan harga BBM rata-rata sebesar 29% akan menyebabkan terjadinya inflasi sebesar 0,9718%. Riset lain yang mendukung adalah yang dilakukan oleh Sri Susilo (2002b). Dalam studi ini simulasi didasarkan kenaikan harga BBM rata-rata sebesar 12% dan kenaikan Tarif Dasar Listrik (TDL) rata-rata sebesar 30%. Hasil simulasi dari riset tersebut kenaikan harga BBM dan TDL menyebabkan terjadinya inflasi sebesar 1,86%. Hasil studi lain yang mendukung adalah yang dilakukan Mangiri (2001). Dalam studi ini dilakukan estimasi dampak penurunan subsidi yang membawa konsekuensi kenaikan harga BBM, TDL dan Tarif Telepon (TT) terhadap kenaikan harga barang dan jasa atau inflasi. Dalam kajian ini, kenaikan harga BBM (30,10%), TDL (17,47%), dan TT (21,67%) menyebabkan kenaikan harga inflasi sekitar 2,14% - 2,56%

Mengacu pada hasil riset tersebut di atas maka dampak pengurangan subsidi BBM atau kenaikan harga BBM terhadap inflasi memang relatif kecil. Bahkan untuk riset yang menggunakan pengujian statistik / model ekonometrika maka pengaruh kenaikan harga tersebut terhadap inflasi dapat dikatakan tidak signifikan (lihat misalnya Tri Basuki, 2003). Masalah ini tentu harus ditanggapi dengan hati-hati, karena yang mempengaruhi inflasi tentu tidak hanya variabel harga BBM saja tetapi juga variabel nilai tukar dan

jumlah uang beredar (JUB) (Sri Susilo, 2005).

Dalam konteks pengendalian inflasi maka peran bank sentral menjadi sangat penting. Dari penelitian yang dilakukan oleh Sadewa (2005), untuk mengendalikan inflasi karena pengaruh kenaikan harga BBM, maka Bank Indonesia melakukan intervensi di pasar uang dan menurunkan JUB. Intervensi di pasar uang bertujuan untuk menstabilkan nilai tukar mata uang rupiah. Dengan stabilnya nilai tukar rupiah maka laju inflasi relatif terkendali. Instrumen lain yang digunakan oleh Bank Indonesia untuk mengendalikan inflasi adalah dengan menurunkan JUB terutama uang Primer (M0), yaitu dengan cara menaikkan suku bunga SBI (Sertifikat Bank Indonesia). Dengan naiknya suku bunga SBI maka suku bunga perbankan akan meningkat dan pada gilirannya JUB (M0) akan turun. Sebagai contoh, ketika harga BBM naik pada bulan Januari 2002 maka Bank Indonesia memperketat laju pertumbuhan uang beredar (Sadewa, 2005). Periode April - Desember 2002, rata-rata pertumbuhan M0 di bawah 10%. Dengan cara demikian maka laju inflasi mulai turun sejak bulan Maret 2002.

## KEMISKINAN

Dampak ekonomi dari pengurangan subsidi / kenaikan harga BBM terhadap kemiskinan disajikan pada tabel 2. Hasil Studi A (INDEF dan FEM-IPB, 2005) dan Studi B (Ikhsan *et al.*, 2005) untuk melihat dampak terhadap kemiskinan tidak



menggunakan Model KUT, tetapi menggunakan simulasi yang didasarkan pada hasil SUSENAS 2002 - 2004.. Simulasi didasarkan pada kenaikan harga BBM per 1 Maret 2005.

Bagaimanakah keterkaitan antara pengurangan subsidi BBM dengan kemiskinan? Jawabannya jelas, menurunnya subsidi BBM akan menyebabkan kenaikan harga BBM.

Kenaikan harga ini akan menyebabkan kenaikan harga barang dan jasa (inflasi), yang pada gilirannya akan menyebabkan pendapatan riil masyarakat menurun, *ceteris paribus*. Penurunan tersebut jika terjadi pada masyarakat yang berada di sekitar atau pada garis kemiskinan maka akan menyebabkan mereka jatuh dalam kemiskinan.

**Tabel 2**  
Dampak Terhadap Kemiskinan (% perubahan)

Variabel	Studi A	Studi B
Kemiskinan	1,95 *	0,24 / -2,84*

Sumber : berbagai sumber (diringkas).

Keterangan :

- 1) Studi A (INDEF dan FEM-IPB, 2005)
- 2) Studi B (Ikhsan et al., 2005)
- 3) \* = dengan program kompensasi subsidi BBM

Hasil simulasi dari Studi A menunjukkan bahwa pengurangan subsidi BBM yang didampingi dengan program kompensasi akan menyebabkan meningkatnya kemiskinan sebesar 1,95%. Hasil simulasi Studi B menyatakan bahwa jika terjadi kenaikan harga BBM akan menyebabkan meningkatkan kemiskinan sebesar 0,24%, dengan asumsi tanpa disertai dengan program kompensasi. Jika disertai dengan kompensasi, maka kemiskinan justru akan menurun sebesar -2,84%.

Melihat hasil simulasi dari Studi A dan Studi B pada Tabel 2, maka jelas saling bertentangan. Perbedaan dari hasil simulasi tersebut dapat diduga dari asumsi efektivitas dari program kompensasi BBM. Studi A lebih

cenderung menggunakan asumsi program kompensasi tidak efektif dan sebaliknya untuk Studi B. Untuk itu seharusnya perlu dilihat sejauh manakah efektivitas program kompensasi selama ini?

Hasil kajian dari INDEF dan FEM-IPB (2005) dengan jelas menyatakan bahwa program kompensasi BBM yang berjalan selama ini tidak efektif. Program kompensasi tersebut mencakup: (1) beras untuk keluarga miskin (raskin), (2) bea siswa untuk anak-anak dari keluarga miskin, (3) kartu sehat untuk melindungi keluarga pra sejahtera dari risiko pengeluaran kesehatan yang terlalu besar, dan (4) dana bergulir bagi masyarakat miskin yang mempunyai potensi berwirausaha. Metode yang



digunakan dalam studi ini meliputi pengamatan lapangan, studi literatur, dan melakukan *focus group discussion* (FGD) dengan pihak-pihak terkait.

Kemudian SMERU (2006) melakukan kajian cepat terhadap pelaksanaan Subsidi Langsung Tunai (SLT) tahun 2005 di lima kota. Seperti diketahui SLT merupakan bentuk kompensasi yang diluncurkan pasca kenaikan harga BBM per 1 Oktober 2005. Hasil riset ini menunjukkan bahwa terbatasnya waktu membuat pelaksanaan SLT terkesan "dipaksakan" dan turut mempengaruhi keberhasilan pelaksanaan masing-masing tahapan dan keseluruhan program. Salah satu temuan, misalnya dalam penargetan ditemui adanya kesalahan sasaran (*mistargeting*) meskipun dalam tingkat yang relatif rendah. Hal ini terindikasi adanya rumah tangga tidak miskin yang menerima SLT (*leakage*) dan rumah tangga miskin yang belum menjadi penerima (*undercoverage*).

## PENUTUP

Pengurangan subsidi BBM yang diikuti oleh kenaikan harga BBM ternyata menyebabkan menurunnya pertumbuhan ekonomi dan *employment*, di samping itu juga menyebabkan meningkatnya inflasi. Kebijakan pengurangan subsidi BBM yang disertai dengan program kompensasi namun dilaksanakan tidak efektif akan meningkatkan kemiskinan, dan sebaliknya jika program kompensasi dapat dilaksanakan dengan efektif dapat mengurangi kemiskinan.

Dengan melihat kecenderungan perekonomian domestik dan internasional, kebijakan pengurangan subsidi BBM (termasuk Non-BBM) harus dilakukan secara bertahap dan rasional. Besaran pengurangan subsidi harus memperhatikan dampaknya terhadap besaran kenaikan harga BBM. Sebagai contoh, kenaikan harga BBM per 1 Maret 2005 yang rata-rata sebesar 29% pada umumnya masih "diterima" dan dianggap "masuk akal" oleh pelaku ekonomi, akan tetapi kenaikan harga per 1 Oktober 2005 yang sebesar rata-rata di atas 100% sungguh memberatkan dan dianggap tidak "masuk akal". Selanjutnya yang perlu diperhatikan adalah waktu (*timing*) diterapkannya kenaikan harga BBM oleh pemerintah. Kenaikan harga BBM dan kemudian diikuti dengan kenaikan tarif dasar listrik (TDL) serta tarif telepon (TT) tentunya akan memberatkan masyarakat dan sektor ekonomi.

Berkaitan dengan program kompensasi BBM, maka perlu diupayakan agar penyaluran dana kompensasi lebih efektif. Perbaikan dalam mekanisme penyaluran dana kompensasi perlu dilakukan sehingga lebih tepat sasaran, tepat waktu dan tepat jumlah. Dengan mekanisme penyaluran dana kompensasi yang lebih baik maka akan semakin banyak orang miskin yang tertolong. Tanpa perbaikan yang signifikan maka diyakini banyak pihak tujuan dari program kompensasi tidak akan pernah dapat dicapai secara optimal.

## DAFTAR PUSTAKA

- Handoko, R. dan Patriadi, P., 2005, "Evaluasi Kebijakan Subsidi NonBBM", *Kajian Ekonomi dan Keuangan*, Vol. 9 No. 4 Desember 2005, hal. 42 - 64
- Hartanto, T., 2005, "BBM, Kebijakan Energi, Subsidi, dan Kemiskinan di Indonesia", *Paper*, diakses dari <http://io.ppi-jepang.org/article.php?id=102> tanggal 10 Maret 2006.
- Ikhsan, M., Dartanto, T., Usman, dan Herman, 2005, "Kajian Dampak Kenaikan Harga BBM 2005 Terhadap Kemiskinan", *Working Paper*, LPEM FEUI, Jakarta.
- INDEF dan FEM-IPB, 2005, *Dampak Kenaikan Harga BBM dan Efektivitas Program Kompensasi*, Cetakan I, Penerbit INDEF, Jakarta., diakses dari <http://www.indef.org> tanggal 10 Maret 2006.
- Mangiri, K., 2001, "Dampak Kenaikan Harga BBM, Telepon, dan TDL Terhadap Inflasi", *Kompas*, 17 Juni 2001, hal. 20.
- Pindyck, R.S., and Rubinfeld, D.L., 2003, *Microeconomics*, Sixth Edition, Prentice Hall Inc., New Jersey.
- Purwoto, H., 1997, *Konsekuensi Ekonomi Penghapusan Subsidi Bahan Baku di Industri Pupuk: Aplikasi Model Keseimbangan Umum Terapan Indorani*, *Skripsi*, Fakultas Ekonomi UGM, Yogyakarta. (tidak dipublikasikan)
- Sadewa, P.Y., 2005, "Kenaikan Harga BBM dan Inflasi", *Kompas*, 28 Maret 2005, hal. 27
- Sadoulet, E. and de Janvry, A., 1995, *Quantitative Development Policy Analysis*, The John Hopkins University Press, Baltimore and London.
- SMERU, 2006, "Kajian Cepat Pelaksanaan Subsidi Tunai Langsung Tunai Tahun 2005 di Indonesia: Studi Kasus di Lima Kabupaten/Kota", Laporan Penelitian, diakses dari <http://www.smeru.or.id> tanggal 10 maret 2006.
- Sri Handoko, B. dan Abimanyu, A., 1998, *INDORANI: A Single Country Computable General Equilibrium of the Indonesian Economy*, *Paper*, A One Day Seminar MACRO ECONOMY Modeling in Developing Country, Cooperation The IESR Faculty of Economics University of Indonesia with Erasmus Huis University and Japan Internasional Cooperation Agency, Jakarta 1997.
- Sri Handoko, B., dan Sri Susilo, Y., 2000, "Dampak Pengurangan Subsidi BBM Terhadap Kinerja Sektorial dan Regional", *Jurnal Ekonomi & Bisnis Indonesia*, Vol. 15 No. 1, Januari 2000, hal.14 - 24

- Sri Susilo, Y., 1999, "Konsekuensi Ekonomi Pengurangan Subsidi BBM: Pendekatan Model Keseimbangan Umum Terapan", *Tesis*, Program Pascasarjana UGM, Yogyakarta. (tidak dipublikasikan).
- Sri Susilo, Y., 2002a, "Konsekuensi Ekonomi Pengurangan Subsidi Bahan Bakar Minyak (BBM) dan Tarif Dasar Listrik (TDL)", *Jurnal Riset Akuntansi, Manajemen, dan Ekonomi*, Vol. 2 No. 2 Agustus 2002, hal. 279 - 298
- Sri Susilo, Y., 2002b, "Dampak Kenaikan Harga Bahan Bakar Minyak (BBM) dan Tarif Dasar Listrik (TDL) Terhadap Kinerja Ekonomi Makro", *Wahana*, Vol. 5, No. 2 Agustus 2002, hal. 149 - 164
- Sri Susilo, Y., 2003, "Dampak Pengurangan Subsidi Bahan Bakar Minyak (BBM) dan Tarif Dasar Listrik (TDL) terhadap Kinerja Sektor Transportasi dan Sektor Industri Pengolahan", *Jurnal Ekonomi & Bisnis*, Vol. 3 No. 1 Februari 2003, hal. 1- 16
- Sri Susilo, Y., 2004, "Subsidi Bahan Bakar Minyak (BBM) dan Tarif Dasar Listrik (TDL): Tinjauan Literatur", *Ekonomi Bisnis*, Vol. 9 No. 3 Desember 2004, hal. 739 - 753
- Sri Susilo, Y., 2005, "Dampak Kenaikan Harga BBM terhadap Inflasi: Simulasi Model KUT", *Jurnal Ekonomi & Bisnis*, Vol. XI No. 2 September 2005, hal. 118 - 130
- Tri Basuki, A., 2003, Dampak Kenaikan Tarif dasar Listrik (TDL) & Bahan Bakar Minyak (BBM) terhadap Fungsi Inflasi di Indonesia (1991 - 2002), *Jurnal Ekonomi & Studi Pembangunan*, Vol. 4 No. 1, Juli - Oktober 2003, hal. 1 - 13