

# **ANALISIS KETERGANTUNGAN IMPOR BBM DARI SINGAPURA DAN KEGAGALAN BATAM DALAM PROSES INDUSTRIALISASI**

Edy Burmansyah<sup>1</sup> dan Ade Parlaungan Nasution<sup>2</sup>

<sup>1</sup>. Peneliti pada Martapura Institute, Jakarta

<sup>2</sup>. Dosen FE Universitas Riau Kepulauan Batam

## **Abstrak**

*Keberhasilan Singapura membangun pusat oil-refinery, membuat sebagian besar impor BBM Indonesia berasal dari Negara itu. Bahkan, Indonesia menggunakan MOPS (Mean of Plats Singapore) untuk menentukan harga patokan harga Bahan Bakar Minyak (BBM) dalam negeri. Akibatnya Indonesia mengalami ketergantungan BBM pada Singapura*

*Ketergantungan pada impor BBM dari Singapura semakin tinggi, karena setelah berakhirnya rezim Orde Baru, pemerintah sama sekali tidak membangun kilang pegelolaan baru, sedangkan kapasitas dan teknologi kilang yang ada di dalam negeri tidak mampu dan tidak mencukupi mengelola minyak yang dihasilkan di dalam negeri. Alasannya keengganan pemerintah dan Pertamina membangun kilang karena pembangunan kilang tidak terlalu menguntungkan, sedangkan biaya pembangunan kilang terbilang tidak kecil.*

*Ditengah kelesuhan ekonomi dan Industri Batam dalam beberapa tahun belakangan ini, perlu kiranya Batam melirik kembali hasil kajian Nissho Iwai Co. Ltd dan Pasific Bechtel sebagai pusat industri petroleum dan petrokimia.*

*Perwujudan hasil kajian tersebut akan memungkinkan Batam dapat bangkit kembali dari keterpurukan, sekaligus mengurangi ketergantungan impor BBM dari negara lain, dan menjadi pemain utama industri petroleum dan petrokimia dunia.*

***Kata Kunci : Industrialisasi, BBM, Kota Batam, Otorita Batam, Teori Balon Habibie***

## **Pendahuluan**

Pada Tahun 1960, Pulau Batam telah menjadi pangkalan supply gas dan minyak bumi Pertamina. Dalam perjalanan selanjutnya, di tahun 1970, pulau ini dikembangkan sebagai base pengembangan eksploitasi gas dan minyak bumi. Yang ditandai dengan terbitnya Keppres No.65/1970.

Satu tahun kemudian, tepatnya pada 26 Oktober 1971, Soeharto kembali menerbitkan Keppres No.74/1971 yang menetapkan Batu Ampar (satu kawasan di pulau Batam) sebagai daerah industri berstatus entreport partikular. Keppres tersebut juga sekaligus membentuk Badan Pimpinan Daerah

Industri Pulau Batam yang bertugas merencanakan dan mengembangkan pembangunan industri dan prasarananya, dan mengawasi proyek industri.

Pada tahun 1972, guna mempercepat pengembangan Pulau Batam, Pertamina menggandeng perusahaan konsultan asing yakni Nissho Iwai Co. Ltd asal Jepang, dan Pasific Becthel Inc dari Amerika Serikat, untuk menyusun masterplan pengembangan pulau Batam.

Kajian dua perusahaan konsultan tersebut merekomendasikan strategi pembangunan Batam perlu bertitik berat pada industri eksplorasi minyak dan gas, serta pusat pemrosesan produk ikutannya, yakni pusat industri petroleum dan petrokimia.

Pertimbangan menjadikan Batam sebagai kawasan industri eksplorasi minyak dan gas serta pusat pemrosesan produk ikutannya, karena Batam tepat berada di jalur teramai perdagangan dunia (selat malaka), serta berdekatan dengan Natuna--daerah yang memiliki sumber energi yang sangat besar (minyak dan gas).

Hasil kajian dua perusahaan konsultan itu, juga diperkuat dengan terbitnya Keppres No.41/1973 yang menetapkan seluruh pulau Batam sebagai daerah industri, dan membentuk Otorita Daerah Industri Pulau Batam (Otorita Batam).

Tahun selanjutnya, Presiden Soeharto kembali mengeluarkan Keppres No.33/1974 tentang penetapan kawasan Batu Ampar, Sekupang, dan Kabil sebagai gudang berikat atau bonded warehouse. Keppres ini mengacu pada PP No.20/1972 tentang aturan tentang Bonded warehouse.

Namun akibat krisis keuangan yang melanda Pertamina, pada tahun 1975 perusahaan plat merah itu menghentikan proyek pengembangan pulau Batam sebagai pusat industri gas dan minyak bumi. Seiring dengan terjadi perubahan kepemimpinan di Pertamina dan dihentikannya oleh proyek pengembangan pulau Batam oleh perusahaan tersebut. Pada tahun 1976, Pemerintah menunjuk JB Sumarlin sebagai Ketua Badan Otorita Batam (1976-1978) menggantikan Ibnu Sutowo. Sumarlin diminta untuk segera mengambil langkah arah baru dalam pengembangan Pulau Batam. Dalam kaitan tersebut pada tahun 1977, JB.Sumarlin menggandeng Crux. Co perusahaan konsultan asal Amerika Serikat, untuk membuat kajian pengembangan lanjutan pulau Batam.

Hasil kajian Crux.Co merekomendasikan agar pengembangan pulau Batam menjadi salah satu penyangga perekonomian nasional dalam sektor industri. Sejak itu arah pembangunan Pulau Batam pun berubah, dari base logistic gas dan minyak bumi, menjadi kegiatan yang berfokus pada alih kapal, parkir kapal dan pembangunan industri. Disamping itu sumber pembiayaan pembangunan proyek pulau Batam juga beralih dari Pertamina ke APBN.

Pada tahun 1978, presiden Soeharto menerbitkan Keppres No.41/1978 yang menetapkan Pulau Batam sebagai bonded warehouse.Serta menunjuk BJ.Hebibie sebagai ketua Otorita Batam menggantikan JB. Sumarlin.

Pada era BJ.Hebibie arah kebijakan pembangunan Batam berubah seluruhnya, dengan menjadikan Batam sebagai kota industri hitech. Guna mewujudkan Batam sebagai kota Industri hitech. Pada bulan Maret 1979, Habibie memperkenalkan 'Teori Balon' untuk mengembangkan perekonomian di

Kepulauan Bareleng (Batam, Rempang dan Galang). Dalam konsep yang untuk pertama kali dikemukakan di hadapan Perdana Menteri Singapura, Lee Kuan Yew, Habibie mengatakan, perekonomian Singapura dan kawasan sekitarnya diibaratkan 'suatu sistem balon' yang dihubungkan satu sama lain dengan sebuah katup.

### **Teori Balon Habibie**

Dalam teorinya, Habibie menjelaskan, apabila satu balon terus menerus dipompa, maka suatu saat tekanannya akan melebihi titik kritis sehingga bisa pecah. Untuk mencegah agar balon pertama tidak pecah, maka balon ke-2 dapat mengambil tekanan berlebihan melalui katup dan dapat membesar tanpa menyebabkan balon pertama kempes atau pecah. Balon ke-2 yang mengambil tekanan berlebihan dari balon pertama juga akan terus membesar sampai tekanan kritis sehingga dapat dialirkan ke balon ke-3, demikian pula balon ke-3, ke4 dan seterusnya.

Balon-balon itu, menurut Habibie, merupakan perekonomian suatu kawasan, yang dapat mampu berkembang hingga tekanan kritisnya tanpa bisa pecah atau dikempeskan balon lain. Besarnya balonbalon tersebut tidak perlu semuanya sama satu sama lain karena besar maksimum perekonomian setiap daerah akan tergantung pada batasbatas sumber daya alam dan SDM yang tersedia oleh masing-masing daerah.

Habibie menganalogikan Singapura sebagai balon pertama yang terus membesar karena perekonomiannya memang maju pesat sehingga perlu mengalirkan kelebihan tekanan pada perekonomiannya ke pulau Batam. Selanjutnya pulau Batam yang mendapat aliran dari Singapura akan terus membesar dan suatu saat perekonomian akan dapat meledak, demikian perlu diberi katup agar bisa dialirkan ke pulau Rempang. Begitu pula pulau Rempang setelah perekonomiannya membesar maka perlu diberi katup lagi untuk dapat dialirkan ke Galang. Sebab itu dalam rencana pengembangannya atas Batam, Habibie kemudian membangun enam jembatan yang menghubungkan Batam dengan beberapa pulau di sekitarnya, dua terbesar yaitu pulau Rempang dan pulau Galang.

Bagaimana hasil aplikasi teori balon Habibie ? Pada kenyataannya Batam hanya menjadi tempat industri buangan Singapura, celaknya semua produk yang diproduksi di Batam diekspor melalui Singapura ke negara tujuan lainnya. Sementara pulau Rempang Galang, kedua pulau itu tidak lebih dari tempat tamasya. Sementara itu biaya perawatan untuk jembatan yang menghubungkan pulau-pulau itu mencapai Rp 5 miliar per tahun. Daerah itu tidak menghasilkan apaapa, tidak ada industri yang dibangun di pulau-pulau tersebut.

Perubahan design Batam tersebut justru menguntungkan Singapura. Batam menjadi hinterland bagi Singapura, serta menjadi daerah penunjang bagi ekspansi Industri Singapura yang berkembang pesat sejak dekade 1980-an, dan menghadapi masalah kekurangan lahan.

Dalam rangka mengatasi masalah yang berkembang tersebut, di tahun 1988, Singapura meluncurkan program restrukturisasi ekonominya, dengan konsep mengalihkan Singapura dari industri yang memperkerjakan banyak orang ke industri yang bernilai lebih tinggi sekaligus menjadikannya sebagai pemain utama dalam investasi global. Total investasi langsung Singapura ke luar negeri melonjak dari

S\$1,5 juta pada tahun 1976 menjadi S\$16,9 milyar pada tahun 1990 dan mencapai S\$28,2 milyar pada tahun 1993

Dua tahun kemudian, tepatnya tahun 1990, Negara tersebut mereposisi program restrukturisasinya, yang diwujudkan melalui program regionalization 2000 (R 2000). Program ini bertujuan membangun kawasan industri perkotaan dinegara lain sebagai tempat baru kegiatan produksi dengan fasilitas sebagaimana persis berada di Singapura. Perusahaan-perusahaan yang dipindahkan hanya mendirikan pabriknya di Negara tujuan, tetapi kantor pusat tetap berada di Singapura. Dengan begitu Singapura tetap berperan sebagai basis operasional usaha mereka.

Guna mewujudkan program tersebut, Singapura mulus menegosiasikan kondisi-kondisi dan fasilitas investasi yang dibutuhkan bagi kawasan industri yang di bangunnya di Negara lain. Negara-negara di kawasan asia tenggara dengan pemerintah yang relative “longgar” seperti Indonesia lebih mudah didekati Singapura untuk mensukseskan program regionalisasi industrinya.

Batamindo Industrial Park (BIP) dan Bintan Industrial Estate (BIE) merupakan kawasan industri pertama yang berhasil di bangun Singapura di Negara lain dengan fasilitas perusahaan-perusahaan asing yang beroperasi bebas tanpa patner local atau 100% kepemilikan asing, juga dibebaskan dari kewajiban untuk mendivestasikan 51% sahamnya ke perusahaan Indonesia setelah 15 tahun beroperasi, sebagaimana terjadi di daerah-daerah lain di Indonesia. BIP dan BIE juga dibangun dengan komunikasi dan koneksi bisnis langsung ke Singapura dari pada Indonesia.

Koneksi bisnis tersebut dikendalikan Singapore Economie Development Board (SEDB). Setiap investasi asing (Foreign Direct Invesment/FDI) yang masuk ke kawasan BIP dan BIE harus melalui SEDB, bahkan dalam perkembangannya semua FDI yang masuk ke Batam dan Bintan juga harus melalui SEDB. Dengan jaringan yang tersebar luas ke banyak perusahaan multi nasional (MNC) di seluruh dunia, pada kenyataanya Batam dan Bintan semakin tergantung dengan Singapura dalam menarik investasi asing langsung.

Lebih dari 50% perusahaan asing yang beroperasi di Batam dan Bintan merupakan perusahaan Singapura, atau perusahaan-perusahaan negara lain yang basis operasionalnya berada di Singapura Untuk mendapatkan keuntungan lebih, pada tahun 2004, Singapura (dengan persetujuan pemerintah Indonesia) memasukan pulau Batam dan Bintan, dalam skema perjanjian perdagangan bebas (Free Trade Agreement) Singapura-Amerika Serikat.

### **Ketergantungan BBM**

Saat pemerintah mendesign Batam dan Bintan tergantung pada Singapura, pada saat yang sama Singapura mengadopsi dan merealisasikan kajian Nissho Iwai-Pasific Becthel yakni menjadikan Singapura sebagai oil-refinery center terbesar ketiga dunia.

Meskipun bukan Negara produsen minyak dan gas, Singapura berhasil membangun pusat Industri eksplorasi minyak dan gas serta pusat pemrosesan produk ikutannya di pulau Jurong.

Sejumlah kilang beroperasi di pulau-pualu kecil, diantaranya Singapore Refining Company Private Limited (SRC). Perusahaan patungan antara Singapore Petroleum Company Limited dan Chevron Singapore Pte. Ltd, berada di Jurong Island. SRC mengoperasikan kilang yang mampu mengolah 290.000 barel minyak mentah per hari. Produk SRC antara lain bahan bakar gas cair, nafta kimia, bensin, minyak tanah, avtur, diesel, minyak bakar bersulfur rendah, bahan bakar bunker minyak, aspal dan belerang.

Selain SRC, perusahaan lain yang beroperasi di Jurong adalah Exxon Mobil Asia Pacific Pte. Ltd. Perusahaan ini memiliki dan mengoperasikan Kilang dan Chemical Plant berkapasitas 605.000 barel per hari. Kilang ini merupakan yang terbesar yang di dunia yang menghasilkan produk utama berupa LPG, avtur, BBM marine serta pelumas. Perusahaan lainnya yang beroperasi di adalah Sheel Pulau Bukom Refinery yang berkapasitas 458.000 barel per hari.

Sejak menjadi pusat oil-refinery, sebagian besar minyak yang dihasilkan Indonesia diekspor dan diolah di Singapura, untuk kemudian diekspor kembali ke Indonesia.

Tak hanya minyak, gas asal Indonesia juga diekspor ke Singapura, untuk itu dibangun jalur pipa gas mulai dari Jambi, Palembang hingga ke Singapura. Begitu pula pipa gas bawah laut dari Natuna ke Singapura yang digunakan untuk pembangkit listrik. Selain itu, pengeksportan gas Indonesia ke negara lain juga melalui negara tersebut.

Keberhasilan Singapura membangun pusat oil-refinery, membuat sebagian besar impor BBM Indonesia berasal dari Negara itu. Bahkan, Indonesia menggunakan MOPS (Mean of Plats Singapore) untuk menentukan harga patokan harga Bahan Bakar Minyak (BBM) dalam negeri. Akibatnya Indonesia mengalami ketergantungan BBM pada Singapura

Ketergantungan pada impor BBM dari Singapura semakin tinggi, karena setelah berakhirnya rezim Orde Baru, pemerintah sama sekali tidak membangun kilang pegelolaan baru, sedangkan kapasitas dan teknologi kilang yang ada di dalam negeri tidak mampu dan tidak mencukupi mengelola minyak yang dihasilkan di dalam negeri. Alasannya keengganan pemerintah dan Pertamina membangun kilang karena pembangunan kilang tidak terlalu menguntungkan, sedangkan biaya pembangunan kilang terbilang tidak kecil.

Namun, ironisnya saat ada investasi asing ingin membangun kilang pengelolaan, justeru pemerintah “mengagalkan” rencana tersebut, dengan tidak memberikan insentif fiskal kepada mereka. Pada tahun 2012, China Petroleum & Chemical Corporation (Sinopec Corp), berencana membangun kilang minyak senilai US\$ 850 juta atau Rp 7,7 triliun di lahan reklamasi seluas 42,16 hektar di Pulau Janda Berhias, disekitar Batam.

Kilang minyak itu akan menjadi yang terbesar di Asia Tenggara dan menyerap tenaga kerja lokal sebanyak 4.000 orang. Selain membangun kilang minyak, Sinopec juga berencana membuat terminal dengan nama West Point Terminal project yang mengoperasikan penyimpanan dan pengolahan minyak. Fasilitas itu dirancang mampu menampung 16 juta barel minyak dengan kebutuhan produksi impor

sekitar 400.000-800.000 barel per hari untuk tahap pertama. Kehadiran kilang minyak Sinopec Corp diklaim dapat menjamin kebutuhan bahan baku Industri petrokimia nasional.

Namun saat akan memulai pembangunan tiba-tiba proyek tersebut dibatalkan, BUMN China menelan kerugian tidak kecil, bahkan pemerintah China sempat mempertanyakan kegagalan proyek ini kepada pemerintah Indonesia.

Ketidakkampuan kilang dalam negeri, bukan saja berdampak pada tingginya impor BBM Indonesia, namun juga menyulitkan Indonesia untuk menjadi poros maritime dunia, sebagai contoh kegagalan Batam mengembangkan kegiatan alih kapal dan parkir kapal salah satunya disebabkan ketiadaan stok BBM yang cukup bagi kapal-kapal yang singgah di pelabuhan Batam.

Sampai tahun 2015, Terminal Bahan Bakar Minyak (TBBM) Pulau Sambu (pulau yang berada di dekat Batam) yang didirikan Koninklijke Nederland Petroleum Company (KNPC), perusahaan minyak Belanda pada 16 Agustus 1897 (perjanjian antara pihak KNPC dengan Sultan Abdurrachman Maadlan Syah, selama 75 tahun) sebagai depot minyak tangki timbun hanya sebanyak 26 unit dengan total kapasitas 210.000 Kiloliter (KL) dan memiliki tiga dermaga yang hanya bisa disandari kapal maksimal berukuran 40 ribu DWT (dead weight tons) dengan draft maksimal 18 meter.

Kini ketika pertumbuhan ekonomi ASEAN dan Asia meningkat, yang diikuti peningkatan arus lalu lintas perdagangan di Selat Malaka, mendorong pelabuhan-pelabuhan kecil di sekitar lalu lintas perdagangan Asia terus berbenah, menangkap peluang itu.

Potensi pasar lalu lintas kapal lebih dari 200 kapal perhari dengan ukuran diatas 100.000 dwt, hingga kapal berukuran large carrier maupun very large carrier. Hal tersebut menjadi peluang besar bagi kawasan perairan dan pulau kecil di sekitar Selat Malaka, untuk menjadi pusat logistik kegiatan offshore, bunker service, STS Transfer tempat berlabuh. Volume bunkering disekitar perairan Selat Malaka diperkirakan mencapai 30 juta Kiloliter per-tahun.

### **Revitalisasi Sambu dan Tanjung Uban**

Potensi Selat Malaka yang begitu besar serta letaknya pulau Sambu yang bersentuhan dengan pusat 'gravitasi' lalu lintas perdagangan Asia tersebut, mendorong Pertamina meng-upgrade Pulau Sambu dengan membangun tambahan storage berkapasitas 150 KL, serta melakukan pengembangan dermaga agar dapat menampung kapal hingga 100.000 dwt. Selain itu juga dibangun fasilitas blending MFO ( Marine Fuel Oil).

Pengembangan Pulau Sambu dimulai Februari 2014 dengan nilai proyek mencapai 94,8 juta dolar Amerika. Selain Sambu, Pertamina juga mengembangkan terminal BBM Tanjung Uban, Bintan, Kepulauan Riau. Kapasitas storage atau tangki timbun didermaga baru yang bisa disandari kapal berukuran 100.000 dwt serta tingkat hingga sebesar 200.000 KL, dan mengembangkan fasilitas pencampuran migas. Proyek menelan dana sebesar 62,4 juta dolar Amerika.

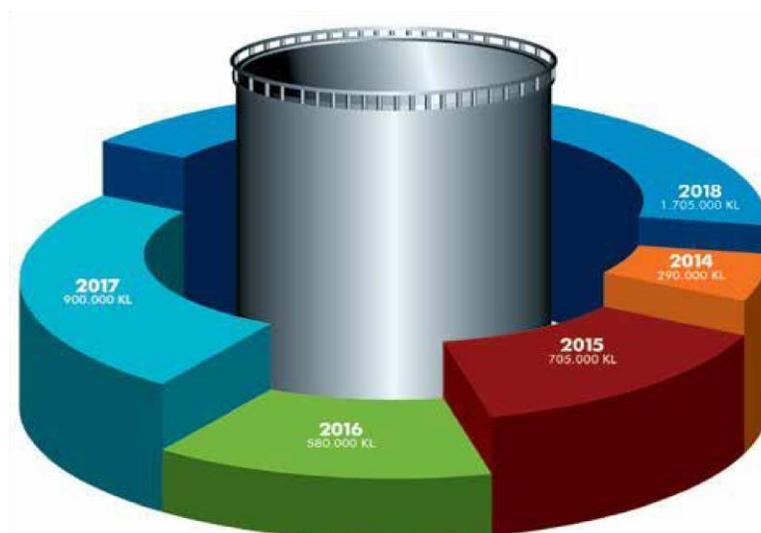
Pengembangan Terminal BBM Pulau Sambu dan Tanjung Uban, dapat menambah cadangan operasional BBM, hingga mencapai 24 hari. Saat ini cadangan operasional BBM yang dimiliki Pertamina di Terminal BBM dan disalurkan ke SPBU hanya memiliki kecukupan untuk 21 hari.

Saat ini rata-rata konsumsi BBM per- hari dalam negeri sekitar 185.000 kiloliter. Melihat angka konsumsi tersebut, storage capacity BBM untuk stok aman pada saat ini mencapai 4,8 juta kiloliter. Dengan perkembangan konsumsi BBM yang terus meningkat, sekitar 7 hingga 9 persen per tahun, makadiperkirakan dalam 9 hingga 10 tahun ke depan, kebutuhan storage dalam posisi stok operasional aman, sekitar dua kali lipat dari kondisi saat ini, atau sekitar 9,6 juta KL. Demikian dalam kurun waktu sepuluh tahun ke depan, Indonesia harus membangun tambahan storage sekitar 6 juta KL. Pertamina berencana membangun storage dengan kapasitas total hingga tahun 2018 sekitar 1,706 juta KL.

Penambahan kapasitas tangki sebesar 150.000 KL menjadi 310.000 KL di Terminal BBM Pulau Sambu, merupakan revitalisasi tahap pertama. Pertamina telah menyusun roadmap pengembangan Pulau Sambu dengan melakukan tiga kali revitalisasi. Tahap ke-2 revitalisasi, akan dimulai tahun 2020, dimana Pulau Sambu menjadi Super Terminal BBM dengan memiliki tangki berkapasitas 560.000 KL. Dan pada tahap ke-3, Pulau Sambu akan Hyper Terminal dengan kapasitas tangki sekitar 835.000 KL pada tahun 2025.

Dalam perhitungan Pertamina pengembangan Pulau Sambu dan Tanjung Uban tahap awal dapat mengambil 5% atau sekitar 30 juta KL per tahun dari total volume bunkering BBM MFO yang lalu lalang di Selat Malaka yang mencapai 30 juta KL per tahun.

Grafik1: Rencana Pembangunan Storage BBM



Sumber : Direktorat Pemasaran dan Niaga Pertamina, 2014

Grafik2: Alur Operasional Stok



Sumber : Direktorat Pemasaran dan Niaga Pertamina, 2014

Pengembangan Pulau Sambu dan Tanjung Uban oleh Pertamina, sesungguhnya bisa disenergikan dengan pengembangan Batam.

Ditengah kelesuhan ekonomi dan industri Batam dalam beberapa tahun belakangan ini, perlu kiranya Batam melirik kembali hasil kajian Nissho Iwai Co. Ltd dan Pasific Becthel sebagai pusat industri petroleum dan petrokimia.

Perwujudan hasil kajian tersebut akan memungkinkan Batam dapat bangkit kembali dari keterpurukan, sekaligus mengurangi ketergantungan impor BBM dari negara lain, dan menjadi pemain utama industri petroleum dan petrokimia dunia. \*\*\*

#### Daftar Pustaka

Edy Burmansyah (2014). Rezim Baru ASEAN: Memahami Rantai Pasokan dan Masyarakat Ekonomi ASEAN. Pustaka Sempu dan Resistance and Alternatives to Globalization (RAG)