



Ringkasan Eksekutif:

Kenaikan Harga BBM dan Dampaknya Pada Kebijakan Transportasi Publik serta Energi Terbarukan

13 September 2022



Latar Belakang

Ketergantungan terhadap Bahan Bakar Minyak (BBM) di sektor transportasi menyebabkan kepanikan di masyarakat dan kebijakan reaktif dari pengambil kebijakan. Pada 2020, 87% konsumsi energi di sektor transportasi adalah bahan bakar minyak sedangkan 13% sisanya berupa bahan bakar nabati. Celakanya, 70% dari konsumsi bensin dan 15% dari konsumsi diesel berasal dari impor sehingga membuat harga bahan bakar transportasi sangat dipengaruhi oleh dinamika harga minyak dunia. Ketergantungan terhadap impor BBM ini menyebabkan membengkaknya pengeluaran devisa dan subsidi dari pemerintah, terutama di tengah lonjakan harga minyak dunia seperti saat ini. Keputusan untuk menaikkan harga jual BBM pun menimbulkan gejolak di masyarakat karena besarnya dampak pada kehidupan sehari-hari. Pengguna kendaraan pribadi secara langsung merasakan peningkatan biaya transportasi. Di segmen logistik, kenaikan harga BBM turut mendorong harga barang akibat meningkatnya biaya distribusi.

Pengguna dan operator transportasi publik pun mengalami dampak langsung. Seperti yang terlihat di beberapa kota di Indonesia di mana para operator transportasi publik langsung menaikkan tarif dan mengurangi jam layanan transportasi publik karena tidak adanya jaminan dari pemerintah. Seperti di Jakarta, Organisasi Angkutan Umum Darat (Organda) DKI Jakarta berencana untuk menaikkan tarif transportasi publik yang tidak terintegrasi dengan sistem Jak Lingko, begitu juga operator Batik Solo Trans (BST) yang secara bersamaan juga mengharapkan adanya penyesuaian kontrak Buy The Service (BTS) dari Kementerian Perhubungan. Sementara di Yogyakarta dan Bandung, Trans Jogja dan Trans Metro Bandung (TMB) berencana mengurangi jumlah armada dan waktu operasional.

Menanggapi hal ini, Institute for Transportation and Development Policy (ITDP), Masyarakat Transportasi Indonesia (MTI), Komite

Penghapusan Bensin Bertimbel (KPBB) dan Institute for Essential Services Reform (IESR) bersinergi merilis poin-poin tanggapan serta rekomendasi kepada pemerintah pusat maupun pemerintah kota untuk merefleksikan kenaikan harga BBM ini sebagai momentum mengubah arah kebijakan

Kebijakan Reaktif Kenaikan Harga Bahan Bakar Minyak (BBM) yang Selalu Terulang

Secara umum, kebijakan kenaikan harga BBM ini selalu menjadi konsumsi politik di mana setiap kenaikan selalu diikuti dengan reaksi masyarakat. Dari sudut pandang pemerintah, pemerintah perlu memberikan penjelasan yang utuh khususnya terkait alasan kenaikan harga BBM, perhitungan subsidi, harga pembelian BBM termasuk Harga Pokok Penjualan (HPP), dan target masyarakat yang berhak mengkonsumsi BBM subsidi. Dari sudut pandang sektor hulu Pertamina, perlu adanya penjelasan sejauh mana efisiensi pemurnian dan produksi minyak di Indonesia. Jika mengacu pada data di berbagai media, produksi minyak dalam negeri adalah 800.000 hingga 1.000.000 barel per hari, sementara kebutuhan atau konsumsi minyak masyarakat Indonesia adalah 1.600.000 barel per hari. Defisit ini selalu berulang setiap tahunnya. Selama ini, kebijakan subsidi BBM yang ada justru diberikan kepada BBM yang berkualitas paling rendah, yaitu solar dan premium. Padahal, solar dan premium merupakan BBM yang memiliki dampak lingkungan dan kesehatan paling parah. Kebijakan ini tentu mendorong masyarakat untuk memilih bahan bakar yang lebih kotor. Sehingga dalam memberikan subsidi, kualitas BBM juga merupakan salah satu yang perlu dipertimbangkan.

Respon Kebijakan Pemerintah Kota dan/atau Pemerintah Pusat terhadap Layanan Transportasi Publik atas Kenaikan Harga BBM

Ketiadaan transportasi publik di kota-kota di Indonesia mendorong masyarakat untuk mencari alternatif transportasi yang tidak efisien dari segi pemanfaatan BBM. Peningkatan kepemilikan sepeda motor merupakan bukti kegagalan pemerintah dalam pembuatan kebijakan yang tepat dan penyediaan transportasi publik yang mudah diakses oleh masyarakat. Hal tersebut mengakibatkan semakin tingginya konsumsi BBM dari tahun ke tahun sehingga akan menambah beban fiskal pemerintah. Data Kompas (hasil survei Maret 2022)¹ menunjukkan sepeda motor mendominasi ruang jalan dengan persentase lebih dari 70% di 4 (empat) kota yakni Yogyakarta, Semarang, Surabaya, dan Bandung. Sejalan dengan hasil temuan tersebut, diketahui bahwa sepeda motor juga menjadi kendaraan yang melakukan konsumsi terbesar atas BBM dibandingkan dengan moda transportasi lainnya, yakni sebesar 37,31% pada tahun 2019 (hasil studi KPBB, 2020²). Berdasarkan data yang diambil dalam keadaan normal sebelum terjadi pandemi (2019), total permintaan BBM secara nasional mencapai 68,6 juta KL dengan 37,31% atau 25,6 juta KL disedot oleh sepeda motor, kemudian 25,74% oleh truk, 13,53% oleh bus, 13,34% oleh mobil pribadi bensin dan 10,08% oleh mobil pribadi diesel serta 0,01% oleh bajaj. Fakta ini menunjukkan bahwa kendaraan pribadi menyedot 60,73% BBM nasional.

Menyikapi hal ini, pemerintah baik pusat maupun daerah perlu segera menerapkan kebijakan *transport demand management* (TDM) secara revolusioner agar efektif menggeser kecenderungan penggunaan kendaraan bermotor, khususnya mobil dan sepeda motor untuk mobilitas masyarakat. Fokus menangani konsumsi BBM oleh mobil dan sepeda motor

dengan mendorong peralihan ke penggunaan transportasi publik adalah langkah strategis yang perlu diambil, baik untuk tujuan menghemat konsumsi BBM maupun untuk tujuan efektivitas pengelolaan lalu lintas jalan raya guna menghindari kemacetan dan tingginya intensitas emisi pencemaran udara dan gas rumah kaca (GRK). Tanpa adanya langkah yang diambil oleh pemerintah untuk mengendalikan konsumsi BBM, terutama dengan mendorong peralihan ke penggunaan transportasi publik maupun elektrifikasi transportasi darat, maka pada 2030 Indonesia akan kehilangan peluang untuk menghemat hingga 59,86 juta KL/tahun bensin dan 56 juta KL/tahun solar yang setara Rp 677 T/tahun.

Hal ini selaras dengan data yang diungkapkan oleh Menteri ESDM, bahwa pada tahun 2022,³ Indonesia menghabiskan 1,2 triliun rupiah setiap harinya hanya untuk memenuhi konsumsi BBM sepeda motor. Masih dari studi Kompas di Maret 2022⁴, diketahui bahwa biaya transportasi yang perlu dikeluarkan oleh seorang warga untuk mengakses sepeda motor adalah 3,5 kali lebih besar dibandingkan dengan biaya transportasi untuk mengakses layanan transportasi publik di 4 kota yang disurvei (Yogyakarta, Semarang, Surabaya, dan Bandung).

Menyoal isu inklusivitas, transportasi publik juga menjadi pilihan utama kelompok rentan termasuk di dalamnya adalah perempuan, anak-anak dan kelompok masyarakat berpenghasilan rendah. Sebagai contoh, dalam penyelenggaraan angkutan di Jabodetabek (Jakarta, Bogor, Depok, Tangerang, dan Bekasi), terdapat 4 dari 10 komuter yang berasal dari kelompok dengan pendapatan di bawah UMR (data statistik komuter Jabodetabek 2019⁵). Dari hasil studi ITDP di 24 RW atau kampung kota di Jakarta pada tahun 2020, diketahui pula bahwa 5 dari 10 pengguna transportasi publik adalah anak dan remaja. Hasil survei lainnya juga

¹<https://www.kompas.id/baca/nusantara/2022/03/16/transportasi-publik-belum-menarik>

² Safrudin, A, et al, Vehicle Emission Standard in Indonesia, UNEP, 2020

³<https://www.cnnindonesia.com/ekonomi/20220901132755-85-841908/m-enteri-esdm-kita-bakar-rp12-t-tiap-hari-lewat-bbm-sepeda-motor>

⁴<https://www.kompas.id/baca/nusantara/2022/03/16/tekor-gara-gara-sepeda-motor>

⁵<https://www.google.com/url?q=https://www.kompas.id/baca/nusantara/2022/03/16/tekor-gara-gara-sepeda-motor&sa=D&source=docs&ust=1662982857939491&usg=AOvVaw3HSBLeBVshgNzYt4ibR5I>

menggambarkan bahwa 49% pengguna Mikrotrans adalah lansia (berdasarkan studi ITDP tahun 2021⁶).

Ketika kenaikan harga BBM terjadi, alih-alih menyediakan layanan transportasi publik untuk meringankan beban masyarakat dalam bermobilitas, respon pemerintah daerah justru sebaliknya. Di Jakarta, Organisasi Angkutan Darat (Organda) DKI Jakarta berencana untuk menaikkan tarif transportasi publik yang tidak terintegrasi dengan sistem Jaklingko⁶. Respon serupa juga direncanakan oleh operator transportasi publik di daerah lain seperti Operator Batik Solo Trans (BST) di Solo. Operator BST mengharapkan adanya penyesuaian kontrak Buy-the-Service (BTS) dari Kementerian Perhubungan disebabkan oleh kenaikan beban operasional dari bahan bakar⁷. Sementara di Yogyakarta dan Bandung, Trans Jogja dan Trans Metro Bandung berencana untuk menurunkan jumlah armada dan waktu operasi untuk menyesuaikan biaya operasionalnya akibat adanya kenaikan BBM^{8,9}. Walaupun begitu, Pemerintah Kota Tangerang memberikan respon yang bertolak belakang. Selama dua bulan ke depan, Pemerintah Kota Tangerang menggratiskan tarif Bus Tangerang Ayo (Bus Tayo) dan angkutan kota Si Bersih Nyaman Kota Tangerang (Si Benteng) bagi setiap penumpang untuk mengkompensasi naiknya harga BBM¹⁰.

Dampak Ekonomi dan Sosial

Badan Pusat Statistik (BPS) memberikan acuan bahwa bensin memiliki bobot 4% terhadap inflasi, sehingga setiap kenaikan 10% BBM akan berkontribusi pada inflasi sebesar 0,4 poin persentase terhadap inflasi¹². Meskipun harga BBM bukan penentu utama inflasi, tetapi kenaikan harga BBM tetap memegang peran penting karena pada dasarnya BBM merupakan sumber energi dan bahan baku yang digunakan untuk menjalankan moda transportasi. Oleh karena itu, kenaikan harga BBM tidak semata-mata hanya akan terlihat di SPBU, tetapi lebih jauh lagi akan berdampak pada kenaikan hampir semua barang dan jasa yang sehari-harinya digunakan masyarakat.

Melihat kondisi ini, penting bagi pemerintah untuk menekan inflasi dengan tepat sasaran. Selain bantuan langsung yang diberikan kepada masyarakat terdampak akibat kenaikan barang-barang kebutuhan sehari-hari, biaya transportasi yang meningkat perlu disikapi secara tepat. Kenaikan harga BBM akan mendesak masyarakat untuk mencari atau bahkan pada akhirnya berpindah kepada pilihan moda lain yang lebih terjangkau namun tetap dapat diandalkan untuk memenuhi kebutuhan mobilitas mereka. Hal ini bisa menjadi momentum bagi pemerintah untuk menyediakan dan mendorong penggunaan transportasi publik yang efisien dari segi penggunaan BBM. Di daerah yang telah memiliki layanan transportasi publik, layanan yang telah ada perlu tetap dijaga dan bahkan ditingkatkan kualitasnya karena tidak semua orang dapat mengakses kendaraan pribadi termasuk sepeda motor, sehingga peniadaan dan pengurangan layanan transportasi publik akan mempersulit masyarakat untuk melakukan mobilitas dan memperbesar kesenjangan atas kesempatan masyarakat dalam mengakses pekerjaan.

⁶ITDP Indonesia (2021). Building Capacity and Action Plan to Scale-up Transjakarta E-bus. UK PACT

⁷<https://megapolitan.kompas.com/read/2022/09/06/14595461/tarif-angkutan-umum-di-jakarta-akan-naik-kecuali-yang-terintegrasi>

⁸<https://radarsolo.jawapos.com/daerah/solo/06/09/2022/operator-bst-fee-der-minta-revisi-kontrak-buy-the-service/>

⁹<https://yogyakarta.kompas.com/read/2022/09/06/150359778/dishub-diy-pastikan-tak-ada-kenaikan-tarif-bus-trans-jogja>

¹⁰<https://prfmnews.pikiran-rakyat.com/bandung-raya/amp/pr-135444614/harga-bbm-naik-dishub-kota-bandung-kurangi-jumlah-perjalanan-bus-tmb-pada-5-rute>

¹¹<https://www.kompas.id/baca/metro/2022/09/06/bbm-naik-pemkot-tangerang-2-bulan-gratiskan-angkutan-umum>

¹²<https://www.cnbcindonesia.com/news/20220904133525-4-369132/bbm-resmi-naik-ini-dampak-neri-bagi-menengah-ke-bawah>

Rekomendasi Kebijakan

1 Realokasi subsidi BBM

Selama ini, pengguna mayoritas BBM subsidi adalah kendaraan pribadi, di mana 80% adalah kendaraan roda dua. Dari berbagai artikel disebutkan bahwa angka subsidi BBM per hari berkisar 1,2 hingga 1,3 triliun per hari. Jika diakumulasikan dalam setahun, maka angka subsidi BBM bisa mencapai 450 hingga 500 triliun. Mata anggaran subsidi BBM termasuk dari bagian Biaya Operasional Pemerintah, sehingga subsidi ini sangat membebani APBN. Pemerintah perlu melihat peluang bahwa anggaran subsidi tersebut perlu dikonversikan menjadi Belanja Modal atau *Capex*, di mana efek *multiplier*-nya akan tetap memberikan kontribusi yang positif terhadap pertumbuhan ekonomi.

Berdasarkan keterangan Menteri Keuangan pada 3 September yang lalu, 'opportunity cost' dari subsidi BBM bisa mencapai 500 triliun rupiah dalam satu tahun. Hal tersebut kurang lebih setara dengan 500 kilometer jalur MRT. Ditambah lagi, terdapat eksternalitas sosial lain dari penggunaan kendaraan pribadi yang merupakan konsumen utama BBM, yakni biaya polusi dan kesehatan dari meningkatnya emisi karbon dan polusi udara yang menyebabkan berbagai isu kesehatan, bahkan kematian, sehingga mengurangi produktivitas masyarakat. Alih-alih disubsidi, idealnya konsumen BBM ikut menanggung biaya lingkungan dan sosial dari polusi yg ditimbulkannya.

2 Penyediaan dan Pengembangan Layanan Transportasi Publik yang Merata

Implementasi kebijakan yang bersifat *pull strategy*, seperti peningkatan aksesibilitas dan keterjangkauan transportasi publik dan transportasi tidak bermotor sangat tepat untuk dilakukan dalam periode kenaikan BBM ini. Sarana dan prasarana transportasi publik dan transportasi tidak bermotor yang mudah diakses, beroperasi dalam keadaan baik, serta lebih terjangkau dapat memberikan impresi baik pada segmen pengguna kendaraan pribadi yang kini sedang aktif mencari alternatif moda transportasi lainnya.

Kenaikan harga BBM pada akhirnya dapat dilihat sebagai sebuah momentum untuk dapat mendesak kota-kota di Indonesia untuk **segera menyelenggarakan** dan/atau bahkan **memperbaiki**

ketersediaan dan layanan transportasi publik dalam kotanya. Bila langkah ini tidak diambil dengan cepat, maka kesempatan ini akan hilang dan warga kota akan mencari cara lain untuk tetap dapat mengakses kendaraan bermotor pribadi, utamanya sepeda motor. Kekhawatiran ini didasari oleh adanya tren kenaikan penjualan sepeda motor di tahun 2005 meski telah ada dua kali kenaikan harga BBM Premium saat itu. Tren yang serupa juga berulang untuk kasus yang sama di tahun 2008, 2013, dan 2016 (dibandingkan dengan tahun 2015, saat ada kenaikan harga BBM).

Menurut hasil survei Kompas pada Maret 2022, penyelenggaraan transportasi publik di Yogyakarta, Semarang, Surabaya, dan Bandung dinilai belum menarik sebab headway, jumlah armada, integrasi, dan konektivitas moda transportasi publik belum dapat diandalkan. Sedangkan, dari hasil survei ITDP tahun 2022 terkait transportasi publik di beberapa kota di Indonesia seperti Semarang dan Surakarta, beberapa catatan dari warga kota untuk mendorong penggunaan transportasi publik adalah sebagai berikut:



Keterjangkauan dan infrastruktur akses dari dan ke transportasi publik masih harus ditingkatkan



Ketepatan dan kepastian jadwal kedatangan dan keberangkatan dari transportasi publik harus diperhatikan, serta kesesuaian waktu operasional dengan kebutuhan warga kota;



Peningkatan kualitas pelayanan petugas dan kondisi infrastruktur armada dan halte juga mendominasi permintaan peningkatan dari para pengguna transportasi publik di kedua kota ini.

Memperhatikan catatan tersebut di atas, maka saat ini pengalokasian bantuan secara nasional lebih tepat jika diarahkan pada percepatan penyelenggaraan transportasi publik perkotaan. Anggaran yang diperbantukan kepada kota dapat digunakan untuk melakukan perbaikan pada akses dan juga kualitas layanan serta aspek operasional dari transportasi publik. Segala bentuk bantuan layanan pemerintah dapat didorong untuk menjaga tarif transportasi publik agar tidak naik. Hal ini juga akan mendorong

masyarakat untuk beralih dan menggunakan transportasi publik.

Tanpa adanya prioritas anggaran dari pemerintah terhadap transportasi publik, kenaikan harga BBM akan mempengaruhi biaya operasional transportasi publik yang sangat menentukan tarif secara keseluruhan. Belum adanya komitmen yang kuat dari pemerintah daerah terhadap pendanaan transportasi publik tercermin dari kebijakan yang diambil beberapa operator transportasi publik dan sejumlah pemerintah kota untuk mengurangi jumlah armada dan waktu operasional layanan transportasi publik. Saat ini, sejumlah penyedia jasa transportasi publik masih sangat bergantung terhadap farebox revenue dan transportasi publik bukan merupakan prioritas dalam pendanaan di sejumlah besar kota.

Kebijakan kenaikan harga BBM ini merupakan momentum untuk reformasi transportasi publik yang mengutamakan skema *Buy-the-Service* (BTS) di seluruh kota Indonesia. Saat ini penyediaan transportasi publik yang bersifat massal masih difokuskan pada 10 kota besar Indonesia, di mana belum seluruhnya mengakomodir layanan *Bus Rapid Transit* (BRT). Skema BTS ini perlu didorong juga dengan kemampuan dan kemauan masyarakat untuk membayar sekaligus kinerja layanan yang perlu didorong ke pihak operator. Tidak cukup hanya komitmen pemerintah pusat, diperlukan pula kemauan politis dan kemampuan fiskal daerah untuk memprioritaskan transportasi publik tersebut. Merujuk (Data Kompas 2022) Semarang, Jakarta, dan Yogyakarta merupakan kota-kota yang memiliki persentase anggaran untuk transportasi publik dari pendapatan asli daerah (PAD) yang relatif tinggi (Semarang 6,5%; dan Jakarta 5,7%, Yogyakarta 4,6%) dibandingkan dengan kota-kota lainnya seperti Bandung (0,6%) dan Surabaya (1,1%).

Selain ketersediaan layanan, pemberian insentif tarif untuk penggunaan transportasi publik perlu dilakukan khususnya disaat kenaikan harga BBM ini. Penurunan—hingga penggratisan—tarif transportasi publik dalam periode tentu memberikan dampak terhadap jumlah penumpang transportasi publik. Saat HUT Jakarta ke-495 pada 22 Juni lalu, pemerintah DKI Jakarta menggratiskan layanan MRT Jakarta, LRT Jakarta, dan Transjakarta. Dampaknya, penumpang MRT Jakarta, LRT Jakarta, dan Transjakarta berturut-turut meningkat sebesar 88%, 202%, dan

30% dibanding dengan rata-rata penumpang di hari lain selama bulan Juni 2022¹³. Peningkatan jumlah penumpang akibat insentif tarif ini sebenarnya dapat menjadi lebih signifikan, mengingat informasi publik terkait penggratisan layanan transportasi publik ini baru diumumkan di malam sebelumnya sehingga banyak orang yang kemungkinan masih belum tahu terkait program tersebut.

Tentu saja, penggratisan tarif transportasi publik tidak dapat dilakukan secara permanen. Perlu digarisbawahi bahwa **kenaikan harga BBM hanya menjadi momentum** agar masyarakat lebih mempertimbangkan transportasi publik sebagai opsi bermobilitas sehari-hari. Agar menjadi opsi yang berkelanjutan, pemerintah perlu menjamin keamanan, keterjangkauan, dan reliabilitas layanan transportasi publik.

3 Kebijakan yang Mendorong Peningkatan Kualitas Layanan Transportasi Publik

Dalam *Transport Demand Management* (TDM), selain perlunya kebijakan yang bersifat *pull strategy* seperti yang dibahas pada poin di atas diperlukan juga kebijakan *push strategy* untuk meningkatkan efektivitas implementasi penyediaan layanan transportasi publik dengan meningkatnya jumlah penumpang. *Push strategy*, secara umum, dapat meliputi kebijakan-kebijakan terkait pengendalian kebutuhan penggunaan mobil dan sepeda motor seperti manajemen parkir, Ganjil-Genap, kebijakan *Work from Home*, serta penyelenggaraan kawasan Berbasis Transit dan *Low Emission Zone*.

Tidak dapat dipungkiri bahwa kenaikan biaya transportasi akibat kenaikan harga BBM pasti akan memicu tekanan dari masyarakat atau pelaku usaha untuk memberikan kompensasi dari komponen biaya transportasi lainnya. Namun, tekanan untuk mengurangi biaya transportasi akibat kenaikan harga BBM sebaiknya tidak ditanggapi dengan diturunkannya tarif parkir, pemberian subsidi terhadap tarif ojek *online* dan taksi, pelonggaran kebijakan ganjil-genap, atau pemberian insentif tambahan lainnya untuk penggunaan kendaraan bermotor pribadi. Dalam jangka pendek, Pemerintah paling

¹³Data penumpang harian dari Pusat Data dan Informasi Dinas Perhubungan DKI Jakarta (*recurrent*), 2022.

tidak tetap perlu menjaga *status quo* dari kebijakan terkait *push strategy* yang telah berjalan agar momentum penyelenggaraan – dan penggunaan – transportasi publik dapat termanfaatkan dengan baik dan mewujudkan sistem transportasi yang memiliki konsumsi energi dan ruang jalan yang lebih efisien serta ramah lingkungan ke depannya.

Meningkatnya penggunaan transportasi publik secara langsung pun akan meningkatkan efisiensi biaya penyelenggaraan transportasi publik itu sendiri. Dalam jangka menengah dan panjang, rencana-rencana pemerintah untuk menerapkan kebijakan *push strategy* lainnya tetap harus dilanjutkan. Rencana penerapan pengendalian lalu lintas secara elektronik, perluasan kawasan rendah emisi, serta penerapan tarif parkir tinggi tetap perlu dijalankan sejalan dengan peningkatan layanan transportasi publik di kawasan perkotaan.

4 Percepatan Elektrifikasi Transportasi dan Pengembangan Energi Terbarukan

Salah satu alasan yang menjadi narasi pemerintah dalam menaikkan harga BBM adalah penggunaan BBM subsidi yang tidak tepat guna. Presiden Jokowi mengungkapkan bahwa lebih dari 70% subsidi BBM justru dinikmati oleh kelompok masyarakat yang mampu yaitu pemilik mobil-mobil pribadi¹⁴. Pemerintah Indonesia harus memberikan transparansi ke masyarakat terkait realokasi APBN akibat naiknya harga BBM bersubsidi. Anggaran tersebut harus digunakan agar lebih tepat guna untuk seluruh aspek yang terdampak, termasuk aspek mobilitas perkotaan.

Fenomena kenaikan harga BBM juga seharusnya mendorong Indonesia untuk lebih cepat melakukan diversifikasi energi di sektor transportasi, di antaranya melalui peralihan ke transportasi listrik berbasis energi terbarukan yang lebih tahan terhadap fluktuasi harga komoditas global. Berbeda dengan BBM dan listrik dari energi fosil, seperti PLTU, yang sebagian besar biayanya merupakan biaya bahan bakar, energi terbarukan tidak membutuhkan bahan bakar. Hanya sekitar 15-20% dari total biaya pembangkitan listrik dari surya dan angin yang berasal dari biaya material yang berpotensi terpengaruh fluktuasi harga komoditas (IEA, 2021). IESR (2021) memproyeksikan Indonesia bisa meninggalkan penggunaan energi fosil

di sektor transportasi pada 2050 melalui elektrifikasi kendaraan, diikuti dengan penggunaan bahan bakar nabati, hidrogen, maupun bahan bakar sintetik untuk moda-moda yang lebih sulit dielektifikasi.

Dalam jangka panjang, peralihan ke transportasi berbasis listrik energi terbarukan, baik untuk transportasi publik maupun kendaraan pribadi, akan membantu mengurangi ketergantungan terhadap bahan bakar minyak. Harga listrik dari energi terbarukan lebih tahan terhadap fluktuasi harga komoditas global dibanding bahan bakar minyak sehingga dapat menekan gejolak serupa di masa depan. Selain itu, sumber energi terbarukan tersedia secara berlimpah di Indonesia, sehingga akan berdampak positif bagi ketahanan energi nasional. Karena itu, pemerintah perlu menciptakan kebijakan yang mendukung dan mampu menarik investasi di transportasi berbasis listrik dan energi terbarukan. Pemberian insentif untuk kendaraan pribadi berbahan bakar minyak perlu dikurangi, diikuti dengan rencana pelarangan penjualan di jangka panjang.

Lebih jauh lagi, mempertimbangkan bahwa pembatasan operasional transportasi publik oleh operator, organisa, maupun Dinas Perhubungan merupakan respon reaktif terhadap naiknya harga BBM dan tingginya pengaruh harga BBM terhadap tarif transportasi publik, pemerintah perlu menjadikan kenaikan harga BBM ini sebagai momentum untuk menggencarkan elektrifikasi transportasi publik di pelbagai kota di Indonesia. Penurunan anggaran subsidi BBM dalam konteks mobilitas perkotaan dapat direalokasi untuk **pengembangan transportasi publik berbasis listrik di kota-kota Indonesia**.

Narahubung

Fani Rachmita

Sr. Communications & Partnership Manager, ITDP
Indonesia
+62 812-8623-7694

Uma

Sekretaris Masyarakat Transportasi Indonesia (MTI)
+62 812-9000-3130

Amalia S Bendang

Program Officer Komite Penghapusan Bensin Bertimbel (KPBB)
+62 856-7706-934

Julius Christian

Clean Fuel Specialist IESR
+62 895-2098-2309

¹⁴<https://migas.esdm.go.id/post/read/siaran-pers-pengalihan-subsidi-bbm-d-emi-subsidi-tepat-sasaran-dan-antisipasi-gejolak-minyak-dunia>