

**DRS. LAURENS BAHANG DAMA**  
**KETUA KOMISI V DPR-RI**

---

**“Aspek Ekonomi Politik, Subsidi BBM, APBN dan Transportasi  
Massal dalam Kerangka Ekonomi Hijau”**

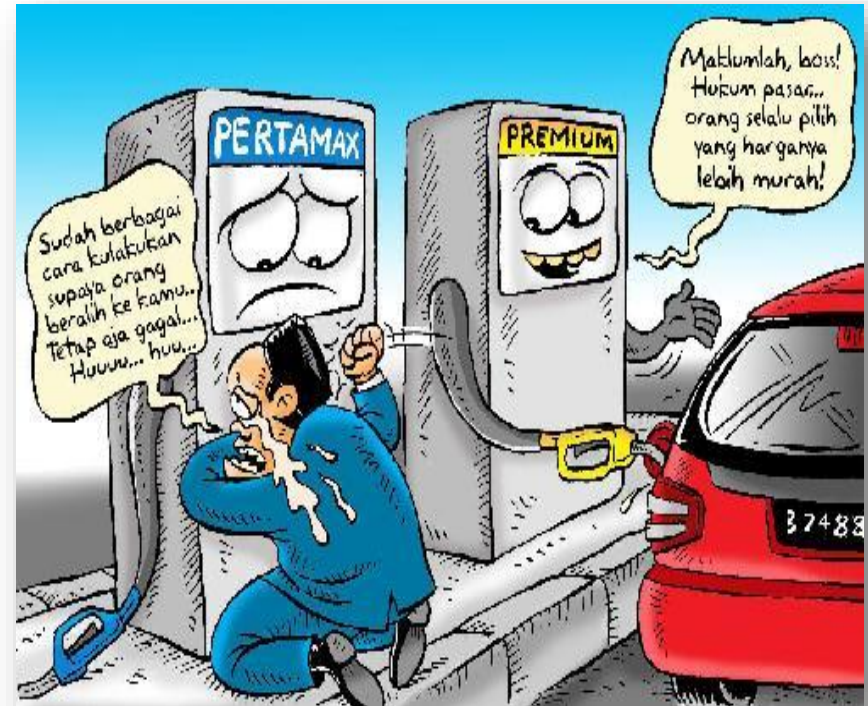
**Disampaikan pada acara dialog publik Pusat Peneliti Perubahan Iklim / Research Center  
For Climate Change-Universitas Indonesia (RCCC-UI), dengan tema :**  
***Prospek Pembangunan Transportasi Massal Pasca Penyesuaian Subsidi BBM***

# Pendahuluan

## Arah kebijakan fiskal APBN

- ❑ Pada tahun 2013, pemerintah melandaskan tema pembangunan pada : **“Memperkuat perekonomian domestik bagi peningkatan kesejahteraan rakyat”**. Untuk itu, pemerintah terus mendorong pertumbuhan ekonomi yang berkelanjutan melalui upaya penyehatan fiskal.
- ❑ Adapun strategi untuk menjaga kesinambungan fiskal meliputi 4 hal pokok, yaitu : **(1)**. Optimalisasi pendapatan negara dengan tetap menjaga iklim investasi, keberlanjutan dunia usaha dan kelestarian lingkungan hidup. **(2)**. Meningkatkan kualitas belanja negara melalui efisiensi belanja yang kurang produktif dan meningkatkan belanja infrastruktur untuk memacu pertumbuhan. **(3)** menjaga defisit anggaran pada batas aman (di bawah 3% terhadap PDB) dan **(d)**. Menurunkan rasio hutang terhadap PDB dalam batas terkendali.
- ❑ Khusus terkait belanja negara, kerangka besar pokok-pokok kebijakan fiskal ini, diharapkan dapat membingkai belanja negara baik belanja K/L atau non K/L agar tetap pada empat hal pokok, yaitu : (1). Mendukung pertumbuhan ekonomi ke level yang lebih tinggi (*pro growth*) (2). Meningkatkan kesempatan kerja (*pro job*), pengentasan kemiskinan (*pro poor*) dan (3) mendukung pembangunan yang berwawasan lingkungan atau (*pro environment*).
- ❑ Dalam konteks transportasi nasional, dan perspektif baru menghadirkan moda transportasi ramah lingkungan, maka arah kebijakan fiskal khususnya di pos belanja, sudah saatnya kritis terhadap alokasi belanja subsidi BBM yang masih membebani APBN. Selain menggerus APBN untuk belanja produktif seperti infrastruktur dll. Selain itu, pembengkakan anggaran subsidi juga berkontribusi merusak lingkungan secara terstruktur.
- ❑ Kendati pun demikian, saat ini, konsumsi bahan bakar minyak (BBM) yang tetap tinggi masih membebani impor dan menjadi pemicu pembengkaknya defisit perdagangan. Selama kuartal III-2013, defisit neraca minyak meningkat 10,6 persen menjadi US\$ 5,9 miliar. Dari laporan Neraca Pembayaran Indonesia (NPI) yang diumumkan Bank Indonesia, selama kuartal III impor minyak meningkat 11,9 persen menjadi US\$ 10,7 miliar. Pemerintah diharapkan mewaspada masih tingginya defisit minyak tersebut.

- ❑ Meskipun pemerintah mengatakan, pengendalian subsidi bahan bakar minyak (BBM) berdampak positif kepada perekonomian dalam jangka panjang, namun ternyata subsidi BBM yang diberikan saat ini belum tepat sasaran pada masyarakat miskin dan sangat miskin.
- ❑ Sebahagian besar subsidi dinikmati oleh kalangan mampu. Dari Rp.210,73 triliun anggaran subsidi BBM, sekurang-kurangnya Rp150 triliun tidak tepat sasaran. Itu artinya, sekitar 71 persen subsidi BBM dinikmati kalangan mampu yang justru tidak berhak atas subsidi itu.
- ❑ Dengan demikian, arah kebijakan fiskal yang berpihak pada orang-orang miskin, terancam tidak nyata dalam realisasi belanja pemerintah. Meskipun subsidi BBM dari tahun ke tahun masih membebani APBN.

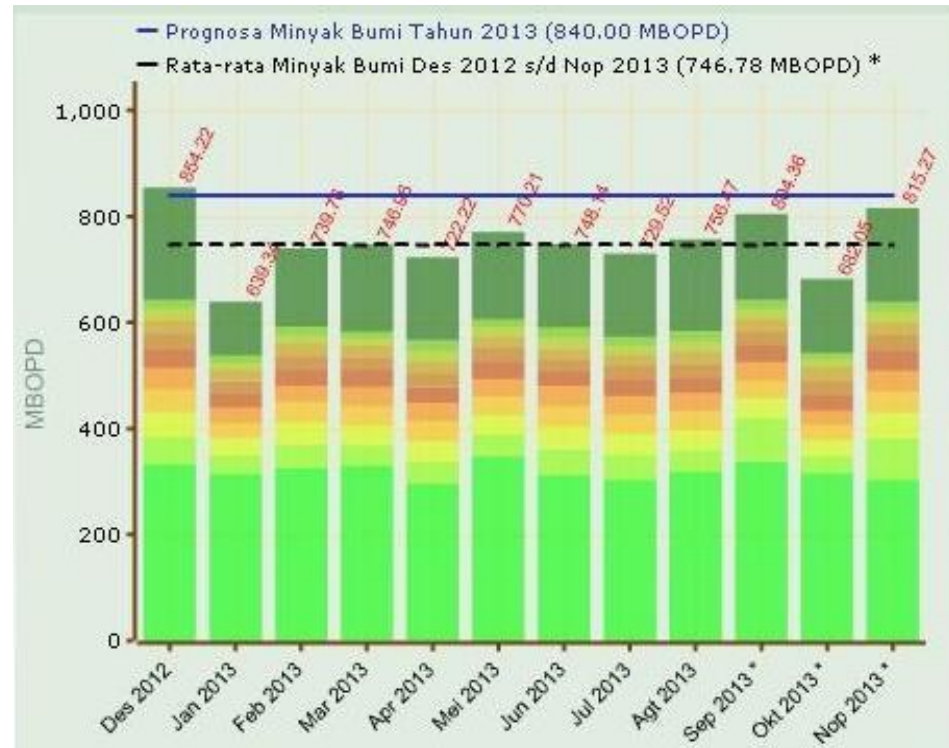


## Aspek Ekonomi Politik BBM

- ❑ Saat ini, pertumbuhan kendaraan berada titik pertumbuhan yang memprihatinkan. Di satu sisi, pertumbuhan tersebut menggambarkan tingginya mobilitas masyarakat atau berjalannya aktivitas ekonomi, di sisi lain menimbulkan persoalan pemanfaatan energi nasional yang serius, khususnya penggunaan subsidi BBM dalam postur APBN yang masih membengkak.
- ❑ Dari sisi APBN misalnya, alokasi pemanfaatan anggaran BBM subsidi, terus mengalami peningkatan. Ditahun 2011 alokasi anggaran subsidi sebesar 54,7%, untuk pemanfaatan transportasi dan listrik. Pada 2012, alokasi subsidi BBM untuk pemanfaatan yang sama naik menjadi Rp. 306 triliun atau sekitar 30% dari total anggaran pemerintah pusat. Dan pada tahun 2013 subsidi BBM kita naik tajam menjadi 61%.
- ❑ Bukan tidak mungkin alokasi anggaran subsidi BBM ini terus membengkak dan menggerus anggaran pembangunan infrastruktur yang menjadi basis pergerakan sektor riil dan roda ekonomi nasional sebagaimana termuat dalam pokok-pokok kebijakan fiskal.
- ❑ Beban APBN terhadap subsidi BBM ini akan semakin bertambah, menimbang tingkat produksi energi di Indonesia masih sangat terbatas. Pencapaian *lifting* minyak yang selalu berada di bawah target, menjadi suatu soal tersendiri. Dan akibatnya, konsumsi minyak/BBM lebih mengandalkan impor. Sebagai negara anggota OPEC, Indonesia tak lagi menjadi negara net ekspor, tapi sebaliknya.

- ❑ **PENCAPAIAN** target *lifting* minyak Indonesia tahun 2013 mendekati kegagalan. Hingga November 2013 pencapaian *lifting* masih berada di kisaran 820 juta barel per hari, dari target yang seharusnya mencapai 840 ribu barel per hari
- ❑ Saat ini Indonesia hanya memiliki cadangan minyak 3.6 Bbbl dan cadangan gas sebesar 104 tcf. Besaran cadangan itu, tidak akan cukup untuk memenuhi kebutuhan Indonesia hingga 15 tahun mendatang.
- ❑ Untuk gas pun demikian, Indonesia membutuhkan pasokan gas total mencapai 7.808 juta kaki kubik per hari (MMSCFD), sedangkan produksi dan alokasi gas nasional selama ini baru sebesar 7.583 juta kaki kubik per hari, sehingga masih ada defisit gas sebesar 300 juta kaki kubik untuk kebutuhan nasional. Anehnya, dalam posisi defisit energi gas nasional ini, pemerintah malah nekat melakukan ekspor gas sebesar 44 persen sejak tahun 2012.
- ❑ Solusinya, mau tak mau pemerintah harus mengandalkan minyak dan gas impor.
- ❑ Dengan menjadi negara pengimpor minyak, maka dari tahun ke tahun, harga minyak dalam negeri kita sangat rentan dipengaruhi gejolak harga pasar internasional.

## Pencapaian *lifting* Migas Nasional



**Sumber :** Kementerian ESDM. Direktorat Minyak dan Gas Bumi

- ❑ Sebagai catatan, nilai impor bahan bakar minyak saat ini telah mencapai 150 juta dollar AS per hari atau setara Rp 1,7 triliun per hari. Beban kebutuhan bahan bakar terus meningkat karena pertumbuhan produksi kendaraan bermotor baru dan belum adanya pembatasan kendaraan bermotor lama.
- ❑ Tingginya impor BBM terjadi karena konsumsi BBM yang terus meningkat, seiring laju pertumbuhan kendaraan bermotor yang sulit dikendali. Konsumsi BBM bersubsidi di Indonesia pada tahun 2011 mencapai 41,7 juta kiloliter (kl), tahun 2012 mencapai 45 juta kl, dan tahun 2013 mencapai 47 juta kl (*data kementerian ESDM 2013*)
- ❑ Pada tahun 2013, produksi mobil diperkirakan 1,2 juta unit dan sepeda motor baru 7 juta unit. Otomatis impor BBM akan semakin meningkat dan memberatkan anggaran pendapatan dan belanja negara (APBN).
- ❑ Belum usai kekhawatiran kita terhadap beban subsidi BBM, tiba-tiba saja pemerintah memberikan kelonggaran penggunaan mobil murah. Dari sisi ekonomi, Mobil murah lebih merugikan publik ketimbang manfaat yang akan dirasakan oleh masyarakat. Selain akan memperbanyak jumlah kendaraan roda empat khususnya di Jakarta, kebijakan tersebut berdampak terhadap sektor perbankan. Saat ini, sebagian besar masyarakat membeli kendaraan bermotor, baik roda dua maupun empat dengan fasilitas kredit. Jika kredit macet, hal ini akan merugikan perbankan maupun konsumen dengan tingginya NPL. Apalagi rata pekerja di Jakarta adalah kontrak (*outsourcing*) yang *sewaktu – waktu kehilangan pekerjaan*.
- ❑ Selain itu, jika suatu kendaraan bermotor memiliki fuel consumption sebesar 14 km/liter, maka akan menjadi hanya 7 km/liter jika digunakan di Jakarta. Dengan kata lain kemacetan telah menyebabkan pemborosan 50%. Padahal jenis BBM yang terbanyak digunakan adalah premium yang notabene masih disubsidi.
- ❑ Kerugian lainnya selain BBM adalah operasi kendaraan, kehilangan nilai waktu, kehilangan potensi ekonomi karena turunnya produktifitas, stress, dan pencemaran udara.

## Transportasi Massal dan Ekonomi Hijau

- ❑ Ada anomali di depan kita tentang mirisnya infrastruktur transportasi dalam negeri. Di satu sisi kita mengalami pertumbuhan kendaraan bermotor yang cukup tinggi, sementara pertumbuhan infrastruktur jalan begitu lambat. Dan untuk ini, Jakarta sebagai Ibukota negara selalu menjadi barometer penting anomali tersebut. Jakarta juga menjadi wajah moda transportasi di Indonesia
- ❑ Dengan pertumbuhan ruas jalan 0,01% tiap tahun, rasanya tidak mungkin kemacetan di Jakarta dapat diurai dengan begitu cepatnya pertumbuhan kendaraan bermotor yang tiap tahun pertumbuhannya 11% per tahun. Apalagi ditambah kebijakan mobil murah. Bukan mengurai kemacetan, malah sebaliknya menambah masalah baru bagi kemacetan dan polusi.
- ❑ Penjualan kendaraan selalu mencetak rekor baru sedangkan penambahan jalan semakin sulit karena semakin terbatasnya lahan dan bertambahnya faktor penghambat lainnya. Sehingga wajar jika sebagian orang mengatakan pada tahun 2014-2015 akan terjadi kemacetan total



- ❑ Selain soal kemacetan, transportasi kita juga menyimpan persoalan polusi yang cukup memprihatinkan
- ❑ Data lingkungan saat ini, menunjukkan bahwa sektor transportasi umumnya berkontribusi sekitar 23% dari emisi gas CO (carbon monoxide/green house gas) dan tumbuh lebih cepat dari penggunaan energi.
- ❑ Perkembangan jumlah kendaraan bermotor di perkotaan yang sangat pesat saat ini, diduga terkait kecenderungan terjadinya perembetan kenampakan fisik kekotaan ke arah luar (*urban sprawl*) yang tidak diikuti dengan penyediaan sistem angkutan umum yang memadai.
- ❑ Konsekuensinya, ketergantungan masyarakat terhadap kendaraan pribadi dan penggunaan BBM semakin meningkat.
- ❑ Berbagai studi yang ada menuding bahwa transportasi yang tidak terkendali telah mengakibatkan penurunan kualitas kehidupan perkotaan seperti menurunnya tingkat kesehatan masyarakat, buruknya kualitas udara perkotaan, meningkatnya korban kecelakaan lalu lintas, meningkatnya tekanan kejiwaan akibat kemacetan dan berkurangnya aktivitas fisik seseorang karena lebih banyak di kendaraan.
- ❑ Sistem transportasi perkotaan yang disandarkan pada penggunaan kendaraan pribadi telah terbukti mengonsumsi energi yang berlebihan, mengganggu kondisi kesehatan masyarakat, dan tingkat pelayanan yang terus menurun walaupun dengan investasi yang terus bertambah.

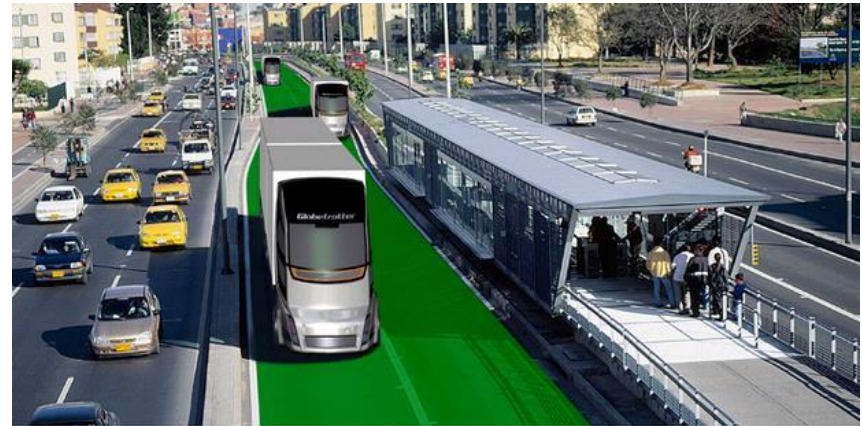




## Ke arah mana transportasi massal dan anggaran hijau?

- ❑ Berbagai dampak lingkungan yang muncul akibat aktivitas transportasi tersebut telah mendorong munculnya gerakan untuk mengembangkan suatu sistem transportasi yang lebih ramah lingkungan yang dikenal sebagai transportasi berkelanjutan (*sustainable transport*)
- ❑ Transportasi berkelanjutan merupakan suatu transportasi yang tidak menimbulkan dampak yang membahayakan kesehatan masyarakat atau ekosistem dan dapat memenuhi kebutuhan mobilitas yang ada secara konsisten dengan memperhatikan: (a) penggunaan sumber daya terbarukan pada tingkat yang lebih rendah dari tingkat regenerasinya dan (b) penggunaan sumber daya tidak terbarukan pada tingkat yang lebih rendah dari tingkat pengembangan sumber daya alternatif yang terbarukan
- ❑ Dalam konteks perencanaan kota, konsep ini diterjemahkan sebagai upaya peningkatan fasilitas bagi komunitas bersepeda, pejalan kaki, fasilitas komunikasi maupun penyediaan transportasi umum massal yang murah dan ramah lingkungan seperti KA listrik maupun angkutan umum lainnya yang dapat mengurangi penggunaan kendaraan pribadi, khususnya di kawasan CBD
- ❑ Di samping itu, konsep transportasi berkelanjutan juga mendorong upaya pemanfaatan teknologi komunikasi dan informasi untuk mengurangi kebutuhan pergerakan orang dan barang melalui penerapan konsep tele-conference, tele-working, tele-shopping, tele-commuting maupun pengembangan kawasan terpadu di perkotaan yang dapat mengurangi kebutuhan mobilitas penduduk antarkawasan seperti *Transit Oriented Development (TOD)*

- ❑ Beberapa bentuk penerapan manajemen kebutuhan transpor atau (*Transport Demand Management*) TDM yang mungkin dilakukan adalah mendorong peningkatan okupansi kendaraan melalui kebijakan ride-sharing, three-in-one, car-pooling dan lain-lain.
- ❑ Menyediakan sarana angkutan umum yang cepat, murah dan nyaman yang dapat menjangkau seluruh bagian kota.
- ❑ Menyediakan fasilitas untuk mendorong penggunaan sarana angkutan tak bermotor seperti jalur sepeda, jalur pejalan kaki yang dapat mengurangi ketergantungan kepada kendaraan bermotor.
- ❑ Titik urgensi dari semua ini adalah, bila belanja infrastruktur kita khususnya yang berkaitan dengan transportasi, semakin efektif dan produktif serta berorientasi pada masa depan lingkungan. []



**== *Terima Kasih* ==**