

*Pusat Kajian Anggaran | Badan Keahlian | Sekretariat Jenderal DPR RI*

# **BUDGET ISSUE BRIEF**

## **Industri & Pembangunan**

*Vol. 02, Ed. 02, Februari 2022*

**WISATA TEMATIK KOPI,  
UPAYA MENAMBAH PENGHASILAN PETANI  
KOPI** Hal. 1

**TINJAUAN ATAS JEMBATAN TIMBANG  
DALAM MENDUKUNG KEBIJAKAN ZERO  
ODOL** Hal. 3

**MENILIK PERPRES KEWIRAUSAHAAN** Hal. 5

**PERMASALAHAN KOMODITAS BATUBARA  
INDONESIA** Hal. 7



**PUSAT KAJIAN ANGGARAN**

**BADAN KEAHLIAN DEWAN**

Working Professionally and Heartfully to Support  
Legislative Budgetary Function

## Daftar Isi

Artikel 1 Wisata Tematik Kopi, Upaya Menambah Penghasilan Petani Kopi.....	1
Artikel 2 Tinjauan Atas Jembatan Timbang dalam Mendukung Kebijakan <i>Zero ODOL</i> .....	3
Artikel 3 Menilik Perpres Kewirausahaan.....	5
Artikel 4 Permasalahan Komoditas Batubara Indonesia.....	7

## Dewan Redaksi

### Penanggung Jawab

Dr. Asep Ahmad Saefuloh, S.E., M.Si.

### Pemimpin Redaksi

Rastri Paramita, S.E., M.M.

### Redaktur

Robby Alexander Sirait, S.E., M.E.

Dahiri, S.Si., M.Sc.

Adhi Prasetyo Satrio Wibowo, S.M.

Rosalina Tineke Kusumawardhani, S.E.

### Editor

Deasy Dwi Ramiayu, S.E.

### Sekretariat

Husnul Latifah, S.Sos.

Memed Sobari

Musbiyatun

Hilda Piska Randini, S.I.P.

*Budget Issue Brief* Industri dan Pembangunan ini diterbitkan oleh Pusat Kajian Anggaran, Badan Keahlian Sekretariat Jenderal DPR RI. Isi dan hasil penelitian dalam tulisan-tulisan di terbitan ini sepenuhnya tanggung jawab para penulis dan bukan merupakan pandangan resmi Badan Keahlian Sekretariat Jenderal DPR RI.

## Komisi IV

## INDUSTRI DAN PEMBANGUNAN

## WISATA TEMATIK KOPI, UPAYA MENAMBAH PENGHASILAN PETANI KOPI

### HIGHLIGHT

- Kopi merupakan komoditas unggulan Indonesia dan menduduki peringkat 4 sebagai negara produsen biji kopi dunia. Meskipun demikian, tingkat kesejahteraan petani kopi masih memprihatinkan. Untuk memenuhi kebutuhan sehari-sehari, petani kopi tidak dapat hanya bergantung dari penghasilan kopi.
- Penting membangun perekonomian petani kopi untuk menambah penghasilan sebelum masa panen. Salah satu upaya tersebut yaitu wisata tematik kopi.
- Wisata tematik kopi merupakan wisata ke kebun kopi dengan mengikuti kegiatan perkebunan kopi rakyat dari mulai tata cara menanam, memetik, mengeringkan buah ceri kopi, pengolahan (*bean roasting*) sampai minum dan menikmati rasa kopi, serta budaya masyarakat di wilayah perkebunan kopi.
- Tantangan pengembangan wisata tematik kopi yaitu sumber daya manusia (SDM) dan sarana dan prasarana.
- Pemerintah perlu memberikan pelatihan dan pembinaan baik *soft skill* maupun *hard skill*, serta bantuan mesin produksi dan pengolahan.

Komoditas kopi merupakan salah satu komoditas unggulan Indonesia dan menduduki peringkat 4 sebagai negara produsen biji kopi dunia. Produksi kopi di Indonesia sangat didominasi oleh perkebunan rakyat, dengan kontribusi 98,84 persen pada tahun 2020. Namun, tingkat kesejahteraan petani kopi masih memprihatinkan. Untuk memenuhi kebutuhan sehari-sehari, petani kopi tidak dapat hanya bergantung dari penghasilan kopi. Hal tersebut dikarenakan kopi merupakan komoditas hasil tahunan, sehingga petani kopi selaku pelaku usaha juga memiliki hasil tahunan, dengan sekitar 4 bulan periode masa panen dan 8 bulan periode masa perawatan. Karena itu, petani harus mencari penghasilan dari sektor lain ketika belum memasuki masa panen. Hal ini juga menyebabkan petani kopi banyak meminjam modal kepada pemilik modal yang jasa pengembaliannya tinggi, yang lebih dikenal dengan sebutan ijon. Modal tersebut tidak lain juga sebagian besar untuk memenuhi kebutuhan sehari-hari. Lebih mirisnya lagi, pada musim panen melimpah terkadang harga kopi menjadi murah (Malasari et al., 2017). Berangkat dari persoalan di atas, maka penting membangun perekonomian petani kopi untuk menambah penghasilan sebelum masa panen. Salah satu upaya tersebut yaitu menciptakan wisata tematik kopi.

Wisata tematik kopi merupakan wisata ke kebun kopi dengan mengikuti kegiatan perkebunan kopi rakyat dari mulai tata cara menanam, memetik, mengeringkan buah ceri kopi, pengolahan (*bean roasting*) sampai minum dan menikmati rasa kopi, serta budaya masyarakat di wilayah perkebunan kopi. Lebih lanjut, menurut Menteri Pariwisata dan Ekonomi Kreatif (Menparekraf), Sandiaga Uno, wisata tematik ini merupakan salah satu cara pengemasan produk pariwisata yang erat dengan unsur alam dan cocok dengan potensi alam di Indonesia, sehingga punya peluang untuk meningkatkan pariwisata nasional (Kompas.com, 2021). Saat ini, baru 5 daerah yang telah menerapkan dan mengembangkan wisata tematik kopi, yaitu desa wisata Catur di Kintamani, Kabupaten Bangli Provinsi Bali, Bali Pulina di desa Pujung Kelod, Kabupaten Gianyar Provinsi Bali, Mesastila Magelang Provinsi Jawa Tengah, Dosoen Kopi Sirap Provinsi Jawa Tengah, kebun kopi Malabar Provinsi Jawa Barat.

Pengembangan wisata tematik kopi masih potensial, mengingat masih banyak daerah yang memiliki perkebunan kopi. Menurut data Kementerian Pertanian 2020, produsen kopi tersebar di semua provinsi. Sedangkan 5 (lima) sentra produsen kopi terbesar ada di Pulau Sumatera yaitu Provinsi Aceh, Provinsi Sumatera Uta-

### PUSAT KAJIAN ANGGARAN

Badan Keahlian

Sekretariat Jenderal DPR RI

Penanggung Jawab : Dr. Asep Ahmad Saefuloh,  
S.E, M.Si.

Redaktur: Robby Alexander Sirait · Rastri  
Paramita · Dahiri · Adhi Prasetyo · Deasy Dwi  
Ramiayu. Rosalina Tineke Kusumawardhani

Penulis: Dahiri



ra, Provinsi Sumatera Selatan, Provinsi Bengkulu dan Provinsi Lampung. Selain itu tren peningkatan konsumsi kopi cenderung meningkat, baik global maupun domestik. Konsumsi kopi global dari 2.381,97 ribu ton pada tahun 2010 menjadi 2.998,89 ribu ton pada tahun 2020. Sedangkan konsumsi kopi domestik dari 199,98 ribu ton pada tahun 2010 menjadi 288,36 ribu ton pada tahun 2020. Peningkatan konsumsi ini merupakan potensi bagi sektor komoditas kopi, terlebih menikmati kopi secara langsung di lahan perkebunan kopi sembari menikmati panorama alam pegunungan.

Selain potensi, wisata tematik kopi ini juga memiliki tantangan baik dari sisi sumber daya manusia (SDM) maupun sarana dan prasarana. Dari sisi SDM belum banyak masyarakat petani kopi sadar terhadap wisata, sehingga petani masih hanya fokus pada bertani. Terdapat masyarakat yang telah sadar terhadap pengembangan wisata, tetapi masih kebingungan mewujudkannya. Sebagai contoh desa Warjabakti, masyarakat telah banyak mengetahui bahwa desa Warjabakti telah berencana untuk mengembangkan diri menjadi desa wisata, namun terkait rencana tersebut belum secara keseluruhan masyarakat mengetahui secara pasti bagaimana rencana tersebut akan dijalankan (Zakariah, dkk., 2016). Kemudian persoalan pengetahuan petani dalam menghasilkan kopi yang berkualitas masih kurang memadai sehingga dibutuhkan peningkatan pengetahuan dan keterampilan petani. Salah satunya adalah yang dialami oleh Kelompok Tani Kopi Desa Pusakamulya, Kecamatan Kiarapedes, Kabupaten Purwakarta (Pusat Kajian Anggaran, 2022). Petani kopi merasa bahwa mereka masih membutuhkan banyak pelatihan, pengetahuan dan pendampingan pada masa penanaman, pembibitan, panen dan pascapanen guna menghasilkan *green beans* yang berkualitas. Kondisi tersebut juga tidak mutlak disebabkan dari pihak petani, tetapi pemerintah pusat maupun daerah juga belum banyak mengembangkan perkebunan kopi menjadi objek wisata. Dalam pengembangan wisata tematik kopi, semua kegiatan wisata dikelola penuh oleh petani dalam hal ini kelompok tani. Artinya kelompok petani berperan dari pemandu wisata sampai menjual produk kopi (*green bean* sampai produk untuk diminum) dari daerah perkebunannya sendiri.

Sedangkan sarana dan prasarana dari akses jalan menuju perkebunan kopi sampai pada teknologi pengolahan kopi juga masih belum memadai. Sebagai contoh, Kelompok Tani Kopi Desa Pusakamulya mengeluhkan bahwa infrastruktur jalan produksi menuju perkebunan kopi yang berada di ketinggian 1.200-1.500 mdpl tidak memadai (Pusat Kajian Anggaran, 2022). Saat ini, jalan produksi menuju lokasi perkebunan kopi hanya bisa diakses dengan berjalan kaki dan kendaraan roda dua dengan kontur jalan yang buruk dan tidak memadai. Hal ini tentunya akan berdampak ketidaktertarikan para wisata jika jalan menuju perkebunan belum aman. Kemudian sarana dan prasarana penjemuran yang tidak memadai untuk menghasilkan *green bean* yang berkualitas. Saat ini, petani belum memiliki lokasi penjemuran dan *green house* yang memadai dalam proses penjemuran pascapanen, di tengah kondisi cuaca dan kelembaban udara yang berpotensi memengaruhi kualitas hasil *green beans* yang dihasilkan. Contoh lainnya petani kopi di Kecamatan Mega Mendung Kabupaten Bogor sangat membutuhkan mesin *roasting* untuk menghasilkan *roasted beans* yang berkualitas dan meningkatkan nilai tambah kopi.

## Rekomendasi

Menciptakan wisata tematik kopi merupakan salah satu upaya yang dapat ditempuh guna meningkatkan penghasilan petani khususnya sebelum memasuki masa panen. Karena itu, terdapat beberapa upaya yang perlu dilakukan oleh pemerintah yaitu pertama, pemerintah pusat dan pemerintah daerah perlu berkoordinasi dalam memetakan daerah prioritas yang akan dikembangkan menjadi wisata tematik kopi, lebih khususnya daerah sentra produsen kopi. Kedua, pemerintah memberikan pelatihan dan pembinaan kepada petani terkait pariwisata baik *soft skill* (*hospitality*) maupun *hard skill* (dari penanaman sampai barista kopi). Ketiga, pemerintah memberikan bantuan mesin produksi maupun pengolahan kopi kepada daerah prioritas wisata tematik kopi. Keempat, pemerintah memasarkan wisata tematik kopi yang telah di-*create* kepada masyarakat domestik maupun global.

## Komisi V

## INDUSTRI DAN PEMBANGUNAN

## TINJAUAN ATAS JEMBATAN TIMBANG DALAM MENDUKUNG KEBIJAKAN ZERO ODOL

### HIGHLIGHT

- Jembatan timbang berfungsi sebagai alat pengawasan dan pengendalian muatan angkutan barang yang melebihi batas ketentuan. Peranan jembatan timbang menjadi penting mengingat dampak negatif dari kendaraan ODOL yang berupa kerugian dalam biaya pemeliharaan jalan, peningkatan kecelakaan lalu lintas, polusi lingkungan serta kemacetan.
- Dengan adanya UU Nomor 23 Tahun 2014, kewenangan pengelolaan UPPKB berada pada Pemerintah Pusat yang sebelumnya berada di bawah Dinas Perhubungan Provinsi.
- Permasalahan terkait jembatan timbang di antaranya keterbatasan sarana dan prasarana, teknologi yang terbatas, permasalahan terkait SDM, belum semua kendaraan angkutan barang yang masuk dalam jembatan timbang, belum adanya sanksi yang menimbulkan efek jera.
- Rekomendasi yang perlu dilakukan yaitu mempercepat pengembangan sarana dan prasarana jembatan timbang, menambah jumlah jembatan timbang, mengembangkan penggunaan teknologi, menambah SDM jembatan timbang dengan kompetensi di bidangnya, penerapan sanksi yang lebih tegas terhadap pelanggar.

Jembatan timbang merupakan salah satu alat pengawasan dan pengendalian muatan angkutan barang yang melebihi batas ketentuan dalam rangka peningkatan keselamatan lalu lintas jalan raya. Fungsi jembatan timbang meliputi tata cara pemuatan, jenis yang diangkut, tujuan, berat barang, jenis, dimensi dan tipe kendaraan serta kelaikan kendaraan. Jenis kendaraan yang dilakukan penimbangan adalah semua angkutan barang kecuali angkutan kontainer, tangki BBM dan BBG, angkutan barang berbahaya dan angkutan alat berat. Jembatan timbang atau Unit Pelaksana Penimbangan Kendaraan Bermotor (UPPKB) terdapat di ruas jalan nasional dan ruas jalan strategis nasional seperti kawasan industri, sentra produksi dan kawasan strategis lainnya. Peranan jembatan timbang menjadi penting mengingat dampak negatif dari kendaraan *over dimension over loading* (ODOL) yang berupa kerugian dalam biaya pemeliharaan jalan secara nasional hingga Rp43 triliun per tahun, peningkatan kecelakaan lalu lintas, polusi lingkungan serta kemacetan di berbagai ruas jalan.

Dengan adanya UU Nomor 23 Tahun 2014 tentang Pemerintahan Daerah, kewenangan pengelolaan UPPKB berada pada Pemerintah Pusat melalui Direktorat Jenderal Perhubungan Darat Kementerian Perhubungan (Kemenhub) yang sebelumnya berada di bawah Dinas Perhubungan Provinsi. Selama tahun 2017-2024, direncanakan sebanyak 148 UPPKB yang beroperasi (Dirjen Perhubungan Darat, 2018). Namun, di sisi lain masih terdapat beberapa permasalahan terkait pengelolaan jembatan timbang yang dapat berdampak pada target pencapaian kebijakan *zero odol* tahun 2023.

**Pertama**, keterbatasan sarana dan prasarana pada jembatan timbang. Hal ini terjadi pada jembatan timbang yang berada di Sumatera Utara termasuk pada sistem informasinya (Daulay, 2019). Persoalan sarana prasarana jembatan timbang yang tidak memadai terjadi juga di Cikande yang menyebabkan ketidakefektifan dalam operasional (Media Indonesia, 2021). Di jembatan timbang Balai Raja (Kabupaten Bengkalis), kondisi sarana prasarana masih belum layak seperti belum tersedianya lokasi penampungan dan pembongkaran muatan, serta sempitnya area dan luasan lokasi terlalu sempit sehingga akan menimbulkan kemacetan ketika dilakukan penindakan (Satelit.co, 2021). Sarana dan prasarana jembatan timbang yang rusak juga menjadi salah

### PUSAT KAJIAN ANGGARAN

Badan Keahlian

Sekretariat Jenderal DPR RI

Penanggung Jawab : Dr. Asep Ahmad Saefuloh,  
S.E, M.Si.

Redaktur: Robby Alexander Sirait · Rastri  
Paramita · Dahiri · Adhi Prasetyo · Deasy Dwi  
Ramiayu. Rosalina Tineke Kusumawardhani

Penulis: Emilia Octavia



satu penyebab adanya jembatan timbang yang ditutup (Kemenhub, 2021). Keterbatasan teknologi yang digunakan juga merupakan kendala pada jembatan timbang. Kurang berkembangnya teknologi pada jembatan timbang dapat membuka peluang terjadinya kecurangan dalam pengoperasian jembatan timbang. Dengan adanya perkembangan teknologi jembatan timbang, maka jembatan timbang dapat diintegrasikan dengan bukti lulus uji elektronik (BLUE) yang akan membantu dalam pengawasan dan penindakan pelanggaran angkutan barang. Secara nasional, baru sekitar 40 persen jembatan timbang yang sudah terintegrasi aplikasi BLUE karena masih banyak daerah yang belum memenuhi ketersediaan alat (Kompas, 2020).

**Kedua**, permasalahan terkait sumber daya manusia (SDM) pada jembatan timbang. Kurangnya SDM pada jembatan timbang terjadi di Jawa Timur termasuk di Kecamatan Talun yang mangkrak sejak tahun 2017. Kurangnya SDM tersebut terjadi karena tidak semua SDM bersedia pindah ketika terjadi pengalihan kewenangan pengelolaan jembatan timbang. Jumlah SDM yang kurang dialami juga pada jembatan timbang Balai Raja dibandingkan banyaknya kendaraan lalu lintas harian rata-rata (Safendra, 2018). Berdasarkan kajian Masyarakat Transportasi Indonesia (MTI), dari 81 jembatan timbang yang beroperasi saat ini terjadi kekurangan 2.929 SDM (Kontan, 2021). Untuk menambah SDM merupakan hal yang tidak mudah. Kurangnya integritas juga menjadi persoalan lainnya terkait SDM jembatan timbang. Pada jembatan timbang di Provinsi Sumatera Utara, komitmen SDM terlihat masih rendah dengan mengabaikan prosedur dan tata kerja penimbangan (Daulay, 2019).

**Ketiga**, belum semua kendaraan angkutan barang yang masuk dalam jembatan timbang. Menurut Kemenhub, jumlah kendaraan angkutan barang yang masuk jembatan timbang masih sangat sedikit yaitu sekitar 10 persen. Lebih jauh lagi, dari sejumlah kendaraan angkutan barang yang tidak masuk ke jembatan timbang merupakan kendaraan yang berkategori ODOL (Tribunnews, 2021). Hal senada juga diungkapkan oleh MTI yang menyebutkan adanya awak kendaraan truk yang menghindari pemeriksaan petugas dan sengaja tidak masuk jembatan timbang dengan cara tertentu (bisnisnews, 2021). Sementara itu, penggunaan *weigh in motion* (WIM) dapat dilakukan untuk membantu pengawasan jembatan timbang terhadap kendaraan angkutan barang. Sistem WIM memiliki sensor dan kamera untuk mengetahui dimensi panjang, lebar, tinggi, jarak sumbu dan berat kendaraan sehingga dapat membantu pengawasan dan menghindari antrean di jembatan timbang.

**Keempat**, sanksi yang belum memberikan efek jera. Menurut Direktur Lalu Lintas Jalan Kemenhub (2021), sanksi yang diberlakukan saat ini terhadap pelanggaran muatan masih sangat ringan dan belum memberikan efek jera. Sanksi terhadap pelanggar kapasitas muatan tidak sebanding dengan kerugian yang disebabkan kendaraan kelebihan muatan dan dimensi seperti kerusakan jalan dan terjadinya kecelakaan.

Melihat permasalahan pada jembatan timbang, maka terdapat beberapa rekomendasi. **Pertama**, mempercepat pengembangan sarana dan prasarana jembatan timbang guna optimalisasi fungsi jembatan timbang. Di samping itu, diperlukan penambahan jembatan timbang di lokasi lain agar pergerakan muatan dapat terpantau. **Kedua**, mengembangkan penggunaan teknologi pada jembatan timbang di antaranya melalui penggunaan sistem WIM, integrasi jembatan timbang dengan sistem BLUE dan tilang elektronik. **Ketiga**, menambah SDM pada jembatan timbang dengan kompetensi di bidangnya. Kerja sama dengan pihak lain seperti pemerintah daerah, BUMN, BUMD maupun swasta juga dapat dilakukan dalam pengoperasian jembatan timbang. Selain itu, pelatihan SDM pada jembatan timbang perlu dilakukan secara periodik sehingga dapat meningkatkan kompetensi dan mengikuti perkembangan teknologi dalam operasional. **Keempat**, penerapan sanksi yang lebih tegas pada kendaraan angkutan barang yang melanggar sehingga terdapat efek jera terhadap pelanggar. Perluasan sanksi juga dapat dikenakan terhadap pemilik kendaraan yang melanggar maupun pemilik barang.

## Komisi VI

## INDUSTRI DAN PEMBANGUNAN

## MENILIK PERPRES KEWIRAUSAHAAN

## HIGHLIGHT

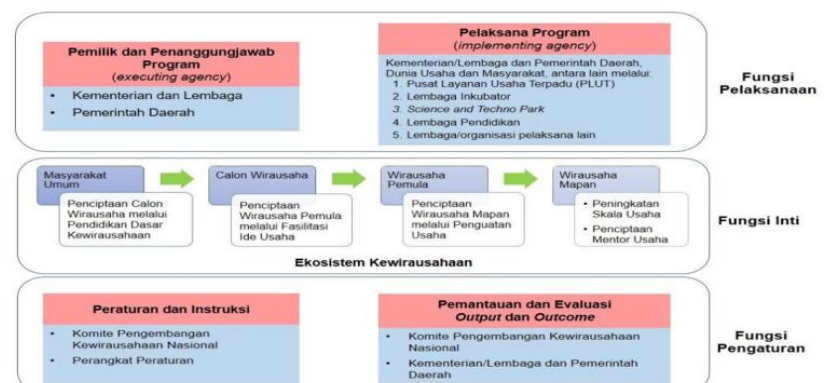
- Banyaknya jumlah UMKM saat ini tidak sejalan dengan rasio kewirausahaan di Indonesia yang relatif masih rendah, yaitu hanya sebesar 3,47 persen. Salah satu kendala mendasar yang dihadapi oleh UMKM adalah penyaluran kredit yang belum optimal.
- Presiden Jokowi menerbitkan Perpres No. 2 Tahun 2022 yang mengatur tentang strategi percepatan pengembangan kewirausahaan nasional tahun 2021-2024.
- Pengembangan kewirausahaan nasional tersebut diperlukan salah satunya untuk menumbuhkembangkan wirausaha yang berorientasi pada nilai tambah dan mampu memanfaatkan teknologi, serta meningkatkan kapasitas wirausaha dan skala usaha.
- Terdapat beberapa hal yang perlu menjadi perhatian yaitu pemaknaan nomenklatur program dan penganggaran yang sama, pembagian peran, serta sinkronisasi dengan regulasi-regulasi yang dikeluarkan oleh pemerintah daerah.

Saat ini, jumlah Usaha Mikro Kecil dan Menengah (UMKM) di Indonesia sebanyak 64,2 juta unit, dan kontribusinya cukup besar terhadap Produk Domestik Bruto (PDB) nasional. Namun, banyaknya jumlah UMKM tersebut tidak sejalan dengan rasio kewirausahaan Indonesia yang relatif rendah hingga saat ini jika dibandingkan dengan negara-negara lain di dunia, yaitu baru sebesar 3,47 persen. Berdasarkan data *Global Entrepreneurship Index 2019*, Indonesia masuk peringkat 74 dari 137 negara. Salah satu kendala mendasar yang dihadapi oleh UMKM adalah akses pembiayaan dan penjaminan yaitu penyaluran kredit yang belum optimal. Penyaluran yang belum optimal tersebut dilihat dari rendahnya porsi kredit kepada UMKM terhadap total kredit.

Menurut Bank Indonesia, rasio kredit UMKM per September 2021 sebesar 20,5 persen dari total outstanding kredit di Indonesia. Angka ini jauh tertinggal dibanding negara lain seperti Singapura sebesar 39 persen, Jepang sebesar 66 persen, dan Korea Selatan yang mencapai 81 persen (Kemenkop UKM, 2021). Salah satu faktor penyebab belum optimalnya sebaran kredit kepada UMKM tersebut adalah kurangnya akses informasi mengenai permodalan yang tersedia bagi UMKM serta hambatan kelengkapan dokumen legal dalam proses pengurusan kredit (Haryanti, 2020). Guna menjawab kendala yang dihadapi dan untuk menumbuhkembangkan wirausaha baru pemerintah berupaya dengan mengeluarkan Perpres kewirausahaan.

Pada 3 Januari 2022, Presiden Joko Widodo menerbitkan Peraturan Presiden (Perpres) No. 2 Tahun 2022. Beleid tersebut mengatur tentang strategi percepatan pengembangan kewirausahaan nasional tahun 2021-2024.

Gambar 1. Model Pengembangan Kewirausahaan



Sumber: Perpres Nomor 2 Tahun 2022

**PUSAT KAJIAN ANGGARAN**  
Badan Keahlian  
Sekretariat Jenderal DPR RI

Penanggung Jawab : Dr. Asep Ahmad Saefuloh,  
S.E, M.Si.

Redaktur: Robby Alexander Sirait · Rastri  
Paramita · Dahiri · Adhi Prasetyo · Deasy Dwi  
Ramiayu. Rosalina Tineke Kusumawardhani

Penulis: Rahayuningsih

Dalam Perpres No. 2 Tahun 2022 disebutkan bahwa percepatan penumbuhan dan rasio kewirausahaan masuk dalam Rencana Pembangunan Jangka Menengah Nasional (RPJMN) 2020-2024. Pemerintah menargetkan rasio kewirausahaan dapat mencapai 3,95 persen pada 2024 dengan *baseline* pada tahun 2019 sebesar 3,3 persen, dengan target sebesar 3,6 persen pada tahun 2020, 3,7 persen pada tahun 2021, 3,8 persen pada tahun 2022, dan 3,9 persen pada tahun 2023.

Pengembangan kewirausahaan nasional tersebut diperlukan untuk menyinergikan kebijakan dan program pengembangan kewirausahaan nasional yang diselenggarakan oleh kementerian/lembaga (K/L), Pemerintah Daerah (Pemda), dan para pemangku kepentingan. Selain itu, pengembangan tersebut juga untuk memperkuat ekosistem kewirausahaan di Indonesia, menumbuhkembangkan wirausaha yang berorientasi pada nilai tambah dan mampu memanfaatkan teknologi, serta meningkatkan kapasitas wirausaha dan skala usaha.

Lebih lanjut, Pasal 11 Perpres No. 2 Tahun 2022 menyebutkan K/L dan Pemda akan memberikan kemudahan dan insentif sesuai dengan kemampuan keuangan negara/keuangan daerah untuk mengembangkan kewirausahaan nasional. Kemudahan yang diberikan di antaranya berupa pendaftaran perizinan berusaha yang terintegrasi secara elektronik sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan, fasilitasi standarisasi dan sertifikasi dalam negeri dan untuk ekspor, akses pembiayaan dan penjaminan, serta pengutamaan dalam pengadaan barang dan jasa pemerintah. Untuk insentif, K/L dan Pemda dapat memberikannya dalam bentuk pengurangan, keringanan, dan/atau pembebasan pajak daerah dan retribusi daerah, subsidi bunga pinjaman pada kredit program pemerintah, serta fasilitas pajak penghasilan (PPh) sesuai dengan peraturan perundang-undangan. Mengenai pendanaan pelaksanaan pengembangan kewirausahaan nasional, Pasal 22 Perpres No. 2 Tahun 2022 mengatur pendanaan bisa bersumber dari APBN, APBD, dan/atau sumber lain yang sah sesuai dengan peraturan perundang-undangan.

Dalam rangka pengembangan kewirausahaan nasional, Perpres juga mengamanatkan pembentukan Komite Pengembangan Kewirausahaan Nasional yang bertanggung jawab kepada Presiden. Komite ini beranggotakan 20 K/L. Komite ini selanjutnya akan menyusun Dokumen Pengembangan Kewirausahaan Nasional dan Rencana Aksi Pengembangan Kewirausahaan Nasional untuk melaksanakan pengembangan kewirausahaan nasional.

Agar pengembangan kewirausahaan nasional berjalan dengan baik terdapat beberapa hal yang menjadi perhatian yaitu pemaknaan nomenklatur program dan penganggaran yang sama. Untuk menjamin kepastian dari keberhasilan suatu program dan kegiatan, diperlukan pemaknaan istilah yang sama antara istilah yang digunakan dalam penyusunan Program Pengembangan Kewirausahaan Nasional dengan istilah yang digunakan dalam penganggaran. Untuk itu, diperlukan konsensus nomenklatur/istilah, mulai dari aspek perencanaan, pelaksanaan, pengawasan, hingga pengendalian.

Dalam aspek pembiayaan dan penjaminan dibutuhkan dukungan penuh dari K/L, Pemda, maupun pemangku kepentingan. Untuk meningkatkan efektivitas dan efisiensi pengembangan kewirausahaan, diperlukan pembagian peran dalam sosialisasi terhadap akses pembiayaan. Selain itu, dibutuhkan sinkronisasi dengan regulasi-regulasi yang dikeluarkan oleh Pemda, terutama terkait insentif fiskal dan kemudahan perijinan. Hal ini perlu karena Pemda mempunyai kewenangan penuh dalam pengelolaan aturan dan perpajakan daerah, sesuai dengan amanat Undang-Undang Nomor 28 tahun 2009 tentang Pajak Daerah Dan Retribusi Daerah. Misalnya tentang pajak restoran dan pajak hotel, Pemda akan membuat insentif, sesuai dengan kebutuhan fiskal daerah, yang mana kondisinya berbeda-beda. Pemerintah melalui Perpres No. 2 Tahun 2022, hanya dapat memberikan "sekedar saran" karena tidak dapat melangkahi kewenangan yang melekat pada aturan di atasnya, yaitu undang-undang.



## Komisi VII

## INDUSTRI DAN PEMBANGUNAN

## PERMASALAHAN KOMODITAS BATUBARA INDONESIA

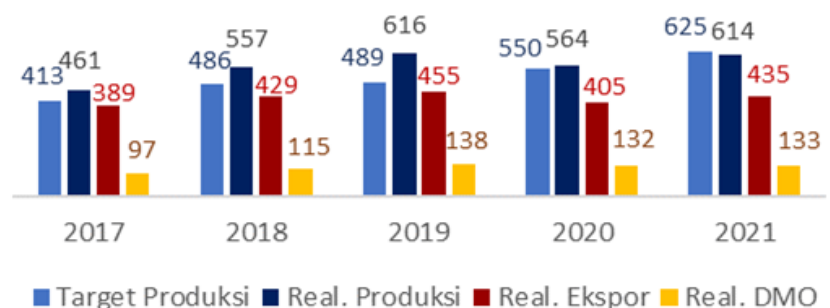
## HIGHLIGHT

- Besarnya potensi batubara Indonesia menempatkannya sebagai negara produsen batubara terbesar ketiga di dunia. Pada tahun 2021, sebanyak 78,3 persen produksi batubara untuk diekspor, sementara sebesar 21,7 persen digunakan untuk kebutuhan dalam negeri.
- Terdapat beberapa isu terkait komoditas batubara. Pertama, inkonsistensi target produksi batubara. Kedua, lambatnya proses persetujuan RKAB dari pemerintah. Ketiga, mahalnya biaya proyek hilirisasi batubara.
- Untuk itu, terdapat beberapa hal yang dapat dilakukan pemerintah. Pertama, perlunya menetapkan target produksi batubara yang konsisten sesuai dengan sasaran dalam KEN. Kedua, perlunya mempercepat proses evaluasi dan persetujuan atas RKAB yang diajukan oleh pemegang IUP/IUPK. Ketiga, mendorong komitmen pemerintah untuk mendorong program hilirisasi batubara.

Batubara merupakan salah satu kontributor pasokan energi primer Indonesia, yakni mencapai 38,46 persen. Pemanfaatan sumber energi batubara saat ini digunakan untuk sektor ketenagalistrikan dan industri. Besarnya potensi batubara di Indonesia menempatkan Indonesia sebagai produsen batubara ketiga terbesar di dunia, setelah China dan India. Kementerian Energi dan Sumber Daya Mineral (ESDM) mencatat cadangan batubara Indonesia saat ini mencapai 38,84 miliar ton. Dengan rata-rata produksi batubara sebesar 600 juta ton per tahun, maka umur cadangan batubara masih 65 tahun apabila diasumsikan tidak ada temuan cadangan baru. Namun, perlu menjadi perhatian pemerintah bahwa cadangan batubara Indonesia hanya 3,1 persen dari cadangan dunia (BP *Statistical Review of World Energy* 2014). Oleh karenanya, dibutuhkan kebijakan yang tepat dan komprehensif untuk mendorong kinerja komoditas batubara sesuai dengan potensinya.

Berdasarkan data Kementerian ESDM, realisasi produksi batubara cenderung mencapai target yang ditetapkan, kecuali pada tahun 2021. Pada tahun 2021, realisasi produksi batubara nasional sebesar 98,2 persen dari target (Gambar 1). Dari angka tersebut, sebesar 21,7 persen yang dipasok untuk pemenuhan kebutuhan dalam negeri (*Domestic Market Obligation/DMO*) dan sebagian besar dimanfaatkan oleh pembangkit listrik. Selebihnya, sekitar 78,3 persen produksi diekspor ke berbagai negara.

**Gambar 1.** Target Produksi, Realisasi Produksi, Ekspor, dan DMO Batubara (juta ton)



Sumber: Kementerian ESDM, diolah

Pada tahun 2022, produksi batubara ditargetkan naik 6,1 persen atau sebesar 663 juta ton, dan sebanyak 165,7 juta ton diantaranya diperuntukkan untuk DMO. Sampai dengan Januari 2022, jumlah produksi mencapai 34 juta ton atau 5 persen dari

## PUSAT KAJIAN ANGGARAN

Badan Keahlian

Sekretariat Jenderal DPR RI

Penanggung Jawab : Dr. Asep Ahmad Saefuloh,  
S.E, M.Si.

Redaktur: Robby Alexander Sirait · Rastri  
Paramita · Dahiri · Adhi Prasetyo · Deasy Dwi  
Ramiayu. Rosalina Tineke Kusumawardhani

Penulis: Deasy Dwi Ramiayu

target. Adapun capaian ekspor dan DMO batubara masing-masing sebanyak 12 dan 13 juta ton.

Berdasarkan Gambar 1, produksi batubara tiap tahunnya ditargetkan meningkat. Padahal, dalam Rencana Umum Energi Nasional (RUEN) disebutkan bahwa mulai tahun 2019, target produksi batubara akan dibatasi maksimal 400 juta ton. Hal ini dilakukan dalam rangka mencapai tujuan Kebijakan Energi Nasional (KEN), dimana produksi batubara perlu dikendalikan secara bertahap mulai tahun 2019. Selain itu, kebijakan tersebut juga mencakup pelarangan ekspor pada tahun 2040 jika kebutuhan batubara nasional telah mencapai 400 juta ton.

Dari sisi hulu, kegiatan produksi komoditas batubara diantaranya masih terhambat oleh lambatnya persetujuan beroperasi dari pemerintah. Sebelum melakukan kegiatan produksi, pemilik Izin Usaha Pertambangan (IUP) dan Izin Usaha Pertambangan Khusus (IUPK) perlu mengajukan Rencana Kerja Anggaran dan Biaya (RKAB) Tahunan guna mendapatkan persetujuan dari Kementerian ESDM. Namun pada praktiknya hasil tanggapan atau persetujuan tersebut masih membutuhkan waktu yang lama. Sesuai dengan Peraturan Menteri (Permen) ESDM Nomor 7 Tahun 2020 tentang Tata Cara Pemberian Wilayah, Perizinan, dan Pelaporan Pada Kegiatan Usaha Pertambangan Mineral dan Batubara, tanggapan atau persetujuan atas RKAB dapat diberikan paling lambat 14 hari kerja sejak RKAB diterima secara lengkap dan benar. Selanjutnya, pemegang IUP/IUPK selaku pemohon wajib mengajukan perbaikan atas RKAB tersebut dan kemudian menunggu persetujuan dari pemerintah paling lambat 14 hari kerja. Direktur Eksekutif Asosiasi Pertambangan Batubara Indonesia (APBI) Hendra Sinadia menghimbau agar Kementerian ESDM dapat lebih cepat dapat memberikan persetujuan RKAB sehingga perusahaan tambang yang sudah memenuhi kualifikasi dapat segera menjalankan program kerja seperti yang tertuang dalam RKAB (Bisnis, 2021).

Dari sisi hilir, permasalahan saat ini yaitu ekspor batubara lebih banyak berbentuk bahan mentah sehingga memberikan nilai tambah yang rendah dan relatif kurang ramah lingkungan. Hal inilah yang tengah dibenahi oleh pemerintah melalui dorongan program hilirisasi batubara. Saat ini, terdapat beberapa proyek hilirisasi yang telah melewati tahap konstruksi yaitu *coal upgrading*, *coal briquetting*, dan *coke making*. Sedangkan jenis hilirisasi berbentuk *coal gasification* dan *underground coal gasification* tengah dalam tahap perencanaan. Adapun potensi kegiatan hilirisasi batubara lainnya yang bisa dikembangkan yaitu *coal liquefaction* dan *coal slurry* (Sindonews, 2022). Namun, kegiatan hilirisasi batubara pada dasarnya membutuhkan biaya yang sangat besar. Studi lembaga kajian internasional Amerika Serikat (*Institute for Energy Economics and Financial Analysis/IEEFA*) menyebutkan, pada program gasifikasi batubara misalnya, biaya membangun fasilitas produksi *dimethyl ether* (DME) ialah Rp6,5 juta per ton atau US\$470 per ton. Angka ini hampir dua kali lipat dari biaya yang pemerintah utnuk mengimpor elpiji atau *Liquefied Petroleum Gas* (LPG). Besarnya pengembangan hilirisasi batubara juga membutuhkan kajian ilmiah dengan biaya yang tinggi. Mengingat dibutuhkannya kajian tersebut dalam rencana program kerja, maka hanya perusahaan besar yang lebih mampu untuk mengembangkan program tersebut. Untuk itu, dapat dilakukan skema konsorsium antara perusahaan berskala kecil hingga menengah dengan perusahaan besar yang fokus dalam pengembangan produk tersebut.

Berdasarkan uraian di atas, terdapat beberapa hal yang dapat dilakukan pemerintah. Pertama, perlunya menetapkan target produksi batubara yang konsisten sesuai dengan sasaran dalam KEN. Pemerintah perlu menyusun strategi kebijakan serta dampaknya terhadap negara dan lingkungan jika target produksi tersebut diubah. Kedua, pemerintah perlu mempercepat proses evaluasi dan persetujuan atas RKAB yang diajukan oleh pemegang IUP/IUPK. Hal ini dilakukan agar kegiatan operasional dapat dilakukan lebih cepat sesuai dengan program kerja yang ditetapkan. Ketiga, mendorong komitmen pemerintah untuk mendorong program hilirisasi batubara. Dengan demikian, program hilirisasi yang lebih bernilai tambah dan ramah lingkungan dapat diwujudkan.





***Budget Issue Brief***  
**Industri & Pembangunan**  
**Pusat Kajian Anggaran | Badan Keahlian | Sekretariat Jenderal DPR RI**  
**Telp. 021-5715635, Fax. 021-5715635**

