



**DEWAN PERWAKILAN RAKYAT
REPUBLIK INDONESIA**

**RISALAH RAPAT SEMENTARA
BADAN AKUNTABILITAS KEUANGAN NEGARA DPR RI**

Tahun Sidang	:	2019-2020
Masa Persidangan	:	IV
Rapat Ke	:	1
Jenis Rapat	:	RDPU
Sifat Rapat	:	Terbuka
Hari, Tanggal	:	Senin, 6 Juli 2020
Waktu	:	13.15 WIB – 15.16 WIB
Tempat	:	Ruang Rapat BAKN
Acara	:	Pembahasan terkait Mendapat masukan terkait dengan Kebijakan Pengelolaan Subsidi Energi Listrik, BBM dan Gas.
Ketua Rapat	:	Ahmad Syaikhu - PKS
Sekretaris Rapat	:	Mardi Harjo, S.E., M.Si.
Hadir Anggota	:	Anggota BAKN DPR Republik Indonesia 1.F-PDIP - I Gusti Agung Rai Wirajaya, SE, MM. 2.F-P. Nasdem - Sugeng Suparwoto 3.F-P. Demokrat - Marwan Cik Asan 4.F.PKS – Ahmad Syaikhu 5.F.PG – H. Mukhammad Misbakhun
Undangan	:	1.Yayasan Lembaga Konsumen Indonesia (YLKI) 2.Masyarakat Transportasi Indonesia (MTI) 3.DPP Organisasi Angkutan Darat Indonesia (Organda)

JALANNYA RAPAT:
KETUA RAPAT/F-PKS (AHMAD SYAIKHU):

Assalamualaikum Warrahmatullahi Wabarakatuh.
Salam sejahtera untuk kita semuanya

Yang saya hormati pengurus Organda Bapak Adrianto Djokosoetono, SITU, MBA beserta jajaran.
Juga yang saya hormati ketua MTI Bapak Dr. Harya Koko Dilon.

Kita masih menunggu juga nanti bergabung dengan kita dari YLKI.

Yang saya hormati pimpinan dan anggota BAKN.

Dalam kesempatan ini memang banyak acara-acara yang paralel Pak, jadi BAKN ini enggak banyak anggotanya cuma sembilan sebagaimana partai atau fraksi yang ada di DPR. Jadi saya sendiri dari Fraksi PKS sebagai Wakil Ketua BAKN. Nanti kemungkinan menyusul karena ini ada agenda yang berbarengan dengan Komisi XI. Saya sendiri hari ini juga berbarengan juga dengan di Komisi V.

Nah mengingat acara ini adalah mendapatkan masukan dari Organda, MTI dan YLKI jadi ini tidak memerlukan kuorum ya. Namun demikian *Insyallah* nanti menyusul barang kali dalam kesempatan perjalanan rapat kita. Sebagian juga baru *landing* dari Bali baru jam 13.30.

Bapak-Ibu saudara-saudara sekalian yang saya hormati saya banggakan.

Pertama-tama mari kita panjatkan puji syukur ke hadirat Allah SWT Tuhan Yang Maha Kuasa yang telah melimpahkan rahmat dan karunia Nya kepada kita semua sehingga siang hari ini kita bisa bertemu, berkumpul dalam rangka mendapatkan masukan terkait dengan subsidi energi untuk perbaikan ke depannya.

Perlu saya sampaikan bahwa menurut Peraturan Tata Tertib No. 1 tahun 2020 yang disebutkan dalam Pasal 254 ayat 4, semua jenis rapat DPR dihadiri oleh anggota kecuali dalam keadaan tertentu yakni keadaan bahaya, kepentingan yang memaksa, keadaan luar biasa, keadaan konflik, juga bencana alam dan keadaan tertentu lain yang memastikan adanya urgensi nasional, rapat dapat dilakukan secara virtual dengan menggunakan teknologi informasi dan komunikasi. Dalam kesempatan ini juga kita menghubungkan dengan virtual dengan anggota-anggota yang lain tapi masih belum ada yang bergabung.

Nah Bapak-Ibu saudara-saudara sekalian yang saya hormati saya banggakan.

Bahwa sekali lagi rapat dalam kesempatan kali ini adalah ingin mendapatkan masukan-masukan terkait dengan subsidi energi. Oleh karena itu karena ini tidak memerlukan kuorum, saya nyatakan rapat ini dibuka dan terbuka untuk umum.

(RAPAT DIBUKA PUKUL 13.15 WIB)

Bapak-Bapak Ibu-ibu saudara-saudara sekalian yang saya hormati saya banggakan.

Sekali lagi kami mengucapkan terima kasih atas kehadiran Bapak-bapak Ibu-Ibu sekalian dalam rapat ini, *wabil* khusus kepada Sekretaris Jendral MTI juga kepada Ketua Umum DPP Organda dan juga pada YLKI yang dalam kesempatan ini memberikan masukan terkait dengan kebijakan pengelolaan subsidi energi BBM dan gas. Perlu saya sampaikan bahwa salah satu *concern* dari BAKN ini tugas utamanya adalah melakukan penelaahan terhadap temuan-temuan hasil pemeriksaan Badan Pemeriksa Keuangan.

Nah tentu nanti temuan-temuan utamanya terkait dengan subsidi energi sesungguhnya itu yang akan kita alami. Nah karena dalam kaitan periode-periode tertentu ini, kita melakukan tematik. Kemarin yang kita lakukan adalah kaitan dengan penelaahan terhadap Dana Otonomi Khusus dan Dana Keistimewaan. Nah untuk periode dua masa sidang ini, kita ingin mengambil tema yaitu subsidi energi.

Nah oleh karenanya Bapak-bapak yang hadir dalam kesempatan ini saya kita ini menjadi *stakeholder* yang utama dalam upaya untuk melakukan perbaikan-perbaikan subsidi ke depan. Oleh karena itu mungkin sebagian pertanyaan sudah kami layangkan pada Bapak-bapak sekalian dan mudah-mudahan dari sana akan berkembang dengan pertanyaan-pertanyaan yang lain dan *Insyallah* mudah-mudahan ini akan menjadi masukan yang sangat berharga untuk perbaikan pada kesempatan-kesempatan yang akan datang.

Demikian barang kali pengantar dari saya. Selanjutnya kami persilakan pada saudara yang pertama kali tadi yang hadir dari MTI ya? Dan juga tadi saya sudah baca juga jawaban dari pertanyaan-pertanyaan yang dilayangkan. Silakan pada Pak Dilon untuk menyampaikan.

SEKRETARIS JENDRAL MTI (Dr. HARYA KOKO DILON):

Terima kasih Bapak Pimpinan.

Assalamualaikum Warrahmatullahi Wabarakatuh.
Salam sejahtera untuk kita semua.

Terima kasih atas undangan yang disampaikan kepada Masyarakat Transportasi Indonesia itu ikut berdiskusi mengenai masalah subsidi energi bidang transportasi dan pelayanan umum. Betul kami sudah mendapat undangan sejak hari Kamis atau Jumat minggu lalu dan kami memberikan *respons* secara tertulis. Mungkin untuk selanjutnya saya bacakan.

Pertanyaan pertama mengenai, inti sarinya saja mungkin ya Pak untuk mempersingkat. Jadi kebijakan bersubsidi merupakan instrumen fiskal untuk koreksi terhadap ketidak sempurnaan pasar atau *market imperfections*. Namun ternyata mungkin ada temuan bahwa hal tersebut, tujuan dari subsidi tersebut tidak tercapai. Rekan-rekan kami adalah demikian bahwa kata kuncinya di sini adalah koreksi terhadap *market imperfections* nya atau *distorsing* pasar.

Nah ini perlu diperdalam menurut saya karena saya belum mendapat laporan BPK nya tapi mungkin secara akademik sebisa saya jawab berikut ini. Jadi kalau kita sumber, betul bahwa ada pasar bebas, itu mungkin mengandung

ketidak sempurnaan. Nah tapi jenis nya apa, sumbernya apa, sifatnya apa, itu semacam mungkin kalau kita melihat dokter lihat pasien ya harus mendiagnosa yang tepat dulu baru memberikan obat. Nah jadi perlu dipastikan bahwa koreksi sebagai obat ini yang dimaksud sekurang-kurangnya tidak memperparah ketidak sempurnaan. Jadi maksudnya kan prinsip dalam memberikan obat itu sekurang-kurangnya obatnya sebelum mujarab tidak racun, tidak memperparah penyakit. Nah makanya saya sebut di sini (suara tidak jelas) atau obat tidak boleh lebih buruk dari permasalahan.

Namun di paragraf kedua menurut hasil temuan ternyata itulah yang terjadi. Ternyata yang terjadi adalah koreksi ini dalam bentuk subsidi energi bukan hanya belum sepenuhnya memecahkan masalah, tapi justru memperparah ketidak sempurnaan tersebut. Ini menurut TOR yang kami terima seperti itu. Khusus dalam hal transportasi disebabkan oleh tingginya mobilitas kelompok berpendapatan tinggi. Jadi makin tinggi pendapatan, maka kemampuan mereka untuk membeli kendaraan bermotor pribadi dan juga bermobilitas lebih tinggi, artinya apa? Konsumsi energinya, BBM dalam hal ini lebih tinggi. Artinya apa? kalau BBM nya disubsidi, kenikmatan subsidi itu lebih besar dia pakai.

Saya kira begitu pula halnya dengan *cooking fuel* ya, bahan bakar untuk memasak ya, gas. Iya semakin tinggi pendapatan, mungkin ya konsumsi memasaknya juga mungkin lebih banyak, mungkin. Saya belum lihat secara empirik hasil temuan itu. Tapi juga saya kira secara akademis bisa dipastikan, bisa diteori (suara tidak jelas) semakin tinggi pendapatan maka semakin tinggi pula konsumsi pangan maupun non pangan. Kalau konsumsi pangan berarti *cooking fuel* nya semakin besar. Mungkin itu yang, itu temuan-temuan itu mungkin perlu (suara tidak jelas).

Nah namun selain itu juga kalau di khusus di transportasi yang saya kebetulan mendalami, adalah penggunaan konsumen bahan bakar yang sangat signifikan sekaligus menyumbang emisi gas rumah kaca. Nah ini adalah salah satu wujud ketidak sempurnaan pasar dari energi, dan ditimbulkan dari eksternalitas negatif, konsumsi bahan bakar energi. Maksud saya dari eksternalitas negatif adalah ketika misalnya yang timbul karena di luar transaksi. Jadi ketika saya menggunakan BBM, asap yang saya timbulkan kan dibebankan kepada masyarakat luas yang tidak terlibat dalam transaksi saya dengan misalnya Pertamina atau SPBU. Dan seterusnya.

Nah itu adalah sebenarnya bentuk ketidak sempurnaan juga yang mungkin, karena mungkin bukan ranahnya BPK jadi mungkin enggak jadi temuan. Ini yang masalah lingkungan, bukan masalah fiskal. Tapi saya mau sampaikan juga secara akademis bahwa memang ini adalah tren global, Indonesia bukan satu-satunya negara di mana sektor transportasi itu boros bahan bakar atau energi. Tapi energi *mix* kita memang di bawah rata-rata G20. Ini saya kebetulan pernah melakukan studi dan temuan ini adalah bahwa sektor transportasi itu kira-kira 30% dari total emisi CO2 karena kita masih sangat tergantung pada bahan bakar fosil. *Biofuel* hanya 3,5% dari total energi *mix* atau bauran energi. Nah ini sangat jauh di bawah 6% rata-rata negara G20.

Nah di sini juga temuannya dari Bank Pembangunan Asia dimana kita salah satu anggota bahwa sektor transportasi di Jakarta mengemisikan 18 metrik ton CO2 pada tahun 2016. Nah angka ini akan *double* pada tahun 2030 dan di sini Jakarta adalah 11% dari emisi gas rumah kaca. Nah kenapa saya menggunakan ini? Memang studinya studi lingkungan, tapi ini kan adalah pendekatan 1:1 dengan konsumsi bahan bakar. Jadi ketika, kita enggak mungkin

ya dengan kualitas bahan bakar yang kita punya sekarang ini kita bisa mengurangi gas rumah kaca dengan membakar lebih banyak, atau lebih banyak mengonsumsi BBM.

Nah jadi ketidak sempurnaan, jadi selain ketidak sempurnaan dalam alokasi subsidi atau distribusi ini membebani keuangan negara, tidak berkeadilan. Ketidak sempurnaan ini juga terwujud dalam besarnya emisi gas rumah kaca dan polusi lokal dari pembakaran transportasi. Mungkin kita yang di Jakarta dalam 2 bulan terakhir ini kita sempat lihat Jakarta tiba-tiba udaranya bersih, karena konsumsi energinya ternyata berkurang. Jadi kita paham bahwa harusnya ada cara lebih baik bagaimana kita tetap bisa bertransportasi tapi dengan dampak emisi yang lebih kecil.

Nah masuk ke poin kedua. Jadi konsumen pengguna transportasi menikmati subsidi energi secara tidak langsung. Yang kita nikmati dari kita membeli BBM itu adalah kan ketika BBM itu bisa menggerakkan alat transportasi kita. Nah jadi kalau kebutuhan transportasi itu diukur dengan penumpang kilometer atau untuk penumpang atau ton kilometer untuk angkutan barang. Efisiensi diukur dari konsumsi energi per penumpang atau per kilometer. Jadi misalnya berapa liter BBM bisa menggerakkan berapa, mengangkut penumpang berapa kilometer. Kurang lebih seperti itu.

Nah untuk angkutan penumpang berarti efisiensi dapat ditingkatkan dengan kurang lebih 2 cara. Yaitu solusi angkutan umum, jadi mengurangi jumlah kendaraan untuk mengangkut jumlah penumpang yang sama. Dan juga solusi efisiensi bahan bakar kendaraan. Maksudnya kendaraannya itu juga lebih efisien bahan bakar atau ya bisa juga kedua-duanya. Tentunya lebih bagus seperti itu.

Contoh yang paling ideal menurut temuan dari studi kami adalah sebenarnya bus listrik yang paling mudah diterapkan sekarang karena kalau busnya sudah ada, sudah mengangkut penumpang jelas lebih efisien kalau bus tersebut dielektrifikasi tentunya juga lebih ramah lingkungan. Sekurang-kurangnya untuk emisi lokalnya ya. Kalau misalnya, mungkin kalau teman-teman dari masyarakat energi misalnya berargumentasi bahwa kalau listriknya dari batu bara itu mungkin sama saja. Tapi itu iya saya hormati kebakaran mereka.

Nah jadi rendahnya harga bahan bakar fosil membuat sumber energi baru tidak terbarukan, eh terbarukan seakan-akan tidak kompetitif secara komersial meskipun manfaat ekonomi jangka panjang dan lingkungan sangat signifikan. Nah jadi koreksi terhadap koreksi ini harus lebih fokus kepada kebijakan energi yang menstimulasi inovasi dan bukan malah mematikan.

Jadi teman-teman, kebetulan saya dari Institut Teknologi kuliah saya dulu, Mas Andre juga, banyak teman-teman kita mungkin ya banyak mengeluh begitu ya yang mencoba mengembangkan energi terbarukan (suara tidak jelas) itu, ketika sudah di hilir, ketika sudah menjadi pembangkit segala macam, mereka selalu mengeluh, wah tapi tidak bisa bersaing dengan bahan bakar fosil. Apalagi kalau retailnya selalu memang dijaga rendah.

Jadi bagi konsumen pengguna transportasi yang paling penting adalah perpindahan dari titik A ke titik B secara aman paling penting, nyaman, dan efisien baik dari segi waktu maupun biaya. Bagi non pengguna, *tren off* dari konsumsi energi ini kan tentu ada akan menghasilkan besaran nilai subsidi dan dampak lingkungan. Nah ini saya mau sampaikan di sini, karena TOR menyebutkan beban fiskal sehingga ada sektor-sektor lain yang tidak, jadi pembangunan yang tidak terjadi.

Jadi tentu seseorang yang memiliki kendaraan pribadi lebih menikmati dari pada yang tidak memiliki kendaraan pribadi. Nah ini saya katakan dalam subsidi energi ini, kalau kebijakannya subsidi bahan bakar langsung seperti itu ya, yang non pengguna yang mungkin membutuhkan layanan lain jadi enggak kebagian dan tidak menerima manfaat dari subsidi tersebut. Nah juga dampak lingkungan. Kalau ini kan sepertinya saya mungkin ingin menghirup udara segar tapi karena ada konsumsi energi atau bahan bakar yang kurang baik jadi jumlah emisi terlalu besar. Nah ketika disubsidi artinya apa? 2 kali kita rugi sebenarnya, fiskal negara yang rugi dan mungkin beban, mungkin dampak penyakit atau kesehatan dari emisi gas polusi itu juga berdampak pada tujuan pembangunan manusia jangka panjang. Yang saya mau tekankan di sini.

Nah jadi kehadiran negara menurut kami di sektor energi transportasi perlu di (suara tidak jelas) sebagai berikut. Pertama, restrukturisasi reformasi angkutan umum bus ya, menghapus sistem setoran. Ini juga karena adalah menurut pandangan kami adalah sumber ketidak sempurnaan pasar di jasa transportasi dan juga investasi angkutan masal. Saya kira ini kita sudah banyak diskusi juga mengenai penghapusan, reformasi angkutan umum. Saya bisa sampaikan Kementerian Perhubungan cukup progresif dalam hal ini dengan skema *by deservise* dan seterusnya, bukan hanya di Jakarta tapi juga di kota besar lainnya (suara tidak jelas).

Dan kedua, elektrifikasi kendaraan agar sumber energi terbarukan dapat digunakan oleh sektor transportasi. Nah jadi kalau misalnya sudah mobilnya, kendaraannya listrik kita akan lebih mudah, sektor transportasi akan lebih mudah di, menggunakan sumber terbarukan (suara tidak jelas) pembangkitnya saja, iya kan? Kalau mesin mobil kita sudah atau bus kita sudah listrik, berbasis listrik maupun, banyak lah teknologinya banyak pilihannya. Tapi kalau sudah listrik, nanti ya tinggal pembangkitnya dari batu bara sudah lewat masa siklus proyeknya begitu diganti *renewable* atau sumber terbarukan, maka makin banyak juga yang bisa diserap oleh sektor transportasi.

Nah sekarang bagaimana dengan non pengguna. Misalnya saya hanya butuh mungkin hanya butuh BBM mungkin hanya butuh 5 liter se bulan. Tapi saya butuh mungkin beras, butuh mungkin 20 liter sebulan. Mungkin saya juga lebih suka kalau saya dapat subsidi supaya saya bisa beli lebih banyak beras tapi saya bisa mengurangi konsumsi BBM saya, mungkin karena juga bisa naik angkutan umum kalau sudah (suara tidak jelas).

Nah jadi pengguna (suara tidak jelas) sangat rendah dan masyarakat pedesaan yang non urban mungkin BLT lebih cocok sebagai kompensasi atau substitusi. Nah ini mau saya sampaikan begini, jadi kalau di pedesaan itu kan se orang itu berjalan 1 Km mungkin kenikmatannya, tujuan perjalanan yang dia dapat hasilkan itu tidak sebanyak kalau dia di dalam kota. Kalau saya di kota kan 5 Km itu sudah banyak sekali yang bisa saya lakukan kegiatan. Sedangkan kalau di desa mungkin tidak. Jadi dan mungkin saya lebih sering melakukan itu karena ya lebih banyak manfaat dari pergerakan saya di kota. Nah di desa itu mungkin tidak ya. Nah jadi mungkin mereka juga akan terdampak kalau misalnya kita hapus subsidi energi itu betul, saya sepakat. Nah mungkin itu modelnya di kompensasi dengan BLT tadi.

Ketiga, jadi ini menurut saya kelanjutan dari No. 2 di atas. Dan ini distorsi itu diperparah karena 3 hal berikut ini, yang terdiri (suara tidak jelas) kendaraan pribadi, relatif lebih mampu, konsumsi per kapita lebih tinggi karena penggunaan kendaraan pribadi. Meskipun saya benar, saya kalau misalkan saya pengguna

bus, saya menikmati kendaraan, subsidi BBM tapi kan saya bagi dengan seluruh jumlah penumpang di dalam bus. Sedangkan kalau saya pribadi ya saya sendiri yang menikmati. Dan begitu juga dinikmati oleh mereka yang bermobilitas tinggi itu berkoordinasi dengan pendapatan. Itu yang mungkin yang disebut dalam TOR mengapa subsidi itu bersifat regresif dalam transportasi, inilah kenapa.

No. 3 secara tidak langsung kan berpendapatan tinggi artinya belanja juga lebih banyak. Artinya angkutan barang yang disubsidi itu juga sebenarnya mereka lebih secara enggak langsung lebih banyak. Semua bahan pokok atau bahan apa pun yang menggunakan jasa transportasi diangkut ya yang berpendapatan lebih tinggi akan mengonsumsi lebih banyak. Jadi sebenarnya itulah kenapa mungkin kalau ada temuan itu regresif dalam kaitannya transportasi seperti itu. Nah itu apa perlu direformasi dengan instrumen-instrumen yang lebih tepat sasaran.

Di sini juga No. 4 (suara tidak jelas) perlu lebih berpihak kepada nasib para konsumen akhir jasa transportasi bukan pengusaha. Nah justru di sini saya yakin juga pengusaha-pengusaha itu akan senang kalau Pemerintah memberi kebijakan yang memberi insentif (suara tidak jelas) efisiensi dan inovasi bagi pengusaha dan bukan sebaliknya. Jadi saya yakin teman-teman di Organda juga akan senang kalau yang bisa mengefisiensikan biaya operasional mereka sehingga tujuan akhirnya adalah pilihan, sesudah konsumen memberikan konsumen pilihan yang paling baik. Jadi pengusaha jasa transportasi yang paling efisien karena juga pengusaha yang tidak efisien itu bukan hanya membebani konsumen tapi juga membebani pengusaha yang efisien. Seperti itu.

Nah ke lima, distorsi alokasi subsidi energi bahan bakar khususnya bidang transportasi sangat sulit untuk dipantau. Mungkin kita pernah bereksperimen dengan berbagai model dimana angkot dikasih, *ditracking* lah segala macam lalu kalau mau *ngisi* harus, nah itu kan adalah, itu sebenarnya biaya transaksi lagi Pak. Dan artinya apa juga, jaminannya nanti setelah dia mengisi misalnya ada kalau, ada perbedaan harga antara angkutan umum maupun non angkutan umum. Plat hitam sama plat kuning, nanti ya plat kuning masuk, isi, sedot saja. Itu yang, itu membuka peluang kalau misalnya ada disparitas harga antara plat kuning sama plat hitam. Jadi saya kira lebih baik kita berpikir jangan di hilir, begitu. Berpikir di hulu, seperti itu.

Nah ini juga menyebabkan di perkotaan bahan bakar murah membuat layanan angkutan umum yang lebih efisien ruang, seperti Trans Jakarta kurang kompetitif secara komersial. Dan bidang angkutan barang moda kereta api yang lebih efisien menjadi kurang kompetitif karena bersaingnya dengan angkutan truk yang disubsidi bahan bakarnya. Dari sini mau saya sampaikan bahwa kadang-kadang pengguna kendaraan roda dua itu kan juga angkutan yang tidak aman, tapi karena subsidi nya sangat murah, dia enggan beralih untuk ke angkutan umum masal, begitu.

Nah No. 6 dan ini ada tanggapan lagi, tambahan saya ingat di Bapak, jadi kehadiran negara ini (suara tidak jelas) saya sampaikan ada 3 poin tadi. Revitalisasi reformasi angkutan umum, elektrifikasi kendaraan dan BLT bagi non pengguna maupun masyarakat pedesaan. Selain distribusi ketidak tepatan sasaran distribusi subsidi juga menurut kami memandang ada eksternalitas dampak lingkungan nomor pertama. Nah karena subsidi ini cenderung memberi insentif penggunaan bahan bakar fosil berkualitas rendah dan kotor atau tinggi kandungan polutannya. Ini maksudnya gini, ini bukan hanya BBM ya, tapi mungkin juga PLTU ya karena dia ingin bahan bakar yang semurah-murahnya ya

karena memang ada (suara tidak jelas) demikian. Maka ya sudah kalau kualitasnya rendah tetap dibakar juga, yang artinya tinggi polutannya. Seperti itu.

Nah ini mendistorsi insentif inovasi energi baru terbarukan. Jadi meskipun teman-teman kita yang lebih pintar di Institut Teknologi seterusnya gitu, mereka bisa menemukan banyak inovasi. Nah namun ketika sudah di hilir jadi gagal. Dan dalam jangka panjang ini menstimulasi penggunaan kendaraan bermotor yang juga boros ruang sehingga kapasitas jalan seakan tidak pernah cukup. Nah ini efek jangka panjangnya Pak. Jadi kalau saya, mungkin saya mulai dengan kendaraan roda dua, pendapatan saya makin tinggi, saya bisa beli mobil, tetap BBM nya disubsidi, akhirnya ya ruang jalan semakin sempit karena semakin banyak orang (suara tidak jelas) dan tentunya tujuan pembangunan adalah betul, membuat orang semakin tinggi pendapatannya namun ya kelangkaan ya, ruang jalan itu kan ruang kota adalah suatu sumber daya (suara tidak jelas).

Nah lalu juga menurunkan minat atau daya tarik kendaraan ramah lingkungan dan angkutan umum. Ini karena, jadi kalau saya mungkin naik MRT gitu ya, naik atau naik Trans Jakarta, jadi kan beban kenikmatan subsidi yang saya terima kan dari subsidi APBD ya. Seperti itu. Nah mungkin saya justru angkutan pribadi itu jelas lebih nyaman dan kalau bisa disubsidi ya saya mungkin akan tetap menggunakan kendaraan pribadi saya meskipun layanan transportasi umumnya yang lebih efisien sudah tersedia, seperti itu. Lanjut.

Nah ini mengenai agen penyalur. Jadi kalau, saya paham yang dimaksud di sini adalah mungkin operator SPBU maupun distributor gas ya. Tapi kalau menurut saya selain operator SPBU, operator jasa angkutan transportasi itu juga agen penyalur secara enggak langsung karena konsumen akhirnya adalah pengguna jasa transportasi. Jadi bagi pengusaha transportasi kan ini adalah *input cost* kan. Yang mereka jual kan bukan bahan bakarnya ke konsumen. Tapi sudah ditransformasikan jadi layanan kendaraan kilometer tersebut. Jadi bagian dari rantai niaga tersebut.

Nah jadi, dan ini kalau yang saya paham dari distribusi banyaknya SPBU ini, justru di hulunya Pak yang *problem* karena ketika subsidi bahan bakar lebih banyak dinikmati oleh konsumen berpendapatan tinggi, maka pengusaha juga akan lebih berminat menjadi agen penyalur di wilayah yang berpendapatan tinggi pula. Maksudnya apa? Kalau dia pengusaha mau jadi operator SPBU, iya dia akan cari wilayah dimana banyak mobil. Jadi distorsinya itu bukan di level agennya (suara tidak jelas) jalur dia di hulu lagi, begitu. Jadi distorsinya bereformasi menyeluruh bukan hanya di hilir di tata niaga (suara tidak jelas). Jadi kalau (suara tidak jelas) apakah sebarannya baik atau buruk ya kalau saya mau buka Pom bensin ya saya akan cari perumahan yang banyak mobilnya. Artinya masyarakat berpendapatan tinggi lagi.

Jadi (suara tidak jelas) negara perlu direformasi akan berpihak (suara tidak jelas) pada konsumen, apabila daya beli masyarakat meningkat antara lain dengan BLT, ini yang (suara tidak jelas) sinyal bagi pengusaha yang menjadi agen penyalur di wilayah yang menerima BLT. Nah jadi kalau misalnya, oke ini mungkin terlalu akademis, tapi begini. Kalau misalnya dalam jangka panjang saya tahu, oh ini daerah sini tadinya tidak menerima apa-apa lalu sekarang ada BLT di situ, daya beli meningkat. Nah mungkin secara insting bisnis operator, oh ya sudah kalau gitu saya jadi yang pertama untuk menyalur, menjual baik berapa (suara tidak jelas) maupun SPBU di tempat dimana saya tahu daya belinya sudah meningkat, seperti itu.

Terakhir sekaligus menutup. Jadi saya menyusun tanggapan ini dari sudut pandang ilmu ekonomi transportasi. Kita berfokus pada pertama, kelangkaan atau keterbatasan dan juga eksternalitas, yaitu dampak ekonomi sosial yang ditimbulkan kepada pihak lain yang tidak terlibat dalam transaksi. Nah bahan bakar fosil adalah sumber daya terbatas dimana penggunaannya menimbulkan dampak lingkungan bagi pihak-pihak yang tidak terlibat dalam transaksi, produksi, konsumsi. Jadi maksudnya saya, Pertamina yang memproduksi, saya mengonsumsi, tapi asapnya dihirup oleh anak bangsa lainnya.

Ketergantungan terhadap bahan bakar fosil dan subsidi tidak berkelanjutan. Mungkin awalnya dimaksudkan untuk solusi jangka pendek. Jadi saya juga lihat ke sejarah, mungkin memang waktu itu ada krisis ya, sehingga ada anjloknya daya beli masyarakat dalam mungkin ada instabilitas politik waktu itu tahun 60-an. Jadi mungkin itulah sejarah-sejarah mungkin dari situ. Sedangkan dalam jangka panjang, sumber daya tidak terbatas karena selalu, sumber daya yang tidak terbatas karena selalu terbarukan adalah inovasi dari manusia Indonesia dan sumber-sumber energi terbarukan.

Jadi kita, saya enggak khawatir bahwa kalau kita masuk ke energi hijau, energi baru terbarukan, kita akan kalah bersaing karena faktanya Institut Teknologi kita cukup mampu untuk melakukan itu. Gagalnya selalu ketika sudah harus investasi karena itu gagal bersaing dengan fosil, bahan bakar minyak. Dalam jangka panjang, negara perlu hadir membuat kebijakan yang menstimulasi inovasi dan energi baru terbarukan. Hal ini tidak mungkin dicapai apabila harga eceran atau *consumer retail price* bahan bakar fosil dipaksakan serendah-rendahnya antara lain dengan subsidi tadi.

Terima kasih atas kesempatannya Pak. Saya juga akan siap untuk kalau ada pertanyaan untuk bisa saya jawab. Terima kasih.

KETUA RAPAT:

Terima kasih Pak Harya S. Dilon, P. Hd Sekjen MTI ya, Masyarakat Transportasi Indonesia. Sebelum dilanjutkan ke yang lain, saya ingin perkenalkan yang hadir di samping saya, ini adalah Wakil Ketua BAKN, beliau Pak I Gusti Agung Rai Wirajaya, S.E., M.M. Beliau dari Fraksi PDI Perjuangan dari Daerah Pemilihan Bali. Langsung dari bandara ya? *Alhamdulillah*. Kemudian yang secara virtual telah bergabung juga dengan kita Pak H. Misbakhun, S.E., M.H. Beliau dari Fraksi Partai Golkar dari Daerah Pemilihan Jawa Timur II. Saya kira itu, yang lain mungkin belum bergabung.

Berikutnya saya serahkan pada Organda untuk memberikan penjelasan. Silakan.

KETUA UMUM DPP ORGANDA(ADRIANTO DJOKOSOETONO, ST., MBA):

Terima kasih Bapak Pimpinan.

Assalamualaikum Warrahmatullahi Wabarakatuh.
Salam sejahtera bagi kita semua.
Om swastiastu.

Bapak Pimpinan dan jajaran yang hadir pada hari ini dari BAKN DPR RI.

Saya Ketua Umum Organda, Organisasi Pengusaha Angkutan Jalan Raya Pak. Sebelah kanan saya Pak Ir. Ateng Aryono, beliau Sekjen DPP Organda. Jadi kami membawahi pengusaha angkutan di jalan Pak, baik yang barang maupun penumpang. Nah mungkin secara khusus di kebijakan ini memang lebih banyak terkait di kebijakan energi yang dirasakan atau *impact* terhadap penumpang. Saya ada beberapa presentasi, namun kami juga membuat draf juga jawaban sesuai pertanyaan Bapak yang kami terima.

Jadi kami mulai dengan gambaran umum data penggunaan energi di bidang transportasi yang sering kali kami pakai lalu nanti ada permasalahan dan usulan harmonisasinya. Jadi yang pertama, sering kali kami melihat data yang digunakan oleh Kementerian juga berupa seperti ini. Memang transportasi merupakan pengguna energi terbesar dari pengguna energi di Indonesia. Halaman berikutnya.

Nah dari transportasi tersebut angkutan yang jalan terdeteksi sebesar 88%. Memang sangat jauh lebih besar dibanding angkutan yang lainnya. Terkait tadi juga rekan kami sampaikan dari MTI, banyaknya angkutan pribadi. Kalau bisa dibuka halaman selanjutnya, di data tersebut terlihat antara mobil pribadi yang 34% sedangkan bus hanya 9%, sepeda motor 13% dan kendaraan angkutan umum itu 32%. Nah ini data ini terus terang mohon dicatat juga Pak karena data ini digunakan setahu kami di rancangan Perpres No. 191 tahun 2014 ya Pak. Jadi memang sudah cukup lama.

Namun demikian saya, kami ingin tampilkan di sini karena terkait dengan permasalahan yang ada sekarang Pak dengan data seperti tadi bisa dalam kondisi sekarang ini *new normal* justru kendaraan perseorangan semakin melalu lalang dibeberapakan akibat. Memang di satu sisi ada kekhawatiran masyarakat untuk menggunakan angkutan umum. Tetapi juga angkutan umumnya sendiri banyak sekali persyaratan Pak, banyak sekali persyaratan yang diterapkan bahkan kalau istilah kami ini seperti kami pindah negara Pak, visa.

Karena provinsi yang satu, daerah yang satu menetapkan A, provinsi yang B menetapkan yang lainnya lagi, begitu. Belum lagi angkutan barang mau melintas dari titik A ke E, di titik C peraturannya berbeda Pak. Angkutan barang, angkutan penumpang. Ini yang saat ini terus terang kami sangat hadapi sehingga setelah PSBB transisi ini berlaku, angkutan umum barang sudah lebih lancar namun angkutan penumpangnya justru semakin terpuruk Pak mengakibatkan kendaraan-kendaraan pribadi dipakai untuk transportasi bukan hanya dalam kota, namun juga luar kota sebagai preferensi karena sulitnya untuk naik angkutan umum di terminal-terminal yang resmi Pemerintah. Nah itu pun berakibat ketidak-efisienan dari subsidi yang Bapak-bapak juga setuju untuk dipakai oleh rakyatnya.

Selain ada gangguan tadi tentunya pembatasan-pembatasan lainnya selain perizinan maksud saya juga ada pembatasan kapasitas lagi. Nah ini juga yang kami selain salah satunya contoh seperti di DKI ada SIKM. Di daerah lain juga tadi seperti yang sudah saya sampaikan ada persyaratan Rapid tes, ada bahkan yang masih Swab tes, begitu ya.

Jadi ini yang sangat-sangat sulit kita rasakan sehingga kembali lagi, mengakibatkan justru menjamurnya penggunaan kendaraan pribadi dimana akibatnya tadi, karena per liter penggunaan BBM di kendaraan angkutan umum itu menurut perhitungan kami tentu lebih efisien dan melayani lebih banyak masyarakat dan pengguna angkutan umum pada dasarnya tentunya adalah masyarakat yang lebih membutuhkan dan tidak mempunyai kendaraan pribadi