



BULETIN APBN

Vol. VII, Edisi 9, Mei 2022

Hambatan dan Tantangan dalam Pengembangan Battery Electric Vehicle Indonesia

p.3

Tinjauan Atas Pelaksanaan Dana Alokasi Khusus Fisik Bidang IKM

p.7

Ancaman Inflasi Global di Tengah Pemulihan Ekonomi Indonesia

p.12

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



9 772502 660006

ISSN 2502-8685



Dewan Redaksi

Penanggung Jawab
Drs. Helmizar, M.E.

Pemimpin Redaksi
Robby Alexander Sirait

Redaktur
Adhi Prasetyo Satriyo Wibowo
Dahiri

Martha Carolina
Rastri Paramita

Rosalina Tineke Kusumawardhani
Tio Riyono

Editor
Nadya Ahda

Hambatan dan Tantangan dalam Pengembangan Battery Electric Vehicle Indonesia

p.3

Indonesia merupakan salah satu penyumbang bahan baku mobil listrik di dunia, dimana cadangan nikel terbesar dunia dimiliki oleh Indonesia, yaitu sebanyak 21 juta ton cadangan nikel. Salah satu komitmen pemerintah dalam mewujudkan ekonomi hijau melalui kebijakan transisi energi, akan diwujudkan melalui komitmen untuk membangun industri kendaraan listrik (electric vehicle/EV) dan baterai dalam skala besar. Namun, terdapat beberapa hambatan dan tantangan dalam pengembangan baterai EV di Indonesia, seperti dari sisi teknologi dan cost, infrastruktur, dan market. Industri baterai Indonesia perlu dipercepat dalam menghasilkan harga baterai listrik yang lebih ekonomis. Untuk itu, diperlukan berbagai dukungan regulasi dan insentif pendukung untuk menciptakan demand BEV yang dapat mendorong industri EV semakin tumbuh.

p.7

Tinjauan Atas Pelaksanaan Dana Alokasi Khusus Fisik Bidang IKM

Pengembangan Industri Kecil dan Menengah (IKM) merupakan salah satu strategi pemerintah yang diarahkan untuk meningkatkan nilai tambah ekonomi. Sektor IKM menjadi salah satu fokus pemerintah karena kontribusinya yang besar terhadap perekonomian nasional. Sejak tahun 2016, dukungan Anggaran Pendapatan dan Belanja Negara (APBN) terhadap pengembangan IKM pun diberikan melalui transfer ke daerah, yaitu Dana Alokasi Khusus (DAK) Fisik bidang IKM, yang diarahkan untuk meningkatkan nilai tambah dan daya saing produk IKM. Dalam pelaksanaannya, pengembangan IKM melalui DAK Fisik pun masih dihadapkan pada beberapa permasalahan yang perlu menjadi perhatian pemerintah. Beberapa permasalahan tersebut antara lain terkait dengan rendahnya realisasi penyaluran DAK Fisik bidang IKM, kelembagaan pada masing-masing sentra yang belum optimal, dan stagnannya kinerja IKM.

Ancaman Inflasi Global di Tengah Pemulihan Ekonomi Indonesia

p.12

Imbalance supply-demand barang dan jasa selama pemulihan ekonomi memicu lonjakan inflasi global. Tekanan pada inflasi global juga disebabkan oleh perang antara Rusia-Ukraina yang menyebabkan peningkatan harga komoditas, energi, dan pangan. Selama proses pemulihan ekonomi ini, Amerika Serikat dan negara-negara Uni Eropa sudah mencapai inflasi di atas 7 persen. Oleh karena itu, The Fed menaikkan suku bunga acuan untuk mengendalikan inflasi. Di sisi lain, inflasi Indonesia sampai Maret 2022 masih terkendali. Namun, pemerintah sebaiknya tetap mempersiapkan langkah-langkah strategis untuk menghadapi dampak rambatan akibat dari peningkatan inflasi global. Misalnya, pemerintah dapat mengombinasikan kebijakan moneter dan fiskal yang paling sesuai dengan kondisi Indonesia saat ini, serta menjaga daya beli masyarakat sehingga pemulihan ekonomi tidak terhambat.

Kritik/Saran

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



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

Hambatan dan Tantangan dalam Pengembangan Battery Electric Vehicle Indonesia

Ervita Luluk Zahara^{*)}

Abstrak

Indonesia merupakan salah satu penyumbang bahan baku mobil listrik di dunia, dimana cadangan nikel terbesar dunia dimiliki oleh Indonesia, yaitu sebanyak 21 juta ton cadangan nikel. Salah satu komitmen pemerintah dalam mewujudkan ekonomi hijau melalui kebijakan transisi energi, akan diwujudkan melalui komitmen untuk membangun industri kendaraan listrik (electric vehicle/EV) dan baterai dalam skala besar. Namun, terdapat beberapa hambatan dan tantangan dalam pengembangan baterai EV di Indonesia, seperti dari sisi teknologi dan cost, infrastruktur, dan market. Industri baterai Indonesia perlu dipercepat dalam menghasilkan harga baterai listrik yang lebih ekonomis. Untuk itu, diperlukan berbagai dukungan regulasi dan insentif pendukung untuk menciptakan demand BEV yang dapat mendorong industri EV semakin tumbuh.

Rencana Kerja Pemerintah (RKP) tahun 2023 akan mengusung tema Peningkatan Produktivitas untuk Transformasi Ekonomi yang Inklusif dan Berkelanjutan, dimana salah satu arah kebijakan prioritas dalam RKP 2023 yaitu mengenai ekonomi hijau. Kemudian dalam agenda Presidensi G20, sesuai arahan Presiden Jokowi, salah satu dari tiga agenda yang menjadi fokus dalam Presidensi G20 adalah mengenai transisi energi. Presiden Jokowi mengatakan bahwa saat ini Indonesia sudah masuk dalam rantai pasokan global dalam ekonomi hijau, salah satunya akan diwujudkan melalui komitmen untuk membangun industri kendaraan listrik (electric vehicle/EV) dan baterai dalam skala besar. Salah satu kebijakan utama yang dikeluarkan pemerintah dalam mendukung pengembangan kendaraan bermotor listrik berbasis baterai yaitu tertuang dalam Peraturan Presiden Nomor 55 Tahun 2019 tentang Percepatan Program Kendaraan Bermotor Listrik Berbasis Baterai (Battery

Electric Vehicle/ BEV) untuk Transportasi Jalan yang berlaku efektif per 12 Agustus 2019. Adapun target kuantitatif untuk produksi kendaraan listrik Indonesia terdapat pada Tabel 1.

Kebijakan pemerintah tersebut juga berdasarkan potensi Indonesia sebagai salah satu penyumbang bahan baku mobil listrik di dunia, dimana cadangan nikel terbesar dunia dimiliki oleh Indonesia, yaitu sebanyak 21 juta ton cadangan nikel. Berdasarkan data *The United States Geological Survey* (USGS) dalam INDEF (2022), nikel mentah Indonesia mempunyai porsi terbesar di dunia yaitu sebanyak 23 persen, disusul oleh Australia (21 persen), dan di peringkat 3 yaitu Brazil (17 persen). Indonesia juga berpeluang menjadi pemain utama kendaraan listrik karena memiliki bahan baku baterai lainnya yang melimpah, baik untuk baterai *lithium NCA* (Nickel Cobalt Aluminum Oxide), *lithium NMC* (Nickel Manganese Cobalt Oxide) maupun *Lithium Iron Phosphate*. Meskipun Indonesia kaya akan sumber bahan baku baterai, namun tidak mudah untuk mengembangkan industri kendaraan listrik di Indonesia. Terdapat beberapa hambatan dan tantangan, dimana beberapa di antaranya dalam hal teknologi dan cost, infrastruktur, dan

Tabel 1. Target Kuantitatif Produksi Kendaraan Listrik Indonesia

Kendaraan Listrik	2020 (unit)	2025 (unit)	2030 (unit)	2035 (unit)
Kendaraan roda 2 dan roda 3	5.000	6.000.000	9.000.000	12.000.000
Kendaraan roda 4 atau lebih	0	400.000	600.000	1.000.000

Sumber: Peraturan Menteri Perindustrian Nomor 6 Tahun 2022 (diolah)

^{*)} Analis APBN, Pusat Kajian Anggaran, Badan Keahlian, Setjen DPR RI. e-mail: ervitazahara94@gmail.com

market.

Teknologi dan Cost

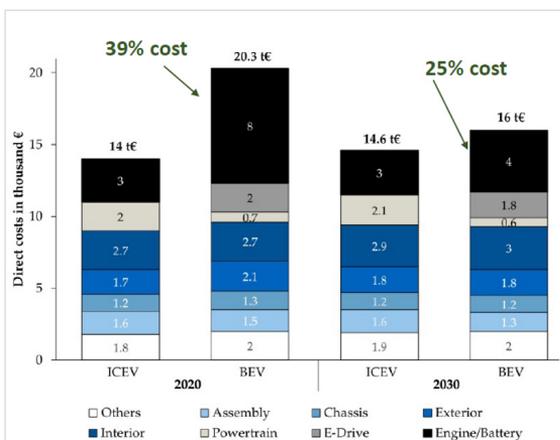
Salah satu tantangan terbesar dalam pengembangan industri BEV adalah teknologi yang masih belum dikuasai di dalam negeri. Saat ini, kendaraan berbasis baterai (elektifikasi) terdiri dari berbagai macam pilihan teknologi dan kombinasi *powertrain*, yaitu *Internal Combustion Engine Vehicle* (ICEV), *Hybrid Electric Vehicle* (HEV), *Plug-in Hybrid Electric Vehicle* (PHEV), dan *Battery Electric Vehicle* (BEV). Berdasarkan proyeksi dari *International Energy Agency* (IEA), *powertrain* berbasis elektifikasi akan tumbuh secara signifikan hingga mencapai 51 persen di tahun 2040. Namun saat ini, *Total Cost Ownership* BEV masih belum kompetitif. Menurut *Indonesia Battery Corporation/IBC* (2022), saat ini BEV masih belum mencapai *TCO parity*. Permasalahannya adalah dalam *TCO* terdapat komponen biaya-biaya yang sifatnya berulang seperti bahan bakar, pajak, asuransi, perawatan. Adapun mahalannya harga kendaraan listrik saat ini utamanya dipengaruhi harga rata-rata baterai yang masih di kisaran 150 USD/kWh.

Mengacu data *World Electric Vehicle Journal* (2021), sebanyak 39 persen *cost* dari BEV saat ini adalah baterai dan diprediksi pada tahun 2030 masih membutuhkan biaya yang cukup tinggi, yaitu memerlukan *cost* sebesar 25

persen untuk baterai (Gambar 1). Oleh karena itu, biaya baterai merupakan komponen yang sangat signifikan dari *total cost* BEV. Sebagai contoh, menurut *Indonesia Battery Corporation/IBC* (2022), perbandingan ICEV dan BEV untuk jenis mobil Hyundai Kona memiliki selisih sangat besar, yaitu sebesar Rp286 juta, dimana untuk jenis Hyundai Kona ICEV dijual dengan harga Rp389 juta, sedangkan Hyundai Kona BEV harganya jauh lebih mahal yaitu Rp675 juta.

Terkait dengan teknologi untuk proses *smelting* dan *refining* nikel membutuhkan teknologi tingkat tinggi dan rumit. Saat ini, Indonesia memiliki 1 (satu) *smelter* nikel berteknologi *High Pressure Acid Leaching* (HPAL), yang terletak di Pulau Obi, Halmahera Selatan sejak tahun 2021. Menurut IBC, untuk mengolah bijih nikel limonit lewat proses HPAL relatif berisiko tinggi dari segi intensitas nilai investasi. Selain itu, terdapat risiko operasional dari sisi keberlanjutan hingga ketercapaian kapasitas rancangan biaya produksi nikel (Bisnis.com, 2022). Dengan adanya tantangan tersebut, pemerintah perlu mempersiapkan standar pengelolaan dengan baik, sehingga dapat mengurangi dampak negatif yang dapat ditimbulkan dari sistem HPAL tersebut. Selain itu, saat ini penelitian tentang teknologi baterai pun masih belum banyak dilakukan di Indonesia. Keterbatasan laboratorium dan besarnya kebutuhan pendanaan untuk riset juga menjadi kendala dalam pengembangan industri baterai di tanah air.

Gambar 1. Struktur Biaya ICEV dan BEV



Sumber: *World Electric Vehicle Journal* (2021)

Infrastruktur

Pada sisi hilir, salah satu infrastruktur penting sebagai pendukung ekosistem EV adalah terkait penyediaan pengisian dan penggantian baterai. Jika kendaraan konvensional/ICEV mempunyai jarak tempuh yang tak terbatas karena dapat dengan mudah mengisi bahan bakarnya di SPBU, lain halnya dengan kendaraan listrik. Saat ini, kendaraan listrik masih memerlukan waktu pengisian baterai yang lebih lama, terlebih jika belum menggunakan metode *fast charging*.

Jika sudah menggunakan metode *fast charging* saja memerlukan waktu sekitar 30-50 menit untuk mengisi penuh baterai. Selain itu, infrastruktur *charging*, yaitu Stasiun Pengisian Kendaraan Listrik Umum (SPKLU), Stasiun Penukaran Baterai Kendaraan Listrik Umum (SPBKLU), maupun *home charging* masih sangat terbatas. Oleh karena itu, fasilitas penunjang tersebut juga perlu menjadi perhatian pemerintah untuk pemenuhan akses dan ketersediaannya seiring dengan dimulainya era transisi energi yang akan semakin banyak pengguna kendaraan listrik ke depannya. Berdasarkan data Kementerian Investasi/BKPM (2022), hingga akhir tahun 2021, terdapat 267 unit stasiun pengisian daya roda 4 di 224 lokasi dan 266 unit stasiun pengisian daya roda 2 di 266 lokasi yang ditempatkan di SPBU, perkantoran, hotel, pusat perbelanjaan, dan area parkir umum yang tersebar di beberapa wilayah di Indonesia. Menurut Nur dan Andrian (2021), jika pada tahap awal penyediaan infrastruktur pengisian dan penggantian baterai dilakukan oleh BUMN, maka pemerintah sebaiknya juga dapat memikirkan untuk memberikan kesempatan bagi swasta dalam rangka mengembangkan infrastruktur penunjang kendaraan listrik, sehingga dapat membantu penetrasi teknologi masa depan ke masyarakat Indonesia menjadi lebih cepat.

Market

Permintaan kendaraan listrik diproyeksikan akan terus meningkat. Berdasarkan data Bloomberg NEF dalam *Long-Term Electric Vehicle Outlook 2021*, perkembangan permintaan baterai dunia semakin meningkat meskipun mobil konvensional masih dominan hingga 2025, tetapi pada tahun 2035-2040 diprediksi akan semakin meningkat. Indonesia juga mempunyai peluang pasar EV karena memiliki jumlah penduduk yang besar. Namun demikian, berdasarkan data Kementerian Perindustrian dan Gabungan Industri Kendaraan Bermotor Indonesia/ GAIKINDO (2022), rasio kepemilikan

mobil/*car ratio* (konvensional/ICEV) di Indonesia masih relatif rendah, yaitu 99 unit per 1.000 penduduk, dibandingkan dengan negara ASEAN lainnya. Misalnya Malaysia memiliki *car ratio* 490 unit per 1.000 penduduk dan Thailand dengan *car ratio* 275 per 1.000 penduduk.

Pemerintah telah mengeluarkan beberapa regulasi untuk menarik minat pasar BEV, yaitu dalam Peraturan Pemerintah (PP) Nomor 73 Jo. 74 Tahun 2021, terdapat perubahan utama yaitu mengatur agar EV dibebaskan dari Pajak Barang Mewah (PPnBM). Selain itu, pada Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2022 tentang Hubungan Keuangan Pusat dan Daerah, diatur bahwa EV dibebaskan dari pajak kendaraan tahunan dan dibebaskan dari biaya balik nama kendaraan bermotor. Namun, meskipun saat ini mobil listrik sudah mulai beredar di Indonesia, tetapi masih belum diimbangi dengan daya beli masyarakat.

Tantangan lainnya adalah mengenai *mindset* masyarakat terkait komitmen pengurangan emisi. Hal ini merupakan salah satu pekerjaan rumah bagi pemerintah untuk dapat mengubah pola pikir masyarakat dalam mendukung komitmen pengurangan emisi dengan beralih ke BEV. Sebagaimana sebelumnya dijelaskan bahwa BEV masih lebih mahal dari pada ICEV, juga menjadi penyebab masyarakat belum berminat dengan BEV. Apabila dilihat dari segi harga, hingga separuh dari komponen harga mobil listrik disumbang oleh baterai, maka tidak mudah dalam suatu periode tertentu jika harus diganti baterainya.

Rekomendasi

Industri baterai Indonesia memerlukan dukungan agar dapat segera menghasilkan baterai listrik dengan harga yang lebih ekonomis. Jika pemerintah benar-benar berkomitmen dalam rangka *zero emission*, maka pemerintah baiknya dapat meningkatkan

dukungan melalui regulasi dan insentif pendukung lainnya untuk industri BEV, baik dari sisi penawaran maupun sisi permintaan untuk dapat menciptakan *demand* BEV. Selain itu, ke depan, akan semakin bertambah jumlah *smelter* yang dibangun di Indonesia. Rencananya pada tahun 2022 ini, akan ada tambahan *smelter* HPAL di Banten, Pomalaa, dan masih terdapat proyek HPAL yang masih dalam tahap *feasibility study* maupun proses konstruksi. Oleh karena itu, pemerintah harus memperhatikan terkait regulasi untuk standar pengelolaan *smelter* harus dengan teknologi terbaik yang juga tetap memperhatikan dampak lingkungan bagi keamanan di sekitar lokasi *smelter*. Terakhir, diperlukan edukasi lebih intens kepada masyarakat tentang dampak positif kebijakan transisi energi dalam rangka pengurangan emisi, yang salah satunya dengan beralih menggunakan kendaraan listrik.

Diskusi Publik Pengembangan Mobil Listrik Berbasis Baterai di Indonesia.

Nur, Asrul Ibrahim, dan Andrian Dwi Kurniawan. (2021). *Proyeksi Masa Depan Kendaraan Listrik di Indonesia: Analisis Perspektif Regulasi dan Pengendalian Dampak Perubahan Iklim yang Berkelanjutan. Jurnal Hukum Lingkungan Indonesia.*

Peraturan Menteri Perindustrian Nomor 6 Tahun 2022.

Daftar Pustaka

Bisnis.com. (2021). *Pemerintah Tekan Rendah Harga Patokan Bahan Baku Baterai Listrik, Ini Tanggapan IBC.* <https://ekonomi.bisnis.com/read/20220512/44/1532637/pemerintah-tekun-rendah-harga-patokan-bahan-baku-baterai-listrik-ini-tanggapan-ibc>.

Gabungan Industri Kendaraan Bermotor Indonesia/GAIKINDO. (2022). *Indonesia Development Electric Vehicle (EV).*

INDEF. (2022). *Riset Skala Ekonomis Baterai dan Mobil Listrik.*

Indonesia Battery Corporation (IBC). (2022). *Arah Pengembangan, Tantangan dan Strategi Mobil Listrik di Indonesia.*

International Energy Agency. (2021). *Global EV Outlook 2021: Accelerating ambitions despite the pandemic.*

Kementerian Investasi/BKPM. (2022). *Kebijakan Pengembangan Investasi Kendaraan Listrik di Indonesia.*

Kementerian Perindustrian. (2022).

Tinjauan Atas Pelaksanaan Dana Alokasi Khusus Fisik Bidang IKM

Andriani Elizabeth^{*)}
Dwi Resti Pratiwi^{**)}

Abstrak

Pengembangan Industri Kecil dan Menengah (IKM) merupakan salah satu strategi pemerintah yang diarahkan untuk meningkatkan nilai tambah ekonomi. Sektor IKM menjadi salah satu fokus pemerintah karena kontribusinya yang besar terhadap perekonomian nasional. Sejak tahun 2016, dukungan Anggaran Pendapatan dan Belanja Negara (APBN) terhadap pengembangan IKM pun diberikan melalui transfer ke daerah, yaitu Dana Alokasi Khusus (DAK) Fisik bidang IKM, yang diarahkan untuk meningkatkan nilai tambah dan daya saing produk IKM. Dalam pelaksanaannya, pengembangan IKM melalui DAK Fisik pun masih dihadapkan pada beberapa permasalahan yang perlu menjadi perhatian pemerintah. Beberapa permasalahan tersebut antara lain terkait dengan rendahnya realisasi penyaluran DAK Fisik bidang IKM, kelembagaan pada masing-masing sentra yang belum optimal, dan stagnannya kinerja IKM.

Pengembangan Industri Kecil dan Menengah (IKM) menjadi salah satu strategi pemerintah dalam rangka meningkatkan nilai tambah ekonomi pada Rencana Pembangunan Jangka Menengah Nasional (RPJMN) Tahun 2020-2024. Pengembangan IKM menjadi fokus pemerintah bukan tanpa alasan. Hingga tahun 2020, Direktorat Jenderal Industri Kecil, Menengah, dan Aneka (2021) mencatat terdapat 4,4 juta unit usaha di Indonesia yang termasuk dalam kategori IKM. Jumlah tersebut setara dengan 99,77 persen dari total unit usaha industri, sementara hanya 0,23 persen unit usaha yang termasuk dalam kategori industri besar. Nilai *output* IKM terhadap industri tercatat mencapai Rp1.115,10 triliun, atau sebesar 21,47 persen dari total nilai *output* industri di Indonesia. Dari sisi ketenagakerjaan, sektor IKM mampu menyerap tenaga kerja sebesar 10,3 juta orang, atau setara dengan 66,25 persen dari total tenaga kerja industri di Indonesia (Ditjen IKMA, 2021).

Melihat besarnya kontribusi sektor IKM terhadap perekonomian nasional menjadikan pengembangan IKM sebagai salah satu langkah pemerintah dalam menyelesaikan persoalan kemiskinan

dan kesenjangan antarwilayah. Komitmen pemerintah dalam pengembangan dan penguatan kapasitas IKM pun dituangkan pada Anggaran Pendapatan Belanja Negara (APBN). Dalam beberapa tahun terakhir, bidang IKM menjadi salah satu sektor yang mendapat sumber pendanaan negara melalui pos transfer ke daerah dalam bentuk Dana Alokasi Khusus Fisik (DAK) bidang IKM. Pendanaan DAK Fisik bidang IKM bertujuan untuk meningkatkan penyebaran dan pemerataan serta nilai tambah produk dan daya saing sentra IKM. Ruang lingkup pendanaannya meliputi kegiatan pembangunan sentra IKM dan revitalisasi sentra IKM. Lebih lanjut, tulisan ini bertujuan melakukan evaluasi pengembangan IKM melalui DAK Fisik bidang IKM.

Tinjauan Pelaksanaan DAK Fisik Bidang IKM

Sepanjang tahun 2016-2022, perkembangan alokasi DAK Fisik di bidang IKM cenderung fluktuatif (Gambar 1). Alokasi terendah terdapat pada tahun 2020, yaitu sebesar Rp213 miliar atau lebih rendah 60,03 persen dari tahun sebelumnya. Angka tersebut merupakan anggaran yang telah disesuaikan melalui Peraturan Presiden (Perpres) Nomor

^{*)} Analisis APBN, Pusat Kajian Anggaran, Badan Keahlian, Setjen DPR RI. e-mail: andrianielizabeth16@gmail.com

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

72 Tahun 2020 tentang Perubahan atas Perpres Nomor 54 Tahun 2020 tentang Perubahan Postur dan Rincian Anggaran Pendapatan dan Belanja Negara Tahun Anggaran 2020. Pada semester pertama tahun 2020, anggaran DAK Fisik bidang IKM awalnya dialokasikan sebesar Rp400 miliar. Penurunan tersebut disebabkan oleh adanya kebijakan *refocusing* anggaran yang dilakukan pemerintah dalam menangani pandemi Covid-19. Namun, untuk tahun 2021, alokasi DAK Fisik bidang IKM terlihat meningkat sangat signifikan dari tahun-tahun sebelumnya, yang mengalami peningkatan mencapai 252,1 persen. Hal ini menunjukkan bagaimana pemerintah mengharapkan agar program pembangunan dan revitalisasi sentra IKM melalui DAK Fisik dapat memacu kinerja sektor IKM yang terdampak pandemi dan sekaligus mendorong pemulihan ekonomi nasional. Namun demikian, harapan tersebut tampaknya belum dapat tercapai dengan optimal. Dalam pelaksanaannya, masih terdapat beberapa catatan yang perlu menjadi perhatian pemerintah.

Gambar 1. Alokasi dan Realisasi DAK Fisik Bidang IKM (dalam miliar rupiah)



*Untuk tahun 2016 dan 2021, data realisasi tidak/belum tersedia. Sumber: Laporan Kinerja DJPK Tahun 2016-2020 dan NK APBN 2021 (diolah)

Pertama, belum optimalnya realisasi penyaluran anggaran. Sejak tahun 2017-2020, diketahui bahwa realisasi penyaluran DAK Fisik bidang IKM selalu berada di bawah 90 persen dari total alokasi (Gambar 1). Realisasi penyaluran terendah terjadi pada tahun 2020, yaitu sebesar 67,5 persen dari total pagu anggaran. Padahal pada tahun 2020, daerah penerima diharapkan dapat merealisasikan penyaluran DAK Fisik secara optimal dalam mendorong

pemulihan IKM yang terdampak pandemi. Rendahnya realisasi penyaluran DAK Fisik setiap tahunnya secara umum disebabkan antara lain oleh: 1) rendahnya komitmen pemerintah daerah (pemda) terhadap alokasi yang diterima dan kesiapan dokumen sehingga penyaluran DAK terhambat; 2) komunikasi dan koordinasi yang belum terintegrasi antara pemda dengan Kementerian/Lembaga (K/L), serta komunikasi internal antar Satuan Kerja Perangkat Daerah (SKPD); 3) kapasitas SDM yang belum memahami Petunjuk Pelaksanaan dan Petunjuk Teknis (Juklak dan Juknis) dari aspek pengelola keuangan daerah; 4) seringnya mutasi, rotasi, dan promosi di lingkungan pemda sehingga berpengaruh terhadap pelaksanaan DAK Fisik bidang IKM (Ditjen Bina Keuangan Daerah, 2021).

Kedua, meski pembangunan dan revitalisasi sentra IKM sudah berjalan, namun aktivitas manajemen bisnis yang terdapat di dalamnya belum berjalan dengan baik. Direktorat Industri, Pariwisata, dan Ekonomi Kreatif, Kementerian PPN/Bappenas (2021) dalam paparannya mencatat bahwa terdapat berbagai kendala yang perlu menjadi perhatian terkait hal tersebut yaitu: 1) rendahnya tata kelola kelembagaan IKM; 2) rendahnya diversifikasi dan inovasi produk yang dihasilkan; 3) terbatasnya jangkauan dan *platform* pemasaran produk; serta 4) operasional yang masih belum mumpuni, yaitu terkait dengan *upskilling* dan *reskilling* para pengrajin sentra dalam mengadopsi konsep *sustainable production*. Dengan berbagai kondisi tersebut, keberlangsungan sentra dalam meningkatkan produktivitas dan mendorong lahirnya berbagai inovasi dalam pengembangan IKM pun masih dipertanyakan.

Ketiga, stagnannya kinerja IKM. Meski dapat diakui bahwa sektor IKM memberikan kontribusi yang besar terhadap perekonomian nasional, namun terdapat beberapa hal yang perlu menjadi perhatian pemerintah terkait kinerja pengembangannya.

Direktorat IPEK, Kementerian PPN/ Bappenas (2021) mencatat bahwa pertumbuhan produksi usaha mikro dan kecil pada beberapa provinsi berada di bawah rata-rata nasional (5,8) yaitu Jawa Tengah (5,13), Kalimantan Utara (5,1), Lampung (3,59), Jambi (3,13), Bengkulu (2,14), DI Yogyakarta (1,37), dan Maluku (-3,54). Padahal usaha-usaha IKM yang berada di DI Yogyakarta dan Jawa Tengah dikenal menghasilkan produk-produk dengan nilai tambah yang tinggi. Hal ini antara lain disebabkan oleh keterbatasan produksi karena minimnya revitalisasi mesin/alat produksi yang dibutuhkan (Direktorat IPEK, 2021). Selain itu, stagnannya kinerja sektor IKM juga dapat diidentifikasi dengan menilai *output* IKM dalam beberapa tahun terakhir. Pada tahun 2016-2020, pertumbuhan nilai *output* IKM terhadap

industri cenderung stagnan, dengan rata-rata pertumbuhan hanya sebesar 0,36 persen (Ditjen IKMA, 2021 diolah). Dengan kata lain, dapat diindikasikan bahwa program pengembangan IKM melalui pembangunan dan revitalisasi sentra IKM belum mampu mendorong pertambahan nilai dan daya saing produk IKM secara optimal.

Menciptakan Ekosistem Pengembangan IKM yang Kondusif

Komitmen pemerintah terhadap pengembangan IKM sebagai bagian dari Usaha Mikro, Kecil, dan Menengah (UMKM) begitu besar. Hal ini dibuktikan dengan banyaknya program-program pemerintah dibawah K/L, yang menysasar pada pengembangan UMKM (termasuk IKM), baik dari segi pembiayaan, perluasan akses pasar, peningkatan

Gambar 2. Program Pemberdayaan UMKM Terpilih

No.	Nama Program	Nama K/L	Tahun Mulai	Anggaran (Rp Miliar)	Target Penerima	Unit penerima
1	Kredit Usaha Rakyat	Kemenko Ekonomi	2007	120.000	4.906.491	debitur
2	Bantuan Wirausaha pemula	Kemenkop UKM	2011	30	2.603	individu
3	Pembiayaan Ultra Mikro	Kementerian Keuangan	2017	3.000	979.729	debitur
4	PNM Mekar	Kementerian BUMN/ PT. PNM Indonesia	1999	20.190	6.043.840	debitur
5	PNM ULaMM	Kementerian BUMN/ PT. PNM Indonesia	2008	3.976	73.000	individu
6	Pengelolaan Modal Usaha Kelautan dan Perikanan	Kementerian Kelautan dan Perikanan	2009	182,5	3.945	individu
7	Usaha Peningkatan Pendapatan Keluarga Sejahtera	BKKBN	1994	3,9	842.254	keluarga
8	Kelompok Usaha Bersama	Kementerian Sosial	2015	20.000	101.108	kelompok
9	UMKM Go online/Program Pengembangan Aplikasi Informatika	Kementerian Komunikasi dan Informasi	2017	34	6.435.216	unit usaha
10	Program pendampingan Export Coaching Program/Pengembangan Pasar dan Informasi Ekspor	Kementerian Perdagangan	2010	161,8	810	peserta
11	Inovasi Desa-Bantuan Pemerintah Pengembangan Ekonomi Lokal	Kementerian Desa dan PDT	2018	50	117	desa
12	Pendampingan Desa Wisata dan Kemitraan Usaha Rakyat/ Percepatan Pengembangan 5 Destinasi Pariwisata Super Prioritas	Kementerian Pariwisata dan Ekonomi Kreatif	2012	10	3.350	individu
13	Bantuan Wirausaha Muda Pemula dan Sentra Kewirausahaan Pemuda	Kementerian Pemuda dan Olahraga	2018	17,2	1.034	individu
14	Program Pengembangan dan Diversifikasi Usaha Nelayan dan Keluarganya/Pelatihan dan Penyuluhan Kelautan dan Perikanan	Kementerian Kelautan dan Perikanan	2017	3,8	2.165	keluarga
15	Pendampingan Tenaga Kerja Mandiri/Program Penempatan dan Pemberdayaan Tenaga Kerja	Kementerian Tenaga Kerja	2017	58,1	16.600	individu
16	Pemberdayaan Masyarakat dan Pelaku Usaha	Badan Pengawas Obat dan Makanan (BPOM)	2018	14,7	27.702	unit usaha
17	Pendidikan Kecakapan Wirausaha Unggulan	Kementerian Pendidikan dan Kebudayaan	2016	211,7	72.000	individu
18	Pusat Layanan Unit Terpadu	Kemenkop UKM	2013	96	N/A	debitur
19	Fasilitasi Pendaftaran Kekayaan Intelektual Produk/Jasa Ekonomi Kreatif	Kementerian Pariwisata dan Ekonomi Kreatif	2016	13,1	1.875	produk
20	Pendampingan Penyusunan Laporan Keuangan UMKM	Bank Indonesia	2015	179,6	1.299	individu
21	Industri Rumahan	Kementerian Pemberdayaan Perempuan dan Perlindungan Anak	2016	5,4	3.764	perempuan

*Detailasi program pemberdayaan UMKM terpilih. Sumber: TNP2K dan LDFEB UI (2021).

daya saing, maupun pengembangan kewirausahaan (Gambar 2).

Meski komitmen pemerintah terhadap pengembangan IKM begitu besar, namun dengan tersebarnya program-program yang ada berbagai K/L seringkali justru menimbulkan berbagai kendala dalam pelaksanaannya. Hal ini disebabkan oleh banyaknya pihak-pihak yang terkait di dalam ekosistem pengembangan UMKM (termasuk IKM). Sulitnya melakukan koordinasi, kolaborasi, dan komunikasi antar-K/L terkait dalam pelaksanaan program hingga monitoring dan evaluasi menjadi faktor utama yang secara tidak langsung menyebabkan upaya pengembangan IKM oleh pemerintah belum optimal.

Rekomendasi

Oleh karena itu, untuk memaksimalkan program pengembangan IKM, maka terdapat beberapa hal yang perlu dilakukan pemerintah. **Pertama**, terkait DAK fisik, baik pemda maupun pemerintah pusat harus memperkuat kolaborasi dalam pelaksanaan DAK Fisik bidang IKM yang dilakukan baik antarinternal pemda maupun dengan K/L terkait. Selain itu, daerah penerima DAK juga perlu mengantisipasi adanya perpindahan pegawai di lingkungan pemda terkait dengan pengelolaan penyaluran DAK Fisik. Hal ini dilakukan agar penyaluran DAK Fisik tidak terhambat.

Kedua, mendorong sentra-sentra IKM yang ada untuk meningkatkan kapasitas kelambagaannya. Dalam hal ini juga diperlukan pendampingan oleh pemerintah yang dapat dilakukan melalui berbagai pelatihan yang dibutuhkan sentra IKM. Langkah tersebut perlu dilakukan secara berkelanjutan hingga sentra-sentra IKM yang ada dapat mandiri dalam melakukan aktivitas manajemen bisnisnya di dalamnya.

Ketiga, dukungan DAK Fisik terhadap pengembangan IKM masih perlu dilanjut

khususnya dalam mendorong revitalisasi pada sentra-sentra IKM yang masih terbatas kapasitasnya dalam memproduksi.

Terakhir, berbagai program pemerintah yang menyasar pada pengembangan UMKM (termasuk IKM) sebaiknya dilakukan terpusat pada satu K/L. Salah satu yang dapat dilakukan adalah dengan membentuk sebuah Lembaga Pengelolaan Terpadu UMKM yang bertanggungjawab kepada kementerian yang membidangi koperasi dan usaha kecil menengah. Hal ini bertujuan agar dapat tercipta ekosistem yang kondusif dan terpadu dalam mendorong pengembangan IKM. Pembentukan lembaga ini juga sejalan dengan salah satu *major project* pemerintah pada 2023, yakni pengelolaan terpadu UMKM.

Daftar Pustaka

Direktorat Jenderal Industri Kecil, Menengah dan Aneka. 2022. *Laporan Akuntabilitas Kinerja Instansi Pemerintah (LAKIP) 2021*. Jakarta: Kementerian Perindustrian.

Direktorat Jenderal Perimbangan Keuangan. 2020. *Mendorong Pemulihan Ekonomi Melalui Kebijakan Desentralisasi Fiskal yang Adaptif: Laporan Tahunan 2020*. Jakarta: Kementerian Keuangan.

Direktorat Jenderal Perimbangan Keuangan. 2019. *Mendorong Akselerasi Peningkatan Kinerja Daerah: Laporan Tahunan 2019*. Jakarta: Kementerian Keuangan.

Direktorat Jenderal Perimbangan Keuangan. 2018. *Mewujudkan Pembaharuan untuk Kinerja Berintegritas: Laporan Tahunan 2018*. Jakarta: Kementerian Keuangan.

Direktorat Jenderal Perimbangan Keuangan. 2017. *Laporan Tahunan 2017*. Jakarta: Kementerian Keuangan.

Direktorat Jenderal Perimbangan Keuangan. 2016. *Laporan Tahunan 2016*. Jakarta: Kementerian Keuangan.

Nota Keuangan Anggaran Pendapatan dan Belanja Negara Tahun Anggaran

2022.

Paparan Direktorat Jenderal Industri Kecil, Menengah dan Aneka. 2021. *Permasalahan dan Upaya Pengembangan Produksi dan Teknologi IKM*. Kamis 30 September 2021.

Paparan Direktorat Jenderal Bina Keuangan Daerah, Kementerian Dalam Negeri dalam Penyusunan RK DAK Fisik dan Nonfisik IKM Tahun 2022. Diakses dari: https://www.youtube.com/watch?v=_OiW4J667V8

Paparan Direktorat Industri, Pariwisata, dan Ekonomi Kreatif, Kementerian PPN/ Bappenas dalam Penyusunan RK DAK Fisik dan Nonfisik IKM Tahun 2022. Diakses dari: https://www.youtube.com/watch?v=_OiW4J667V8

Tim Kebijakan Peningkatan Kapasitas Ekonomi Sekretariat TNP2K & Lembaga Demografi Fakultas Ekonomi dan Bisnis Universitas Indonesia. 2021. *Pemetaan Program Pemberdayaan Usaha Mikro, Kecil dan Menengah (UMKM)*. Jakarta: TNP2K.

Ancaman Inflasi Global di Tengah Pemulihan Ekonomi Indonesia

Iranisa^{*)}
Marihot Nasution^{**)}

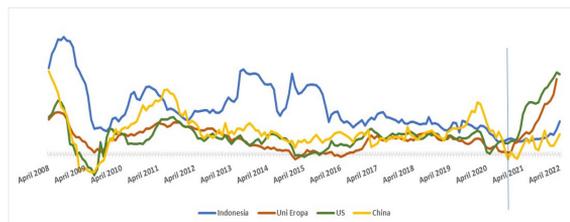
Abstrak

Imbalance supply-demand barang dan jasa selama pemulihan ekonomi memicu lonjakan inflasi global. Tekanan pada inflasi global juga disebabkan oleh perang antara Rusia-Ukraina yang menyebabkan peningkatan harga komoditas, energi, dan pangan. Selama proses pemulihan ekonomi ini, Amerika Serikat dan negara-negara Uni Eropa sudah mencapai inflasi di atas 7 persen. Oleh karena itu, The Fed menaikkan suku bunga acuan untuk mengendalikan inflasi. Di sisi lain, inflasi Indonesia sampai Maret 2022 masih terkendali. Namun, pemerintah sebaiknya tetap mempersiapkan langkah-langkah strategis untuk menghadapi dampak rambatan akibat dari peningkatan inflasi global. Misalnya, pemerintah dapat mengkombinasikan kebijakan moneter dan fiskal yang paling sesuai dengan kondisi Indonesia saat ini, serta menjaga daya beli masyarakat sehingga pemulihan ekonomi tidak terhambat.

Ketidakeimbangan *supply-demand* selama pemulihan ekonomi dan masih berlangsungnya perang antara Rusia-Ukraina memicu peningkatan inflasi secara signifikan dan berpotensi menghambat pemulihan ekonomi pascapandemi Covid-19. Dampak tersebut sudah terlihat di Amerika Serikat, Eropa, dan beberapa negara lainnya yang mengalami peningkatan inflasi yang signifikan. Secara global, peningkatan inflasi juga terjadi dikarenakan beberapa hal, salah satunya disebabkan oleh besarnya stimulus perekonomian yang diberikan pemerintah selama periode pemulihan ekonomi yang menyebabkan terjadinya *imbalance supply-demand* dan perang antara Rusia-Ukraina yang menekan inflasi global (IMF, 2022). Seperti terlihat pada Gambar 1, dimana terjadi lonjakan peningkatan inflasi yang signifikan setahun terakhir. Pemicu lainnya berasal dari stimulus yang diberikan pemerintah secara besar-besaran guna mempertahankan daya beli selama pandemi Covid-19, adanya *supply bottleneck* selama pandemi yang diakibatkan oleh pembatasan dan penguncian wilayah (*lockdown*) dan masih terbatasnya tenaga kerja selama masa pemulihan ekonomi. *Lockdown*

yang masih dilakukan di beberapa negara untuk meminimalisir risiko penyebaran Covid-19 varian baru juga akan memicu peningkatan inflasi yang akan menyebabkan terjadinya disrupsi *supply chain* (Rachbini, 2022).

Gambar 1. Perkembangan Inflasi Indonesia, Uni Eropa, Amerika Serikat, dan China



Sumber: Bank Indonesia, Eurostat, Inflation.eu (2022)

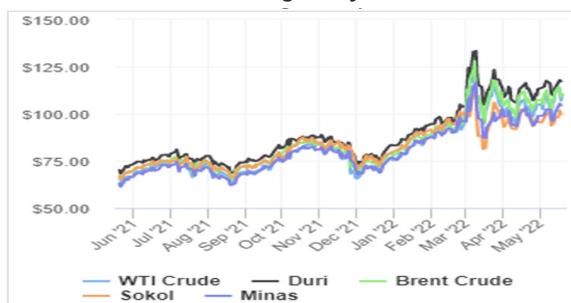
Geopolitik Rusia-Ukraina memicu kenaikan harga komoditas, energi, dan bahan pangan selama pemulihan ekonomi sehingga menekan dan mendorong inflasi global, baik di negara maju dan negara berkembang. Hal ini dikarenakan adanya potensi disrupsi *supply chain* dan ketidakpastian yang tinggi. Berdasarkan laporan dari IMF (2022), dampak dari perang antara Rusia-Ukraina akan beragam dan akan memperlambat pemulihan ekonomi pascapandemi COVID-19. Kenaikan harga komoditas ini salah satunya

^{*)} Analis APBN, Pusat Kajian Anggaran, Badan Keahlian, Setjen DPR RI. e-mail: iranisa.nisa@gmail.com

^{**)} Analis APBN, Pusat Kajian Anggaran, Badan Keahlian, Setjen DPR RI. e-mail: marihot.nasution@gmail.com

dikarenakan Rusia merupakan salah satu pemasok kebutuhan energi global sebesar 11 persen, sehingga menyebabkan harga energi global menjadi lebih volatil dan mengalami peningkatan yang paling cepat dibandingkan dengan komoditas lainnya. Seperti terlihat pada Gambar 2, terjadi peningkatan harga minyak dunia sejak Desember 2021 yang lalu. Bahkan per Maret 2022, harga minyak dunia WTI dan Brent sudah menyentuh USD 100 per barel.

Gambar 2. Harga Minyak Dunia



Sumber: Oilprice.com (2022)

Peningkatan inflasi yang terlalu tinggi berpotensi mengganggu perekonomian. Amerika Serikat mengambil kebijakan untuk mengendalikan inflasi dengan menaikkan suku bunga acuan secara bertahap hingga akhir tahun nanti. Bank Sentral Amerika Serikat, The Federal Reserve atau The Fed, sudah menaikkan suku bunga acuan sebanyak dua kali, yang pertama sebesar 0,25 basis poin dan menaikkan lagi sebesar 0,50 basis poin. Kebijakan The Fed dengan menaikkan suku bunga acuan untuk mengendalikan inflasi berpengaruh kepada negara-negara lain, tidak terkecuali dengan Indonesia. Sama halnya dengan perang antara Rusia-Ukraina yang akan berpotensi meningkatkan harga energi dan komoditas, dimana nantinya juga akan berpotensi meningkatkan inflasi di Indonesia. Padahal dengan anggaran yang terbatas, kenaikan harga energi dan komoditas akan berpotensi menghambat pemulihan ekonomi di Indonesia. Berdasarkan hal tersebut, tulisan ini ingin melihat dampak rambatan dari peningkatan inflasi global terhadap pemulihan ekonomi di Indonesia.

Inflasi Global dan Dampak Rambatan ke Pemulihan Ekonomi Indonesia

Seperti kita ketahui, inflasi diartikan sebagai kenaikan harga barang dan jasa secara umum dan berlangsung secara terus menerus pada periode tertentu. Inflasi ini dipengaruhi oleh adanya tekanan dari sisi *supply (cost push inflation)*, dari permintaan (*demand pull inflation*), dan dari ekspektasi inflasi (Bank Indonesia, 2022). Friawan, dkk. (2021) menyebutkan bahwa inflasi pada masa pandemi Covid-19 dapat terjadi dikarenakan adanya pembatasan pergerakan yang berimplikasi terhadap penyediaan barang atau jasa di pasar terhambat sehingga permintaan akan barang atau jasa tersebut melebihi daripada barang atau jasa yang tersedia. Bank Indonesia (2022) juga menjelaskan bahwa inflasi dapat terjadi salah satunya karena adanya tekanan dari sisi *supply* yang di antaranya disebabkan oleh dampak inflasi luar negeri, peningkatan harga-harga komoditas, *supply shock* akibat bencana, dan distribusi yang terganggu.

Lonjakan inflasi yang begitu cepat mengharuskan negara-negara untuk mengambil tindakan agar dapat mengendalikan inflasi tersebut. The Fed menaikkan suku bunga acuan 50 basis poin atau 0,5 persen yang ditujukan untuk menekan inflasi di Amerika Serikat dan akan terus menaikkan suku bunga hingga akhir tahun agar inflasi terkendali. Kebijakan moneter dengan menaikkan suku bunga acuan juga kemungkinan besar akan diikuti oleh negara-negara lainnya untuk dapat mengendalikan laju inflasi di negaranya.

Kebijakan normalisasi yang dilakukan The Fed berpotensi memberikan dampak yang signifikan bagi perekonomian Indonesia. *Capital outflow* akan kembali ke Amerika Serikat dengan cepat dikarenakan suku bunga yang lebih tinggi daripada di dalam negeri. Apabila otoritas moneter juga akan melaksanakan normalisasi kebijakan moneter untuk mengikuti kebijakan The Fed, maka suku bunga acuan akan naik sehingga *cost of fund* meminjam uang

menjadi lebih tinggi yang cenderung membuat orang menyimpan daripada membelanjakan uangnya. Sedangkan di masa pemulihan ekonomi ini, dibutuhkan agar orang-orang melakukan kegiatan sosial ekonomi sehingga terjadi aktivitas-aktivitas perekonomian yang akan memulihkan perekonomian pascapandemi Covid-19. Pengetatan moneter ini akan berpotensi memperlambat pertumbuhan ekonomi, yang mana nantinya juga akan menghambat pemulihan ekonomi.

Peningkatan harga komoditas yang disebabkan perang Rusia-Ukraina akan berdampak terhadap anggaran. Jika kenaikan harga komoditas tidak dapat dihindari, maka akan mengganggu belanja lainnya. Sedangkan pemerintah pada tahun 2022 sepertinya sudah melakukan kebijakan pengetatan fiskal yang terlihat dari alokasi anggaran bantuan sosial pada APBN 2022 yang sebesar Rp146,5 triliun lebih rendah daripada *outlook* 2021 sebesar Rp187,1 triliun, padahal bantuan sosial ini ditujukan untuk menstimulus perekonomian dalam rangka pemulihan ekonomi. Bahkan pemerintah di awal tahun sudah mulai menggenjot penerimaan negara, yang terlihat dari realisasi penerimaan hingga akhir Maret 2022 mencapai 27,14 persen atau Rp500,99 triliun, dan tumbuh sebesar 32,25 persen (*yoy*). Namun, di sisi lain, belanja hingga akhir Maret 2022 lebih rendah 6,19 persen (*yoy*) dari tahun sebelumnya. Hal ini mengindikasikan bahwa belanja pemerintah hingga Maret 2022 belum efektif mendukung pemulihan ekonomi. Pengetatan kebijakan fiskal ini akan berpotensi menghambat pemulihan ekonomi.

Worldbank (2022) menyebutkan bahwa kinerja ekonomi negara-negara selama pemulihan ekonomi akan dipengaruhi oleh seberapa efisien pemerintah suatu negara dalam mengendalikan dampak Covid-19, bagaimana perubahan kondisi negara-negara lain di dunia memengaruhi negaranya, dan seberapa besar stimulus yang diberikan pemerintah untuk mendorong pemulihan ekonomi. Merespon adanya peningkatan inflasi

global dan peningkatan harga komoditas energi yang disebabkan perang Rusia-Ukraina, Bank Indonesia (BI) akan mempertahankan *BI 7-Day Reverse Repo Rate* (BI7DDR) sebesar 3,50 persen guna menjaga nilai tukar dan mengendalikan inflasi. Keputusan ini dilakukan karena masih adanya tekanan eksternal akibat dari perang Rusia-Ukraina serta percepatan normalisasi kebijakan moneter di negara maju. Untuk saat ini, BI sepertinya masih *wait and see* untuk melakukan pengetatan kebijakan moneter. Berkaca pada krisis pada tahun 2008, dimana adanya potensi ketidakstabilan ekonomi makro akibat dari meningkatnya harga minyak dunia dan krisis ekonomi global, BI merespon dengan tetap mempertahankan *BI Rate* saat itu atas pertimbangan kondisi *excess liquidity* dan *interest rate differential* yang masih lebar. Pada tahun yang sama, pemerintah juga melakukan kebijakan fiskal, salah satunya dengan memberikan Bantuan Langsung Tunai (BLT) sebagai kompensasi atas pengurangan subsidi BBM. Kombinasi kebijakan moneter dan fiskal sepertinya juga dapat dilakukan dalam menghadapi dampak rambatan inflasi global pada masa pemulihan ekonomi ini. Bentuk kebijakan yang dapat dilakukan pemerintah mungkin salah satunya mengarah kepada mempertahankan dan berusaha untuk meningkatkan konsumsi rumah tangga, mengingat konsumsi rumah tangga masih menjadi kontribusi terbesar dalam pertumbuhan ekonomi kita. Dengan kata lain, pemerintah harus mampu menjaga daya beli masyarakat di tengah adanya ancaman inflasi global.

Rekomendasi

Peningkatan inflasi yang tidak terkendali akan menghambat pemulihan ekonomi. Hal ini dikarenakan ketika pemerintah tidak dapat mengendalikan inflasi yang salah satunya disebabkan karena adanya tekanan dari sisi *supply*, maka target pemulihan ekonomi akan terhambat. Kebijakan yang akan dilakukan guna menghadapi dampak

rambatan dari inflasi global yang berpotensi menghambat pemulihan ekonomi di Indonesia sebaiknya memperhatikan kondisi dan masalah yang dihadapi. Pemerintah dapat menyusun strategi dengan mengkombinasikan antara kebijakan moneter dan kebijakan fiskal untuk menjaga dan mengendalikan inflasi dengan memastikan kebijakan tersebut juga harus mampu mengakomodasi pemulihan ekonomi. Menjaga daya beli masyarakat bisa jadi merupakan keputusan yang paling sesuai pada saat ini untuk menjaga inflasi tetap pada tingkat yang diinginkan dan meminimalisir dampak rambatan dari inflasi global sehingga pemulihan ekonomi tidak terhambat.

Daftar Pustaka

Bank Indonesia. 2022. *Apa Itu Inflasi*. Diakses pada <https://www.bi.go.id/id/fungsi-utama/moneter/inflasi/default.aspx#floating-2> tanggal 12 Mei 2022.

Bank Indonesia. 2022. *Laporan Kebijakan Moneter Triwulan I 2022*. Diakses pada <https://www.bi.go.id/id/publikasi/laporan/Pages/Laporan-Kebijakan-Moneter-Triwulan-I-2022.aspx> tanggal 12 Mei 2022.

Eurostat. 2022. *HICP-Montly Data (Annual rate of change)*. Diakses pada https://ec.europa.eu/eurostat/databrowser/view/PRC_HICP_MANR__custom_2718844/default/table?lang=en tanggal 15 Mei 2022.

Friawan, dkk. 2021. *Pandemi COVID-19 dan Ancaman Inflasi di Indonesia?*. CSIS Commentaries DMRU-103-ID.

IMF. 2022. *World Economic Outlook: War Sets Back the Global Recovery*. Washington, April 2022 di akses pada <https://www.imf.org/en/Publications/WEO/Issues/2022/04/19/world-economic-outlook-april-2022> tanggal 11 Mei 2022.

Inflation.eu. 2022. *Historic Inflation*

China-CPI Inflation. Diakses pada <https://www.inflation.eu/en/inflation-rates/china/historic-inflation/cpi-inflation-china.aspx> tanggal 15 Mei 2022.

Oilprice.com. 2022. *Oil price Chart*. Diakses <https://oilprice.com/oil-price-charts/> tanggal 16 Mei 2022.

Rachbini, Eisha Magfiruha. 2022. *Dinamika Perekonomian Global maupun Domestik*. FGD Proyeksi Kerangka Ekonomi Makro dan Pokok-Pokok Kebijakan Fiskal Tahun 2023, 10 Mei 2022.

Worldbank. 2022. *Update Ekonomi Asia Timur dan Pasifik, April 2022: Menerjang Badai*. Diakses pada https://openknowledge.worldbank.org/bitstream/handle/10986/37097/EAP%20Economic%20Update%20April%202022%20Overview_BHS.pdf?sequence=5&isAllowed=y tanggal 10 Mei 2022.



PUSAT KAJIAN ANGGARAN
BADAN KEAHLIAN SETJEN DPR RI

Pusat Kajian Anggaran
Badan Keahlian Sekretariat Jenderal DPR RI

www.puskajianggaran.dpr.go.id

Telp. 021-5715635 Fax. 021-5715635

Instagram: @puskajianggaran

Twitter: @puskajianggaran

Youtube: Pusat Kajian Anggaran DPR RI

