

Pusat Kajian Anggaran | Badan Keahlian DPR RI

Buletin APBN

Vol. VI, Edisi 6, April 2021

**Potensi dan Tantangan Indonesia
Menuju Sentra Industri Halal
Dunia**
p. 3

**Dampak Kebijakan Pengurangan
Diskon Listrik**
p. 7

**Tantangan dalam Pengembangan
Kendaraan Bermotor Listrik
Berbasis Baterai (*Battery Electric
Vehicle*)**
p. 12

ISO 9001:2015
Certificate No. IR/QMS/00138



9 772502 868006

ISSN 2502-8685

Dewan Redaksi

Penanggung Jawab

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

Pemimpin Redaksi

Rendy Alvaro

Redaktur

Dwi Resti Pratiwi
Ratna Christianingrum
Ade Nurul Aida
Ervita Luluk Zahara

Editor

Marihot Nasution
Riza Aditya Syafri
Satrio Arga Effendi

Potensi dan Tantangan Indonesia Menuju Sentra Industri Halal Dunia

p.3

PROSPEK industri halal dunia beberapa tahun ini mengalami perkembangan yang sangat pesat. Konsumen industri halal global diperkirakan meningkat sebesar 5,2 persen setiap tahun. Sebagai negara dengan penduduk muslim terbesar di dunia, Indonesia tidak boleh tertinggal dalam menangkap momentum peluang tersebut. Pemerintah telah menargetkan Indonesia dapat menjadi pusat produsen produk halal dunia pada tahun 2024. Namun untuk mewujudkannya, ada beberapa tantangan yang harus dihadapi oleh pemerintah.

p.7

Dampak Kebijakan Pengurangan Diskon Listrik

KEBIJAKAN diskon listrik sudah mengalami perubahan sebanyak dua kali hingga April 2021. Perubahan ini ditetapkan untuk mengurangi beban diskon listrik dalam APBN. Kendati diproyeksikan akan berpengaruh signifikan pada pengurangan belanja APBN, namun kebijakan diskon listrik ini masih bisa berpengaruh pada kemiskinan karena listrik termasuk konsumsi utama di masyarakat. Beberapa hal yang dapat dilakukan pemerintah untuk mengurangi dampak pengurangan diskon listrik pada kebijakan selanjutnya adalah pemerintah harus melihat momen yang tepat, sebaiknya mengurangi jumlah maksimal jam pemakaian per bulan daripada mengurangi persentase diskon, dan perbaikan Data Terpadu Kesejahteraan Sosial (DTKS) untuk akurasi sasaran diskon listrik pada kebijakan selanjutnya.

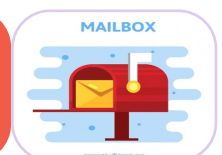
Tantangan dalam Pengembangan Kendaraan Bermotor Listrik Berbasis Baterai (Battery Electric Vehicle)

p.12

SEKTOR transportasi saat ini mulai beralih dari penggunaan bahan bakar fosil ke energi listrik yang lebih ramah lingkungan. Sektor transportasi merupakan sektor yang menyumbang emisi gas rumah kaca terbesar. Indonesia bercita-cita menjadi salah satu pusat industri kendaraan listrik dunia. Untuk merealisasikan cita-cita tersebut, banyak tantangan yang harus dihadapi. Pemerintah harus memerhatikan bagaimana kesiapan industri nasional dalam menyiapkan berbagai infrastruktur guna mendukung perkembangan industri kendaraan listrik.

Kritik/Saran

<http://puskajianggaran.dpr.go.id/kontak>



Terbitan ini dapat diunduh di halaman website www.puskajianggaran.dpr.go.id

Potensi dan Tantangan Indonesia Menuju Sentra Industri Halal Dunia

oleh
Satrio Arga Effendi*)

Abstrak

Prospek industri halal dunia beberapa tahun ini mengalami perkembangan yang sangat pesat. Konsumen industri halal global diperkirakan meningkat sebesar 5,2 persen setiap tahun. Sebagai negara dengan penduduk muslim terbesar di dunia, Indonesia tidak boleh tertinggal dalam menangkap momentum peluang tersebut. Pemerintah telah menargetkan Indonesia dapat menjadi pusat produsen produk halal dunia pada tahun 2024. Namun, untuk mewujudkannya, ada beberapa tantangan yang harus dihadapi oleh pemerintah.

Industri halal tengah menjadi tren global saat ini. Hal ini terbukti dari prospek industri halal yang terus tumbuh dari tahun ke tahun. Menurut laporan dari *State of The Global Islamic Economy (SGIE) Report*, ada sekitar 1,8 miliar penduduk muslim yang menjadi konsumen industri halal. Peluang konsumen dalam industri halal meningkat sebesar 5,2 persen setiap tahun, dengan total konsumsi mencapai USD2,2 triliun. Proyeksi dari *Compound Annual Growth Rate (CAGR)* industri halal akan meningkat hingga mencapai 6,2 persen dalam periode waktu 2018 hingga 2024. Total dana yang dihabiskan oleh konsumen industri halal diperkirakan juga akan meningkat hingga mencapai USD3,2 triliun pada tahun 2024. Dengan perkiraan penduduk muslim dunia mencapai 2,2 jiwa pada tahun 2030, maka angka perekonomian industri halal juga akan terus meningkat.

Peluang yang begitu besar tersebut harus dimanfaatkan oleh Indonesia, yaitu dengan meningkatkan ekspor yang saat ini masih sekitar 3,8 persen dari total pasar halal dunia. Dengan harapan Indonesia akan mampu memenuhi kebutuhan produk halal dunia. Hal ini sejalan dengan tekad pemerintah yang menargetkan Indonesia akan menjadi pusat produsen bagi produk-produk halal dunia pada tahun 2024.

Tulisan ini akan mengulas bagaimana perkembangan industri halal nasional, serta potensi dan tantangan dalam mewujudkan Indonesia sebagai sentra industri halal dunia.

Perkembangan Industri Halal Indonesia

Industri halal merupakan kegiatan memproses atau mengolah barang dengan menggunakan tata cara dan peralatan yang diizinkan oleh syariat Islam. Berdasarkan *Global Islamic Economy Indicator (GIEI)*, terdapat enam sektor dalam industri halal, yaitu sektor *halal food, islamic finance, fashion, muslim-friendly travel, media and recreation, pharmacy and cosmetics*. Indonesia sebagai negara dengan jumlah penduduk muslim terbesar (12,7 persen dari populasi muslim dunia), memiliki potensi yang sangat besar untuk mengembangkan industri halal. Populasi muslim yang besar membuat permintaan terhadap produk halal juga tinggi. Menurut Ketua Umum Kadin melalui webinar Komite Nasional Ekonomi dan Keuangan Syariah (KNEKS) 2020, pertumbuhan industri halal lebih tinggi dari pertumbuhan PDB Nasional. Pertumbuhan industri halal terus meningkat, dari sekitar 5 persen pada 2015 tumbuh menjadi sekitar 7 persen pada tahun 2019, dan diperkirakan akan terus tumbuh setiap tahunnya.

*) *Analisis APBN, Pusat Kajian Anggaran, Badan Keahlian Dewan DPR RI. e-mail: satrio.effendi@dpr.go.id*

Perkembangan ekosistem industri halal di Indonesia telah mendapatkan apresiasi membanggakan dari dunia internasional. Sepanjang tahun 2020, Indonesia telah diakui sebagai salah satu negara dengan progres terbaik dalam hal ekonomi dan keuangan syariah, yaitu *Refinitiv Islamic Finance Development Report 2020* yang menempatkan Indonesia pada ranking ke-2 sebagai *the most developed countries in Islamic finance*. Kemudian, berdasarkan laporan SGIE 2020, Indonesia menempati peringkat ke-4 dalam kategori *Top 15 GIEI*. GIEI adalah indikator yang digunakan sebagai *benchmark* bagi negara-negara yang memiliki ekosistem dan pengembangan aktivitas ekonomi Islam. Di mana penelitiannya dilakukan terhadap negara-negara anggota Organisasi Kerjasama Islam (OKI), sebuah organisasi internasional yang bertujuan untuk meningkatkan solidaritas Islam diantara negara anggota, termasuk dalam hal ekonomi. Negara anggota OKI saat ini berjumlah 57 negara yang berpenduduk mayoritas Islam, dan menjadi pasar tujuan produk halal dunia.

Bila dilihat dari 6 sektor industri halal, Indonesia menempati peringkat ke-6 pada sektor *Islamic finance*, peringkat ke-6 sektor *muslim-friendly travel*, dan peringkat ke-3 pada sektor *modest fashion*. Sementara untuk sektor *halal food, media and recreation, dan pharma and cosmetics*, Tahun 2020 merupakan tahun pertama Indonesia berhasil masuk ke peringkat 4, 5, dan 6, di mana di tahun-tahun sebelumnya Indonesia belum pernah masuk dalam 10 besar. Peringkat Indonesia pada keenam sektor tersebut selalu meningkat setiap tahunnya. Hal tersebut merupakan capaian besar bagi Indonesia, mengingat dokumen *Masterplan Ekonomi Syariah Indonesia 2019-2024* menargetkan prestasi-prestasi tersebut baru akan dicapai di tahun 2024, namun ternyata hanya butuh 3 tahun sejak tahun 2018 untuk mencapainya.

Melihat pesatnya perkembangan industri halal nasional dalam beberapa tahun terakhir, Indonesia mempunyai peluang besar untuk terus mengakselerasi industri halal. Dengan demikian, Indonesia diharapkan dapat memenuhi kebutuhan dalam negeri dan menjadi salah satu pemain utama dalam industri halal global. Tentu tidak mudah untuk mewujudkannya, pemerintah perlu menyelesaikan berbagai persoalan yang menjadi tantangan bagi industri halal Indonesia.

Tantangan Indonesia Menuju Sentra Industri Halal Dunia

Indonesia selalu masuk dalam 5 negara dengan pangsa pasar konsumen produk halal terbesar, namun belum pernah masuk dalam 5 besar negara pengekspor produk halal. Bahkan, negara eksportir utama produk-produk halal dunia bukan berasal dari negara-negara berpenduduk mayoritas muslim (Gambar 1). Hal ini menjadi tantangan pertama bagi pemerintah, yaitu banyaknya pesaing besar dalam industri halal dunia. Sebagai contoh, Brazil, India, dan Amerika memang telah lama menjadi produsen daging sapi terbesar di dunia. Untuk masuk ke pangsa pasar negara anggota OKI, mereka hanya perlu mendapatkan sertifikasi halal yang diakui di negara tujuan, dengan menyesuaikan tata cara produksi daging sesuai standar halal yang ditetapkan. Sementara Indonesia, untuk kebutuhan daging dalam negeri sendiri pun masih bergantung pada impor, begitupun dengan produk halal lainnya. Padahal, untuk menjadi sentra produk halal dunia, Indonesia harus berhasil mengungguli negara-negara tersebut yang sejatinya sudah lama menguasai pasar produk halal. Hal ini tentunya menjadi tantangan terbesar bagi Indonesia.

Tantangan kedua, sistem administrasi sebagai basis data industri halal masih belum optimal. Pemerintah masih kesulitan dalam mengidentifikasi perdagangan produk halal. Hal ini dikarenakan belum ada kodifikasi yang

Gambar 1. Posisi Indonesia Dalam Produk Halal Dunia

Pasar Konsumen Makanan Halal		Negara Pengekspor Ke OKI		Pasar Konsumen Kosmetik Halal		Negara Pengekspor ke OKI	
Indonesia (USD144 Miliar)	Brazil (USD16,2 Miliar)	India (USD6 Miliar)	Perancis (USD2,5 Miliar)	Indonesia (USD4 Miliar)	UEA (USD1,8 Miliar)	Mesir (USD95 Miliar)	Amerika (USD13,8 Miliar)
Bangladesh (USD107 Miliar)	India (USD14,4 Miliar)	Rusia (USD4 Miliar)	Jerman (USD1 Miliar)	Rusia (USD4 Miliar)	Amerika (USD940 Juta)	Nigerian (USD83 Miliar)	Rusia (USD11,9 Miliar)
Pakistan (USD82 Miliar)	Argentina (USD10,2 Miliar)	Turki (USD4 Miliar)	India (USD840 Juta)	Turki (USD4 Miliar)	India (USD840 Juta)		
Pasar Konsumen Pakaian Muslim		Negara Pengekspor ke OKI		Pasar Konsumen Muslim Media & Rekreasi		Negara Pengekspor ke OKI	
Iran (USD53 Miliar)	Cina (USD11,5 Miliar)	Turki (USD2,6 Miliar)	Cina (USD5,2 Miliar)	Amerika (USD22 Miliar)	Jepang (USD2,1 Miliar)	Turki (USD28 Miliar)	Turki (USD3 Miliar)
Arab Saudi (USD21 Miliar)	India (USD2,8 Miliar)	Indonesia (USD22 Miliar)	Thailand (USD2 Miliar)	Indonesia (USD22 Miliar)	Thailand (USD2 Miliar)	Pakistan (USD20 Miliar)	UEA (USD1,5 Miliar)
Indonesia (USD16 Miliar)	Bangladesh (USD1,4 Miliar)	Arab Saudi (USD11 Miliar)	Korea (USD1,6 Miliar)	Pakistan (USD11 Miliar)	Jerman (USD900 Juta)		
Pasar Konsumen Farnasi Halal		Negara Pengekspor ke OKI		Destinasi Wisatawan Muslim		Negara Dengan Arus Keluar Wisatawan Muslim Terbesar	
Turki (USD10 Miliar)	Jerman (USD5,2 Miliar)	Turki (USD6,4 Juta)	Arab Saudi (USD2,4 Miliar)	UEA (USD6,2 Juta)	UEA (USD17,2 Miliar)	Arab Saudi (USD8,1 Miliar)	Perancis (USD4,6 Miliar)
Amerika (USD7,3 Miliar)	Amerika (USD3,4 Miliar)	Rusia (USD5,6 Juta)	Qatar (USD14,2 Miliar)	Rusia (USD5,6 Juta)	Qatar (USD14,2 Miliar)	Indonesia (USD5,4 Miliar)	Swiss (USD3,3 Miliar)
Algeria (USD3,9 Miliar)	India (USD2,5 Miliar)	Malaysia (USD5,3 Juta)	Kuwait (USD13 Miliar)	Malaysia (USD5,3 Juta)	Kuwait (USD13 Miliar)		
		Perancis (USD5 Juta)	Indonesia (USD11,2 Miliar)	Perancis (USD5 Juta)	Indonesia (USD11,2 Miliar)		

Sumber : State of The Global Islamic Economy Report 2020/21

bisa mengintegrasikan antara sertifikasi produk halal dengan data perdagangan dan data ekonomi. Sehingga, sampai saat ini statistik data perdagangan produk Indonesia serta dana APBN untuk mendukung pengembangan produk halal belum dapat dilakukan dan dimonitor dengan baik.

Hal lain yang juga perlu menjadi perhatian pemerintah adalah program sertifikasi halal. UU Jaminan Produk Halal (JPH) mewajibkan semua makanan yang beredar di masyarakat harus memiliki sertifikat halal. Masa peralihan lima tahun dari tahun 2014 sampai 2019. Namun, melalui PP No. 39/2021 tentang Penyelenggaraan Bidang JPH, batas waktu diperpanjang menjadi tahun 2024, dengan alasan belum siapnya para pelaku usaha dalam menerapkan kebijakan tersebut. Menurut temuan Ombudsman, kewajiban sertifikasi halal tidak diimbangi dengan kesiapan pemerintah. Meski sudah diberi waktu lima tahun untuk menyiapkan sarana dan prasarana, tetapi pelaksanaannya kurang optimal. Ketidaksiapan para pihak salah satunya disebabkan karena mekanisme registrasi sertifikasi halal yang belum tersosialisasi dengan baik

terutama kepada pelaku usaha mikro kecil dan menengah (UMKM)/ industri rumah tangga (IRT). Selain itu, saat ini belum tersedia data yang lengkap dan valid terkait jumlah pengusaha UMKM/ IRT di tingkat kabupaten/ kota sebagai basis data pemerintah dalam penerapan UU JPH (Detik.com, 2020). Padahal, sertifikat halal merupakan kunci utama bagi pelaku usaha untuk dapat mengekspor produknya ke negara-negara OKI.

Tantangan selanjutnya, tak jarang ekspor Indonesia ke negara OKI terkendala oleh beragamnya regulasi, standar dan sistem sertifikasi halal masing-masing negara. Setiap negara memiliki pemahaman dan ketentuan mengenai kehalalan sebuah produk yang diimpor dari luar negeri. Kondisi tersebut salah satunya disebabkan oleh perbedaan mazhab mengenai ketentuan halal yang dianut oleh beberapa negara. Hal ini membuat para eksportir Indonesia kesulitan untuk mengekspor produknya. Meskipun telah mengantongi sertifikat halal dari MUI, hal itu tidak serta merta membuat produk Indonesia diterima di negara tujuan ekspor. Menjadi kewajiban pemerintah untuk dapat menjembatani permasalahan ini.

Rekomendasi

Untuk dapat mewujudkan tujuan strategis Indonesia sebagai sentra industri halal dunia, ada beberapa hal yang perlu menjadi catatan pemerintah, yaitu pertama, pemerintah harus terus mengedepankan kebijakan-kebijakan untuk mendorong peningkatan ekspor, serta meningkatkan daya saing Indonesia pada sektor produk halal, terutama dari sisi kapasitas produksi dalam negeri yang masih perlu ditingkatkan. Kedua, perlu ada perbaikan sistem administrasi perdagangan di Indonesia. Misalnya, dengan penambahan kolom halal dalam pemberitahuan ekspor barang (PEB) Bea Cukai, sehingga Badan Pusat Statistik (BPS) bisa mengklasifikasikan produk-produk ekspor tersebut berdasarkan halal dan non halal. Dengan demikian, *monitoring* dan pengawasan industri halal Indonesia dapat dilakukan secara periodik dengan data yang valid dan *up to date*.

Ketiga, pemerintah harus terus berkomitmen dalam meningkatkan *awareness* sertifikasi halal pada produk-produk Indonesia. Sosialisasi, pendampingan, dan kemudahan proses sertifikasi halal bagi pelaku usaha terutama UMKM harus semakin intens. Pemberian kemudahan tersebut dapat juga berupa fasilitas pengurangan biaya sertifikasi halal, dan mekanisme *self-declare* bagi pelaku UMKM untuk produk tertentu sesuai dengan standar yang telah ditetapkan oleh Badan Penyelenggara Jaminan Produk Halal (BPJPH). Hal ini bertujuan agar dapat menarik minat para pelaku usaha untuk mendaftarkan produk dan bisnisnya pada sertifikasi halal. Dengan demikian, produk-produk Indonesia akan lebih berdaya saing di pasar global, membuka akses pasar lebih luas, serta dapat menarik permintaan dari negara tujuan ekspor.

Keempat, pemerintah perlu secara aktif menjalin kerja sama baik bilateral maupun multilateral dengan negara-negara OKI lainnya. Kerja sama tersebut misalnya dalam bentuk perjanjian dagang antar negara. Sebagaimana tercantum dalam PP No. 39/2021 menyatakan bahwa kerja sama internasional dapat berbentuk pengembangan JPH, penilaian kesesuaian, dan/atau pengakuan sertifikat halal. Kerja sama internasional JPH diyakini dapat menjadi kunci keberhasilan Indonesia dalam mempermudah proses perizinan dan pengakuan sertifikat halal untuk mendorong ekspor produk-produk halal Indonesia ke negara lain.

Daftar Pustaka

Bisnis. 2019. Ekspor Ke Anggota OKI Terganjil Isu Sertifikasi Halal. Diakses dari <https://ekonomi.bisnis.com/read/20190903/12/1143975/ekspor-ke-anggota-oki-terganjal-isu-sertifikasi-halal>

Detik. 2019. Rumitnya Prosedur Sertifikasi Halal Dinilai Bisa Bikin UMKM Bangkrut. Diakses dari <https://news.detik.com/berita/d-4924485/rumitnya-prosedur-sertifikasi-halal-dinilai-bisa-bikin-umkm-bangkrut-massal/2>

Dinar Standard. 2020. *State of The Global Islamic Economy Report 2020/2021*

IDX. 2021. Ekspor Mamin Halal RI Capai USD24 juta GAPMMI Dorong Produk

Halal Go Internasional. Diakses dari <https://www.idxchannel.com/economics/ekspor-mamin-halal-ri-capai-usd24-juta-gapmmi-dorong-produk-halal-go-internasional>

Kementerian Perdagangan. 2020. Webinar Strategis Nasional: Indonesia Menuju Pusat Produsen Halal Dunia, diakses dari https://www.youtube.com/watch?v=X44Otcz_sLs

Medcom. 2021. Meski Berpenduduk besar, RI Masih Impor. Diakses dari <https://m.medcom.id/ekonomi/bisnis/nN9rpXGb-meski-berpenduduk-muslim-terbesar-ri-masih-banyak-mengimpor-produk-halal>

Revinitif. 2020. *Islamic Finance Development Report 2020*

Dampak Kebijakan Pengurangan Diskon Listrik

oleh

Dwi Resti Pratiwi^{*})

Fadila Puti Lenggo Geni^{**})

Abstrak

Kebijakan diskon listrik sudah mengalami perubahan sebanyak dua kali hingga April 2021. Perubahan ini ditetapkan untuk mengurangi beban diskon listrik dalam APBN. Kendati diproyeksikan akan berpengaruh signifikan pada pengurangan belanja APBN, namun kebijakan diskon listrik ini masih bisa berpengaruh pada kemiskinan karena listrik termasuk konsumsi utama di masyarakat. Beberapa hal yang dapat dilakukan pemerintah untuk mengurangi dampak pengurangan diskon listrik pada kebijakan selanjutnya adalah pemerintah harus melihat momen yang tepat, sebaiknya mengurangi jumlah maksimal jam pemakaian per bulan daripada mengurangi persentase diskon, dan perbaikan Data Terpadu Kesejahteraan Sosial (DTKS) untuk akurasi sasaran diskon listrik pada kebijakan selanjutnya.

Selama pandemi Covid-19, APBN Indonesia terus mengalami defisit sedangkan beban negara dari belanja negara meningkat. Terlihat dari realisasi belanja negara (APBN) triwulan IV tahun 2020 meningkat 4,05 persen *year on year (y-o-y)*, dari Rp704,22 triliun menjadi Rp732,74 triliun. Demi mengurangi beban negara tersebut, pemerintah mencoba beberapa kebijakan, salah satunya adalah mengurangi diskon listrik secara bertahap. Diskon listrik sendiri merupakan kebijakan yang berbeda dengan subsidi listrik sehingga memiliki pos penganggaran yang berbeda dalam APBN. Subsidi listrik sendiri dibebankan ke pos subsidi sedangkan diskon listrik dianggarkan dari anggaran Kementerian Energi dan Sumber Daya Mineral (ESDM). Perbedaan mendasar dari keduanya adalah subsidi listrik diberikan dengan memperhitungkan selisih harga per Kwh, sementara diskon listrik diberikan kepada pelanggan dengan memperhitungkan persentase diskon dikali penggunaan Kwh.

Direktur Jenderal Ketenagalistrikan Kementerian ESDM menyatakan bahwa pada triwulan I tahun 2021 pemerintah perlu menggelontorkan dana sebesar Rp3,79 triliun, yang mana dana tersebut

diberikan kepada 32,5 juta pelanggan golongan 450 VA dan 900 VA. Pada triwulan II 2021, jumlah penerima diproyeksi akan bertambah menjadi 32,75 juta pelanggan dengan asumsi adanya pelanggan yang memasang listrik baru. Namun, meski adanya proyeksi penambahan pelanggan, dengan diturunkannya diskon tarif maka diproyeksikan pemerintah hanya perlu menggelontorkan dana sebesar Rp1,88 triliun dari APBN untuk diskon listrik selama triwulan II.

Alasan pemerintah memutuskan untuk mengeluarkan kebijakan perubahan diskon listrik yaitu karena melihat pertumbuhan ekonomi Indonesia yang mulai membaik. Proyeksi OECD menyatakan bahwa pertumbuhan ekonomi Indonesia pada tahun 2021 bisa mencapai 4 persen hingga 4,9 persen. Sedangkan Menteri Keuangan dengan lebih optimis menyatakan bahwa pertumbuhan ekonomi Indonesia bisa meningkat hingga 5,3 persen pada tahun 2021, yang dipengaruhi oleh peningkatan konsumsi dan ekspor. Maka, pemerintah secara bertahap mengubah kebijakan diskon listrik ini.

Tahapan perubahan diskon listrik hingga saat ini dihitung setiap triwulan sejak Januari 2021. Pada tahun 2020, diskon

^{*}) *Analisis APBN, Pusat Kajian Anggaran, Badan Keahlian Dewan DPR RI. e-mail: dwi.pratiwi@dpr.go.id*

^{**}) *Analisis APBN, Pusat Kajian Anggaran, Badan Keahlian Dewan DPR RI. e-mail: dilaputitlg@gmail.com*

Tabel 1. Perbedaan Diskon Listrik 2020 dan 2021

	Pascabayar 450 VA	Prabayar 450 VA	Pascabayar 900 VA Bersubsidi	Prabayar 900 VA Bersubsidi
2020	- Diskon 100 persen (gratis) - Tanpa batasan waktu	Token listrik gratis diberikan sebesar pemakaian tertinggi pada Desember 2019-Februari 2020	- Diskon 50 persen - Tanpa batasan waktu	Diskon 50 persen terhadap konsumsi kWh bulanan tertinggi Desember 2019 sampai Februari 2020
2021 Jan- Maret	- Diskon 100 persen (gratis) dengan batasan 720 jam nyala atau 324 kWh/bln. - Lebih dari 720 jam dihitung tarif normal	Diberikan token gratis sebesar stimulus tarif listrik tahun 2020, (token gratis senilai dengan pembelian tertinggi pada tahun 2020).	- Diskon 50 persen dengan batasan 720 jam nyala atau 648 kWh/bln - Lebih dari 720 jam dihitung tarif normal	Diskon 50 persen bagi pelanggan tersebut diberikan ketika pelanggan melakukan transaksi pembelian token
2021 April- Juni	- Diskon 50 persen dengan batasan 720 jam nyala atau 324 kWh/bln - Lebih dari 720 jam dihitung tarif normal	Diskon 50 persen saat pembelian token.	- Diskon 25 persen dengan batasan 720 jam nyala atau 648 kWh/bln - Lebih dari 720 jam dihitung tarif normal	Diskon 25 persen saat pembelian token

Sumber: berbagai sumber, (2021, diolah).

listrik untuk pelanggan 450 VA dan 900 VA tidak terikat oleh jumlah waktu pemakaian, dengan masing-masing diskon listrik adalah sebesar 100 persen dan 50 persen. Kemudian di tahun 2021, diskon listrik mulai memperhitungkan jumlah jam pemakaiannya jika melalui pascabayar, yaitu maksimal pemakaian 720 jam untuk pelanggan 450 VA dan 900 VA. Batas maksimal pemakaian ini senilai dengan 324 kWh untuk pelanggan 450 VA dan 648 kWh untuk pelanggan 900 VA. Ketetapan ini mulai berlaku pada triwulan I tahun 2021, dan kemudian berubah pada triwulan II tahun 2021, yaitu terlihat pada perubahan persentase diskon di mana masing-masing kelompok pelanggan turun separuh dari persentase diskon sebelumnya.

Namun, dengan adanya perubahan kebijakan diskon listrik, tentu akan berdampak langsung kepada masyarakat baik pada perilaku konsumsi maupun dampak pada kehidupan sosial. Selain itu, diperkirakan kenaikan harga listrik juga akan berpengaruh kepada ekonomi nasional. Maka, tulisan ini akan menganalisis lebih dalam dampak yang mungkin terjadi pasca kebijakan diskon listrik pada kondisi sosial dan ekonomi.

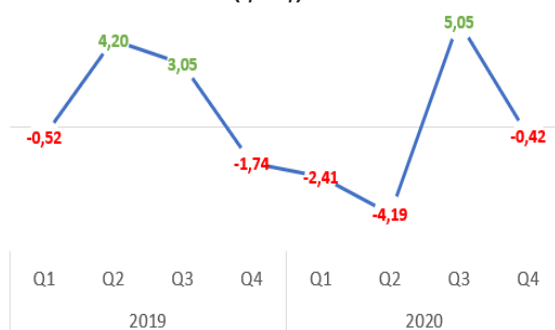
Apakah Benar Perekonomian Indonesia Membaik dari Sisi Permintaan dan Konsumsi?

Berdasarkan data BPS, pertumbuhan ekonomi Indonesia pada triwulan III secara *quarter to quarter (q-t-q)* dengan triwulan II tahun 2020 tumbuh signifikan dengan nilai 5,05 persen. Pertumbuhan ini dinilai sangat baik karena masih bisa tumbuh di tengah pandemi Covid-19. Meski demikian, pertumbuhan ekonomi pada triwulan IV tahun 2020 terkontraksi sebesar 0,42 persen secara *q-t-q* terhadap triwulan III tahun 2020 (gambar 1). Di sisi lain, penurunan ini masih dimungkinkan karena siklus musiman pertumbuhan ekonomi Indonesia pada triwulan IV setiap tahunnya cenderung menurun. Sehingga belum tentu terkontraksinya nilai pertumbuhan ekonomi di triwulan IV merupakan indikasi buruknya perekonomian Indonesia.

Untuk melihat lebih dalam, selanjutnya dapat dilihat dari sisi konsumsi masyarakat Indonesia melalui data PDB dari sisi pengeluaran Indonesia. Berdasarkan data BPS (2021), secara *y-o-y* laju pertumbuhan PDB berdasarkan pengeluaran terkontraksi sebesar 2,19 persen, namun sebenarnya

hal ini disebabkan tahun 2019 belum mengalami pandemi sehingga kontraksi ini dinilai wajar terjadi. Sedangkan secara triwulan, pertumbuhan PDB berdasar pengeluaran dari konsumsi rumah tangga pada awal pandemi, yaitu triwulan II tahun 2020, terkontraksi sebesar 5,52 persen, namun sejak triwulan III dan triwulan IV tahun 2020 mengalami perlambatan kontraksi yang mengindikasikan perbaikan pengeluaran konsumsi rumah tangga. Hal yang serupa terjadi pada setiap komponen PDB berdasar pengeluaran seperti konsumsi LNPR dan lainnya, di mana pada triwulan III dan IV terjadi perlambatan kontraksi.

Gambar 1. Pertumbuhan Ekonomi Indonesia dalam Persen (q-t-q) Tahun 2019-2020



Sumber : BPS (2021)

Hal ini sejalan dengan prediksi OECD dan Menteri Keuangan bahwa prediksi pertumbuhan ekonomi Indonesia akan membaik di tahun 2021 dengan landasan konsumsi Indonesia mengalami perlambatan kontraksi, terutama konsumsi masyarakat. Dengan kata lain, pemerintah sudah memperhitungkan rata-rata kekuatan ekonomi masyarakat sehingga meski ada perubahan kebijakan diskon listrik, masyarakat diharapkan tetap mampu untuk melakukan transaksi konsumsi rumah tangga seperti biasa.

Dampak Kebijakan Diskon Listrik Terbaru

Perubahan kebijakan diskon listrik akan berpengaruh signifikan terhadap beban belanja APBN. Di awal telah disebutkan bahwa jika kebijakan diskon listrik berubah, maka dapat mengurangi separuh beban belanja diskon listrik pada APBN di triwulan

II tahun 2021 dibandingkan dengan beban diskon listrik triwulan I tahun 2021. Meski berimplikasi positif untuk pengurangan beban belanja APBN, namun pengurangan diskon akan tetap berpengaruh pada masyarakat yang benar-benar kurang mampu atau berpenghasilan sangat rendah.

Selama pandemi Covid-19, BPS menyatakan tingkat kemiskinan terus naik disebabkan oleh perubahan perilaku dan aktivitas ekonomi yang terdampak karena kebijakan Pemberlakuan Pembatasan Kegiatan Masyarakat (PPKM). Di samping itu, ada perubahan pendapatan penduduk baik karena pemutusan hubungan kerja maupun pemotongan gaji. Terlihat juga dari data tingkat pengangguran terbuka menurut provinsi dari BPS bahwa pengangguran meningkat pada semua provinsi di Indonesia, dan secara nasional peningkatan pengangguran pada Agustus 2020 meningkat 7,07 persen dari Februari 2020. Meski belum ada data pengangguran dan kemiskinan awal tahun 2021, dengan anggapan *ceteris paribus*, kondisi pandemi Covid-19 masih menyebabkan belum adanya perbaikan dari kemiskinan dan pengangguran di Indonesia. Di sisi lain, BPS (2015), Pusat Kajian Anggaran (2015), dan Houghton (2012) menyebutkan bahwa kenaikan harga listrik dapat berimbas kepada kemiskinan. Pengelolaan keuangan masyarakat berpendapatan rendah akan terganggu karena listrik termasuk konsumsi utama. Konsumsi listrik ini setidaknya terlihat pada peranan komponen perumahan, air, listrik, dan bahan bakar yang memiliki bobot signifikan terhadap indeks harga konsumen (IHK).

Dilihat dari pertumbuhan ekonomi yang masih fluktuatif, pemerintah perlu berhati-hati dalam melakukan perubahan kebijakan diskon listrik pada tahap-tahap selanjutnya, karena dengan adanya perubahan diskon listrik akan memengaruhi ketidakpastian bagi pelaku usaha mikro. Hal ini dikarenakan setiap perubahan kebijakan memerlukan waktu untuk beradaptasi. Jika di kemudian hari memungkinkan untuk dilakukan

perubahan kebijakan, pemerintah bisa mempertimbangkan kembali untuk melakukan perubahan diskon listrik dengan perhitungan pertumbuhan ekonomi yang baik, konsumsi sudah tidak dalam masa perlambatan kontraksi, dan adanya pengurangan tingkat pengangguran dan kemiskinan.

Dalam pengurangan stimulus tarif listrik juga sebaiknya dibuat kondisi di mana pelanggan 450 VA dan 900 VA dapat beradaptasi dengan harga yang baru. Sederhananya tidak mengurangi persentase diskon listrik namun untuk selanjutnya dapat diatur pengurangan jam pemakaian saja dengan pengurangan yang realistis, sehingga pelanggan tidak merasa terlalu banyak perubahan dan mulai dapat berhemat dengan kebijakan yang baru.

Selain yang sudah disebutkan di atas, pemerintah perlu juga memperbaiki DTKS. Hal ini disebabkan perubahan harga listrik rentan berpengaruh pada kemiskinan. Oleh karena itu, pemerintah perlu mendata masyarakat miskin agar kebijakan diskon selanjutnya lebih tepat sasaran di mana warga miskin dan rentan miskin saja yang mendapatkan diskon listrik nantinya. Sedangkan untuk harga listrik sendiri, saat ini pembayaran listrik untuk penduduk kurang mampu terdiri dari subsidi, diskon, dan pembayaran pribadi. Pemerintah perlu melihat lebih jauh kebijakan-kebijakan yang akan memengaruhi harga listrik demi meringankan masyarakat dalam pembayaran listrik. Menyinggung sedikit subsidi listrik, juga diperlukan DTKS yang akurat agar subsidi tepat sasaran. Jika subsidi dan diskon listrik tepat sasaran, maka beban APBN akan jadi lebih ringan dan dampak kemiskinan karena harga listrik naik tidak terlalu mengkhawatirkan.

Daftar Pustaka

BPS. 2021. Berita Resmi Statistik 5 Februari 2021. Dikutip dari https://www.bps.go.id/website/materi_ind/materiBrsInd-20210205095341.pdf

BPS. 2021. Berita Resmi Statistik 15 Februari 2021. Dikutip dari https://www.bps.go.id/website/materi_ind/

Rekomendasi

Jika dikemudian hari pemerintah akan melakukan kebijakan diskon listrik maka beberapa hal yang perlu diperhatikan, yaitu: pertama, pemerintah perlu melihat momen yang tepat untuk melakukan kebijakan diskon listrik di masa akan datang dengan memperhitungkan pertumbuhan ekonomi, tingkat konsumsi masyarakat, dan perkembangan tingkat kemiskinan dan pengangguran. Kedua, jika pemerintah ingin mengubah kebijakan diskon listrik di masa depan, sebaiknya dilakukan perhitungan yang lebih rasional sehingga pelanggan 450 VA dan 900 VA dapat beradaptasi dengan kebijakan baru. Hal ini bisa dimulai dengan perubahan total batasan nyala listrik per bulan lebih dulu daripada langsung mengurangi persentase diskon.

Ketiga, pemerintah perlu memperbaiki DTKS atau data penunjang lain untuk membuat kebijakan yang lebih tepat sasaran, di mana nantinya diskon listrik atau bahkan subsidi listrik dapat diberikan dengan akurat kepada penduduk miskin, rentan miskin, dan pelaku usaha mikro yang mana saja yang terdampak kebijakan baru.

materiBrsInd-20210215114827.pdf

BPS. 2021. Profil Kemiskinan Di Indonesia September 2020. Dikutip dari <https://www.bps.go.id/website/images/Profil-Kemiskinan-di-Indonesia-September-2020-ind.jpg>

BPS. 2021. [Seri 2010] PDB Triwulanan Atas Dasar Harga Berlaku menurut Pengeluaran (Milyar Rupiah), 2020. Dikutip dari <https://bps.go.id/indicator/169/1955/1/-seri-2010-pdb-triwulanan-atas-dasar-harga-berlaku-menurut-pengeluaran.html>

Kompas. 2021. Ini Alasan Pemerintah Pangkas Diskon Tarif Listrik. Dikutip dari <https://money.kompas.com/read/2021/03/09/162707126/ini-alasan-pemerintah-pangkas-diskon-tarif-listrik>

Tribun News. 2021. Listrik Gratis PLN Jadi Diskon 50% Mulai April-Juni 2021, Tak Perlu Akses www.pln.co.id & PLN Mobile. Dikutip dari <https://www.tribunnews.com/bisnis/2021/04/06/listrik-gratis-pln-jadi-diskon-50-mulai-april-juni-2021-tak-perlu-akses-wwwplncoid-pln-mobile>

Indonesia Investment. 2015. BPS: Pemotongan Subsidi Listrik

Meningkatkan Angka Inflasi & Kemiskinan. Dikutip dari <https://www.indonesia-investments.com/id/berita/berita-hari-ini/bps-pemotongan-subsidi-listrik-meningkatkan-angka-inflasi-kemiskinan/item6112>

Pusat Kajian Anggaran DPR RI. 2015. Pencabutan Subsidi Listrik Baik atau Buruk? Dikutip dari <http://berkas.dpr.go.id/setjen/dokumen/puskajianggaran-Kajian-APBN-Mingguan-PENCABUTAN-SUBSIDI-LISTRIK-BAIK-ATAU-BURUK-1448934190.pdf>

Haughton, Sahidur R. Khandker, 2012. Pedoman Tentang Kemiskinan Dan Ketimpangan. Jakarta. Salemba Empat.

Tantangan dalam Pengembangan Kendaraan Bermotor Listrik Berbasis Baterai (*Battery Electric Vehicle*)

oleh
Dahiri*)
Rahayuningsih**)

Abstrak

Sektor transportasi saat ini mulai beralih dari penggunaan bahan bakar fosil ke energi listrik yang lebih ramah lingkungan. Sektor transportasi merupakan sektor yang menyumbang emisi gas rumah kaca terbesar. Indonesia bercita-cita menjadi salah satu pusat industri kendaraan listrik dunia. Untuk merealisasikan cita-cita tersebut, banyak tantangan yang harus dihadapi. Pemerintah harus memerhatikan bagaimana kesiapan industri nasional dalam menyiapkan berbagai infrastruktur guna mendukung perkembangan industri kendaraan listrik.

Pertumbuhan kendaraan bermotor di Indonesia terus meningkat. Dari tahun 2008 sampai dengan 2018 rata-rata pertumbuhan pertahun mencapai 6,70 persen untuk mobil dan 9,72 persen untuk sepeda motor (BPS, 2020). Selain itu, penggunaan bahan bakar minyak (BBM) untuk kendaraan bermotor juga meningkat sebesar 5 persen per tahun. Di mana sebagian besar BBM yang digunakan diperoleh dari impor. Peningkatan jumlah kendaraan disertai dengan peningkatan konsumsi BBM berkontribusi pada penurunan indeks kualitas udara. Rata-rata kota besar di Indonesia memiliki status indeks kualitas udara yang tidak sehat (Dinas KLH Pemda DKI, 2019). Guna mengurangi dampak tersebut, diperlukan alternatif kendaraan berbahan bakar nonfosil serta ramah lingkungan. Salah satu solusi dari permasalahan tersebut adalah dengan pengembangan kendaraan listrik. Kendaraan listrik adalah kendaraan yang menggunakan motor listrik sebagai penggeraknya sehingga tidak membutuhkan BBM seperti pada kendaraan konvensional. Selain hemat energi, kendaraan listrik juga ramah lingkungan karena tidak mengeluarkan emisi atau nol emisi sehingga udara sekitar dapat lebih bersih.

Sesuai amanat Peraturan Presiden Nomor 55 Tahun 2019 tentang Percepatan Program Kendaraan Bermotor Listrik Berbasis Baterai (*Battery Electric Vehicle*) untuk Transportasi Jalan, dinyatakan bahwa Indonesia telah berkomitmen untuk menurunkan emisi gas rumah kaca serta mewujudkan energi bersih, kualitas udara bersih dan ramah lingkungan. Perpres tersebut ditandatangani Presiden Jokowi dan ditetapkan pada tanggal 8 Agustus 2019. Selain untuk mewujudkan energi bersih, Presiden Jokowi juga berencana ingin menjadikan Indonesia sebagai salah satu pusat industri mobil listrik dunia (Kompas, 2019). Pengembangan kendaraan listrik tersebut meliputi pengembangan *prototype* kendaraan listrik hingga siap komersial, membangun moda transportasi listrik dari hulu hingga hilir, hingga menyusun kebijakan insentif fiskal untuk produksi kendaraan listrik sesuai ketentuan perundang-undangan. Karena sifatnya lintas sektoral, pengembangan kendaraan listrik sesuai Rencana Umum Energi Nasional (RUEN) melibatkan Kementerian Energi dan Sumber Daya Mineral (ESDM), Kementerian Perindustrian (Kemenperin), Kementerian Perhubungan (Kemenhub), Kementerian Riset dan Pendidikan Tinggi, dan Kementerian Keuangan.

*) *Analisis APBN, Pusat Kajian Anggaran, Badan Keahlian Dewan DPR RI. e-mail: dahiri@dpr.go.id*

**) *Analisis APBN, Pusat Kajian Anggaran, Badan Keahlian Dewan DPR RI. e-mail: zhacyaayu@gmail.com*

Seiring dengan terbitnya Perpres tersebut, saat ini perkembangan kendaraan bermotor listrik melalui Kemenhub telah menyiapkan payung hukum untuk pengujian fisik kendaraan listrik. Dasar hukum pengujian kendaraan bermotor listrik berbasis baterai (KBLBB) tersebut tertuang pada Peraturan Menteri No. 33 Tahun 2018 tentang Pengujian Tipe Kendaraan Bermotor serta Peraturan Menteri No. 44 Tahun 2020 tentang Pengujian Tipe Fisik Kendaraan Bermotor Dengan Motor Penggerak Menggunakan Motor Listrik.

Peta Jalan Industri Otomotif Nasional

Sesuai dengan Kebijakan Energi Indonesia berupaya mengalihkan konsumsi energi yang sebelumnya berbasis pada energi fosil, menjadi struktur bauran energi berbasis Energi Baru dan Terbarukan (EBT). Berdasarkan *road map* industri otomotif nasional dan misi mengembangkan industri otomotif, sejak tahun 2013 Indonesia sudah mencanangkan pengembangan industri otomotif nasional di mana salah satu fokusnya yaitu mendorong produksi kendaraan beremisi karbon rendah atau LCEV (*Low Carbon Emission Vehicle*). Program ini dibagi menjadi dua tahap, yakni tahap I (2013-2022) dan tahap II (2022-2035). Program ini merupakan lanjutan dari program yang sudah bergulir yakni Kendaraan Bermotor Hemat Bahan Bakar dan

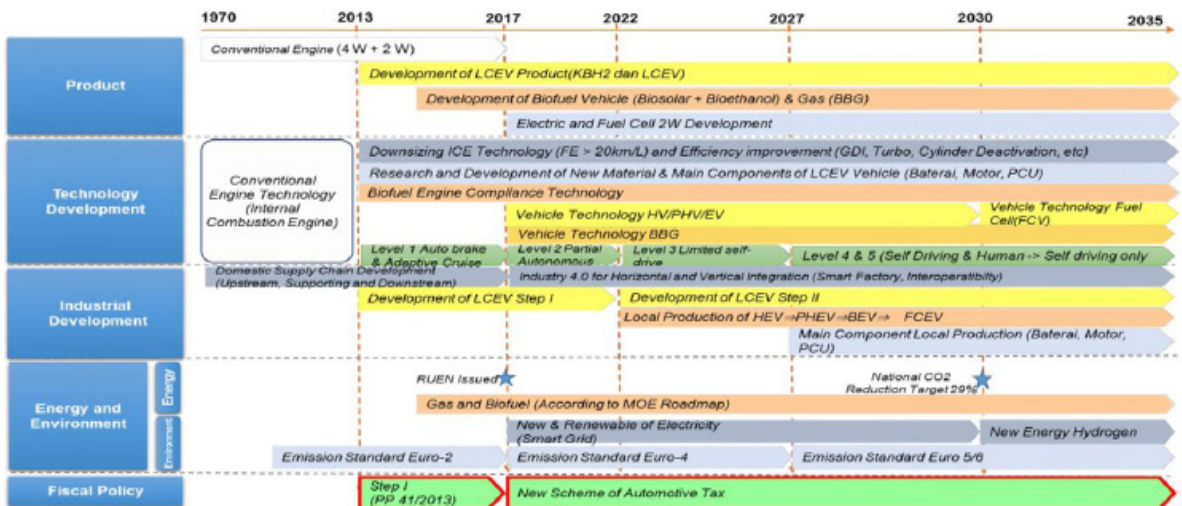
Harga Terjangkau (KBH2). Pemerintah menargetkan pada tahun 2025 sekitar 25 persen atau 400 ribu unit kendaraan LCEV sudah masuk pasar Indonesia (Kemenperin, 2017). Namun menurut Gaikindo kendaraan LCEV dinilai lebih mahal dibanding dengan kendaraan KBH2 (Kontan, 2018).

Disaat yang bersamaan dalam *road map* tersebut, Indonesia mengembangkan kendaraan bahan bakar biosolar, bioethanol dan bahan bakar gas (BBG). Pengembangan tersebut bertujuan untuk menurunkan impor BBM. Lembaga kajian Institute for Transportation and Development Policy (ITDP) menilai pengembangan dan penerapan kebijakan ini bisa menjadi opsi peralihan atau transisi menuju kendaraan listrik. Dengan beragamnya pilihan moda transportasi, pemerintah memutuskan untuk fokus pada KBLBB untuk transportasi jalan.

Tantangan Pengembangan Kendaraan Bermotor Listrik Berbasis Baterai (KBLBB)

Sejak tahun 2019, pemerintah mulai menggalakkan implementasi KBLBB (Kementerian Koordinator Bidang Kemaritiman dan Investasi, 2021). Hal ini dikarenakan Indonesia memiliki potensi besar untuk menciptakan kendaraan listrik. Selain itu, Indonesia juga memiliki kekayaan sumber daya nikel yang melimpah. Berdasarkan pemetaan

Gambar 1. Peta Jalan Industri Otomotif Nasional



Sumber : Kementerian Perindustrian, 2020

Badan Geologi pada Juli 2020, Indonesia memiliki sumber daya bijih nikel sebesar 11.887 juta ton (tereka 5.094 juta ton, terunjuk 5.094 juta ton, terukur 2.626 ton, hipotetik 228 juta ton) dan cadangan bijih sebesar 4.346 juta ton (terbukti 3.360 juta ton dan terkiraan 986 juta ton). Sumber daya ini merupakan modal dasar bagi pembangunan industri baterai. Indonesia juga kaya akan sumber daya mineral, seperti bijih besi dan aluminium yang mampu mendorong peningkatan investasi di sektor otomotif. Oleh karena itu, transportasi berbasis baterai menjadi sebuah alternatif dalam kebutuhan transformasi energi. Pemerintah menargetkan tahun 2022 Indonesia sudah dapat memproduksi kendaraan listrik. Sampai saat ini, dalam *road map* yang telah dibuat fokus pada pengembangan *energy storage system* yang terdiri dari Stasiun Pengisian Kendaraan Listrik Umum (SPKLU) dan Stasiun Penukaran Baterai Kendaraan Listrik Umum (SPBKLU). Hingga Mei 2020, infrastruktur SPKLU di Indonesia secara total telah dibangun 57 unit dari target yang ditetapkan sebesar 180 unit SPKLU. SPKLU ini berada di 35 lokasi yang sebagian besar terdapat di daerah Jawa dan Bali (ESDM, 2020).

Terdapat faktor penghambat dalam penyediaan SPKLU yaitu investasi pengembangan SPKLU yang relatif tinggi, kurangnya ketersediaan lahan yang strategis untuk SPKLU serta model bisnis pengembangan SPKLU yang belum teruji (PLN, 2020). Untuk SPBKLU sendiri Indonesia baru memiliki 9 unit dan hanya tersebar di daerah Jakarta dan Tangerang. Tahun ini, kendaraan listrik masih dalam tahap uji coba dan belum sampai ke tahap produksi massal. Selain itu, juga dilakukan studi kendaraan listrik oleh Konsorsium Institusi Research and Development (R&D) Indonesia yang terdiri dari Asosiasi Industri Sepeda Motor Indonesia (AISI), Balai Besar Bahan dan Barang Teknik (B4T), Kemenperin, Institut Teknologi Bandung, Universitas Udayana serta Universitas Indonesia (Kemenperin, 2021). Beberapa Perguruan tinggi dan pihak BUMN serta Badan Pengkaji dan Penerapan Teknologi (BPPT) sebelumnya sudah

menghasilkan *prototype* mobil listrik. Potensi kemampuan anak bangsa yang ada saat ini juga masih belum maksimal diberdayakan (LIPI, 2014). Apabila dikoordinasikan dan disatukan dengan baik, bukanlah sesuatu yang mustahil untuk mewujudkan dan menyukseskan program KBLBB.

Selain itu, perlu adanya dukungan serta kerja sama yang sinergis dan berkesinambungan antara pemerintah, perguruan tinggi, lembaga litbang dan swasta. Untuk mendorong pengembangan KBLBB di Indonesia dibutuhkan juga kebijakan teknis. Salah satunya adalah menciptakan pasar KBLBB. Ada beberapa tantangan dalam pengembangan KBLBB di Indonesia, yaitu tingginya harga kendaraan listrik yang menghambat minat masyarakat untuk membeli mobil listrik (Kontan, 2020). Hal tersebut dikarenakan tingginya harga komponen utama kendaraan listrik yaitu baterai. Harga baterai mobil listrik mencapai 40 persen dari harga mobil listrik. Selain itu, kendaraan listrik dianggap tidak nyaman karena rentang tempuh kendaraan yang terbatas dan interval pengisian baterai yang lama (Viktor, 2020).

Apabila KBLBB serentak digulirkan, maka pemerintah harus memperhitungkan kebutuhan dan ketersediaan energi listrik saat ini. Dari laporan akhir tahun kinerja ESDM tahun 2019, terdapat 433 desa yang belum menikmati listrik. Desa tersebut tersebar di empat provinsi, yaitu Papua sebanyak 325 desa, Papua Barat sebanyak 102 desa, Nusa Tenggara Timur (NTT) ada 5 desa, dan Maluku 1 desa. Rasio elektrifikasi per Desember 2019 pada empat provinsi tersebut tercatat NTT 85 persen, Maluku 92 persen, Papua 94 persen dan Papua Barat 99 persen. Hal ini disebabkan karena lokasi wilayah Timur yang belum memiliki infrastruktur lengkap sehingga membutuhkan dana besar dan waktu yang lebih lama. Sehingga hal ini menjadi krusial di mana rasio elektrifikasi di Indonesia masih belum 100 persen terpenuhi sehingga masih terdapat wilayah Indonesia yang belum dapat menikmati listrik.

Rekomendasi

Untuk mendorong pengembangan industri otomotif nasional, beberapa tantangan harus siap dihadapi agar penerapan KBLBB ini dapat berjalan dengan baik. Untuk itu, ada beberapa saran kebijakan: pertama, untuk menciptakan pasar KBLBB sebagai tahap awal target pasar kendaraan listrik nasional dapat ditujukan pada mobil dinas pemerintahan, BUMN, BUMD. Karena dengan adanya penggunaan KBLBB di lingkungan pemerintahan dapat menjadi *pilot project* pengembangan industri kendaraan listrik nasional. Kedua, program KBLBB ini juga harus memerhatikan kondisi kelistrikan di Indonesia, di mana terdapat wilayah di Indonesia Timur yang belum menikmati listrik. Jika KBLBB ini diterapkan secara nasional, seharusnya Indonesia telah mencapai 100 persen rasio elektrifikasi. Ketiga, harga mobil KBLBB yang dinilai relatif mahal dapat ditekan melalui subsidi dari pemerintah yang diberikan kepada produsen kendaraan listrik. Keempat, keberadaan infrastruktur penunjang seperti SPKLU dan SPBKLU juga tidak kalah penting untuk mendukung perkembangan ekosistem KBLBB sehingga perlu dibangun di daerah luar Jawa dengan memberikan insentif bagi pengembangan SPKLU dan SPBKLU. Selain itu, pemerintah harus menyediakan lahan yang strategis agar pengisian dan penukaran baterai dapat ditemukan dengan mudah serta diperlukannya pengujian lebih lanjut terhadap model bisnis pengembangan SPKLU.

Daftar Pustaka

Badan Pusat Statistik. 2020. Rata-rata Pertumbuhan Kendaraan Bermotor Tahun 2008-2018. Diakses dari <https://www.bps.go.id/linkTableDinamis/view/id/1133>, pada tanggal 6 April 2021.

Direktorat Jenderal Ketenagalistrikan Kementerian Energi dan Sumber Daya Mineral. 2020. Bahan Paparan : Penyediaan Infrastruktur Pengisian Listrik dan Tarif Tenaga Listrik Untuk Kendaraan Bermotor Listrik Berbasis Baterai.

Kementerian Perindustrian. 2021. Upaya Pemerintah pada Pertumbuhan Industri Kendaraan Listrik. Diakses dari <https://www.kemenperin.go.id/artikel/22304/Upaya-Pemerintah-pada-Pertumbuhan-Industri-Kendaraan-Listrik>, pada tanggal 7 April 2021.

Kompas.com, 2019. Cita-cita Jokowi: Jadikan Indonesia Pusat Industri Mobil Listrik Dunia. Diakses dari <https://money.kompas.com/read/2019/11/28/201656626/cita-cita-jokowi-jadikan-indonesia-pusat-industri-mobil-listrik-dunia>, pada tanggal 6 April 2021.

Kementerian Koordinasi Bidang Kemaritiman dan Investasi. 2021. Indonesia Berkomitmen Bangun Ekosistem Industri Kendaraan Bermotor Listrik Berbasis Baterai Sebagai Solusi Transportasi Masa Depan. Diakses dari <https://maritim.go.id/indonesia-berkomitmen-bangun-ekosistem-industri-kendaraan-bermotor-listrik/>, pada tanggal 7 April 2021.

Kontan.com. 2020. Ini Rekomendasi Untuk Pengembangan Kendaraan Listrik di Indonesia. Diakses dari <https://lifestyle.kontan.co.id/news/ini-rekomendasi-untuk-pengembangan-kendaraan-listrik-di-indonesia?page=all>, pada tanggal 7 April 2021.

Perusahaan Listrik Negara, 2020. Road Map Pengembangan Infrastruktur Kendaraan Listrik 2020-2024

Ridwan, Arif dkk. 2014. Peluang dan Tantangan Pengembangan Mobil Listrik Nasional. Lembaga Ilmu Pengetahuan Indonesia. Jakarta: LIPI Press.

Victor Tulus, 2020. Kajian Pengembangan Kendaraan Listrik di Indonesia: Prospek dan Hambatannya. Jurnal Paradigma Ekonomika Vol.15. No.1

*“Siap Memberikan Dukungan Fungsi Anggaran
Secara Profesional”*

Buletin APBN
Pusat Kajian Anggaran
Badan Keahlian DPR RI
www.puskajianggaran.dpr.go.id
Telp. 021-5715635, Fax. 021-5715635
Twitter: @puskajianggaran
Instagram: puskajianggaran



9 772502 868006