



CATATAN PERTEMUAN

Forum Kepala Bappeda Provinsi
Se-Kawasan Timur Indonesia XI

IMPLEMENTASI TOL LAUT DAN PENGANGGARAN HIJAU UNTUK MENDUKUNG PERCEPATAN PEMBANGUNAN

Jakarta, 2 Maret 2016



Daftar isi

Latar Belakang	1
PEMBUKAAN	4
PRESENTASI DAN DISKUSI	10
PRESENTASI	
Perencanaan Pembangunan Rendah Karbon di Indonesia	11
Dukungan bagi Perencanaan Pembangunan Rendah Karbon Indonesia melalui Penganggaran Hijau	14
DISKUSI	17
PRESENTASI	
Implementasi Tol Laut dalam Mendukung Percepatan Pertumbuhan Ekonomi di Kawasan Timur Indonesia	18
DISKUSI	20
PENUTUPAN	24
Tentang Forum Kawasan Timur Indonesia dan Forum Kepala BAPPEDA se-Kawasan Timur Indonesia	25

Latar Belakang

Indonesia merupakan negara kepulauan yang terdiri dari sekitar 17.504 pulau dengan panjang garis pantai kurang lebih 81.000 km. Di sepanjang garis pantai ini terdapat wilayah pesisir yang relatif sempit tetapi memiliki potensi sumber daya alam hayati dan non-hayati; sumber daya buatan; serta jasa lingkungan yang sangat penting bagi kehidupan masyarakat. Potensi-potensi tersebut perlu dikelola secara terpadu agar dapat dimanfaatkan secara berkelanjutan.

Terkait pengelolaan dan pemanfaatan sumberdaya alam, khususnya yang menjadi komoditi andalan dari kawasan Timur Indonesia, minimnya infrastruktur perhubungan khususnya transportasi laut domestik masih menjadi tantangan bagi banyak Pemerintah Daerah. Saat ini transportasi angkutan laut domestik masih terpusat melayani wilayah yang memiliki aktivitas ekonomi tinggi yaitu di wilayah Barat Indonesia meskipun karakteristik kepulauan di wilayah Timur Indonesia telah menjadikan transportasi laut sebagai tulang punggung aktivitas pergerakannya saat ini.

Minimnya infrastruktur perhubungan, khususnya transportasi laut berdampak pada antara lain tersendatnya rantai produksi komoditi yang menghubungkan daerah penghasil dengan pasar dan tidak stabilnya harga jual-beli komoditi. Pada saat ini angkutan laut dari Pulau Jawa ke Papua terisi penuh, namun kembali dalam keadaan kosong. Salah satu penyebabnya adalah karena wilayah di Kawasan Timur Indonesia masih memiliki konektivitas yang rendah. Hal ini menyebabkan biaya logistik yang dibebankan kepada komoditi menjadi tinggi, sehingga diperlukan keberpihakan dalam penyelenggaraan layanan angkutan laut dari Barat ke Timur.

Minimnya infrastruktur perhubungan juga mempengaruhi pengelolaan komoditas lestari yang nota bene tidak hanya menyangkut aspek ekonomi dan kesejahteraan petani, melainkan juga mencakup kelestarian sumberdaya alam dan lingkungan sekitarnya. Input-input yang dapat diberikan untuk menjaga keberlanjutan sumberdaya alam yang dikelola, seperti pengawasan dan upaya-upaya difersivikasi dan pemanfaatan lestari pun dipengaruhi pada kelancaran akses transportasi ke daerah-daerah penghasil komoditas.

Untuk percepatan pembangunan dan pemanfaatan sumberdaya alam lestari khususnya di Kawasan Timur Indonesia, Pemerintah meluncurkan Program Tol Laut. Tol laut akan menghubungkan jalur pelayaran logistik dan komoditi dari Barat ke Timur Indonesia juga akan mempermudah akses niaga dari negara-negara Pasifik bagian selatan ke negara Asia bagian Timur. Dukungan insentif fiskal maupun nonfiskal sangat diperlukan untuk menekan biaya transportasi dan logistik. Pertemuan Forum Kepala BAPPEDA Provinsi Se-KTI XI memberi masukan komprehensif dalam implementasinya.

Selain itu, pertemuan Forum Kepala BAPPEDA Provinsi se-KTI XI juga membahas mengenai penganggaran hijau atau green budgeting dengan mengangkat studi yang dilakukan oleh LPEM UI dengan dukungan MCA-Indonesia sebagai bagian dari Aktivitas Pengetahuan Hijau – Proyek Kemakmuran Hijau.

Sebagai salah satu negara penghasil emisi gas rumah kaca terbesar di Indonesia dari perubahan lahan dan deforestasi, Indonesia perlu mendukung pencapaian komitmen pengurangan emisi gas rumah kaca - yang belakangan ditingkatkan oleh Presiden Jokowi menjadi 29% dengan usaha sendiri - penguatan institusi sangatlah penting. Aktor di tingkat daerah, seperti pemerintah di provinsi dan kabupaten/kota serta masyarakat di kota dan di desa, perlu berperan lebih aktif untuk mendukung pembangunan berkelanjutan melalui rencana aksi daerah untuk penurunan emisi gas rumah kaca yang ditunjang dengan penganggaran yang sesuai.

Penganggaran hijau adalah sebuah gagasan praktis tentang penerapan pembangunan berkelanjutan dalam sistem anggaran, yang terintegrasi dalam sebuah dokumen kebijakan yang didasarkan pada prinsip sustainability secara finansial, sosial, dan lingkungan. Sebagai sebuah paradigma, Penganggaran Hijau memprioritaskan unsur kelestarian lingkungan dalam penyusunan, implementasi, pengawasan, hingga evaluasi dalam belanja pemerintah dan juga pendapatan yang mendukungnya. Sehubungan dengan itu, segala hal yang terdapat dalam belanja dan pendapatan pemerintah diupayakan untuk memenuhi prinsip kelestarian lingkungan.

Meskipun sudah dimasukkan dalam RPJMN, gagasan Penganggaran Hijau masih terbilang baru dan belum dipahami seutuhnya oleh banyak pihak yang terlibat dalam proses penganggaran baik pada tingkat pemerintah daerah maupun pemerintah nasional. Sehubungan dengan itu, sebagai upaya penyadartahuan dan penerapan Penganggaran Hijau dalam proses penganggaran daerah, sebuah studi dilakukan oleh LPEM UI dengan dukungan MCA-Indonesia melalui Aktivitas Pengetahuan Hijau – Proyek Kemakmuran Hijau.

Studi yang bertajuk “Mendukung dan Melanjutkan Perencanaan Mitigasi Karbon Indonesia melalui Penganggaran Hijau: Memperluas Pengetahuan dan Mengimplementasikannya di Pemerintah Lokal” ini terdiri dari empat bagian utama. **Pertama**, melakukan penelitian dengan cara: a) mencari tahu terbaik penganggaran hijau di negara atau daerah lain; b) mensurvei pemangku kepentingan di tingkat provinsi dan kabupaten untuk mengetahui partisipasi mereka dalam penganggaran hijau; c) meninjau ulang anggaran pemerintah di tingkat lokal; d) membangun indikator untuk mengukur efektifitas program atau kegiatan

yang dianggarkan sebagai bagian strategi pembangunan rendah karbon; e) menghasilkan rekomendasi kebijakan sebagai masukan bagi pemerintah daerah dalam mengoptimalkan pendapatan dan belanja berdasarkan perspektif penganggaran hijau.

Kedua, memberikan capacity building untuk pemerintah pusat dan daerah tentang penganggaran dan perencanaan keuangan daerah yang berperspektif penganggaran hijau. Hal ini dilakukan dengan membuat buku manual, memberikan Training for Trainers, dan technical assistance untuk kelompok pemerintah daerah di provinsi atau kabupaten target.

Ketiga, memanfaatkan kerja sama yang sudah ada dan membangun kerja sama baru dengan pemerintah pusat, pemerintah daerah, dan lembaga yang relevan untuk meningkatkan implementasi penganggaran hijau melalui penandatanganan kesepakatan dan forum pemangku amanah.

Keempat, memperluas partisipasi kegiatan capacity building dan menyebarkan hasil penelitian melalui seminar publik dan forum akademik.

Studi mengenai Penganggaran Hijau ini dilakukan di Provinsi Jambi, Sulawesi Barat, Nusa Tenggara Timur, dan Nusa Tenggara Barat. Hasil studi ini diharapkan dapat menjadi referensi bagi Pemerintah Daerah di Indonesia dalam melakukan penganggaran jangka pendek menengah dengan menggunakan gagasan atau pendekatan penganggaran hijau guna mendukung Rencana Aksi Daerah untuk penurunan emisi Gas Rumah Kaca. Dalam Pertemuan Forum Kepala BAPPEDA se-KTI XI selain dipaparkan mengenai gagasan Penganggaran Hijau juga dipaparkan temuan awal dari studi Mendukung dan Melanjutkan Perencanaan Mitigasi Karbon Indonesia melalui Penganggaran Hijau: Memperluas Pengetahuan dan Mengimplementasikannya di Pemerintah Lokal.



Pembukaan

IMPLEMENTASI TOL LAUT & PENGANGGARAN HIJAU UNTUK Mendukung PERCEPATAN PEMBANGUNAN

Jakarta, 2 Maret 2016



Sambutan

Caroline Tupamahu

Direktur Eksekutif Yayasan BaKTI

- Kabar baik bahwa sejak September 2015 hingga Desember 2017 nanti, Yayasan BaKTI mendapat dukungan dari MCA-Indoneisa melalui program Pengelolaan dan Pemanfaatan Pengetahuan Hijau di Indonesia, dimana didalamnya termasuk dukungan pendanaan bagi penyelenggaraan Forum Kepala BAPPEDA Provinsi Se-KTI
- Terima kasih kepada BAPPENAS yang senantiasa mendukung kegiatan Forum Kepala BAPPEDA Provinsi se- KTI seperti yang juga dilakukan saat ini.
- Menyambut dan mengucapkan selamat datang kepada Kepala BAPPEDA Provinsi Jambi yang berpartisipasi saat ini, sebagai salah satu wilayah pelaksanaan dari proyek Green Prosperity MCA-Indonesia.
- Bursa Pengetahuan Kawasan Timur Indonesia (Yayasan BaKTI) resmi beroperasi sebagai Yayasan pada tahun 2010. Selain memfasilitasi pertukaran pengetahuan tentang pembangunan di KTI, salah satu fungsi utama Yayasan BaKTI adalah menjadi sekretariat Forum Kawasan Timur Indonesia termasuk Forum Kepala Bappeda Provinsi se-KTI dan Jaringan Peneliti KTI (JiKTI).
- BaKTI akan berkiprah secara lebih efektif dalam menjawab tantangan kesenjangan akses informasi dan pertukaran pengetahuan yang diyakini sebagai salah satu tantangan pembangunan Kawasan Timur Indonesia. Langkah ke sana dilakukan dengan memperluas jaringan kerja BaKTI hingga ke level kabupaten, mempererat kerja sama dengan pemerintah pusat dan daerah serta media untuk penyebarluasan cerita-cerita keberhasilan pembangunan di KTI, serta secara aktif melakukan identifikasi praktik-praktik cerdas baru dari KTI dan mendorong replikasi/adopsi.
- BaKTI saat ini juga sedang bekerja sama dengan Direktorat Kerjasama Pembangunan Internasional BAPPENAS dan UCLG (United Cities Local Government) ASPAC dengan dukungan Knowledge Sector Initiative (KSI) dalam Pilot Project untuk penyebarluasan dan replikasi praktik-praktik cerdas.
- Kegiatan hari ini diharapkan dapat menyumbang bagi pembangunan nasional dan terutama bagi pembangunan Kawasan Timur Indonesia.



■ Sambutan

Poppy Ismalina

MCA-Indonesia

- Terima kasih untuk keaktifan BaKTI dalam memobilisasi Kawasan Timur Indonesia. MCA-Indonesia akan bekerja di wilayah KTI, dan oleh karenanya para kepala BAPPEDA KTI akan menjadi mitra penting bagi MCA.
- Menyampaikan permohonan maaf jika tidak semua wilayah di KTI menjadi target pelaksanaan kegiatan MCA-Indonesia, karena penetapan wilayah target telah ditetapkan oleh Kementerian PPN/BAPPENAS dan KEMENKEU sebelum kegiatan MCA-Indonesia dimulai.
- Menginformasikan bahwa tujuan Program Green Knowledge dari MCA-Indonesia adalah untuk menyebarluaskan pengetahuan dan praktik cerdas terkait Green Development di berbagai wilayah untuk bisa direplikasi di kawasan lain. Salah satunya seperti yang dilakukan oleh LPEM-FEB UI yang berfokus pada isu green budgeting. Pengarus-utamaan green budgeting menjadi penting karena Indonesia menjadi negara yang menyepakati konvensi internasional tentang perubahan iklim. Demikian juga hanya dengan Tol Laut yang menjadi isu penting dalam membangun konektivitas di KTI.



■ Sambutan

Prof. Dr. Ir. Hj. Winarni Monoarfa, MS.

Ketua Pokja Forum KTI

- Menyampaikan apresiasi terhadap dukungan Deputy Menteri PPN/Kepala Bappenas Bidang Pengembangan Regional (Bapak Arifin Rudiyanto) yang selalu memberikan dukungan semangat bagi Forum Kepala BAPPEDA Provinsi se-KTI selama ini.
- Menyampaikan terima kasih atas kehadiran Ibu Riatsu, Kepala LPEM-FEB UI untuk berbagi dengan para Kepala BAPPEDA Provinsi Se-KTI, serta berterima kasih juga untuk dukungan MCA-Indonesia dan Yayasan BaKTI.
- Forum Kepala Bappeda Provinsi Se-KTI saat ini sudah merupakan pertemuan yang ke-11, Forum KTI dan Yayasan BaKTI berupaya untuk konsisten memfasilitasi Forum yang penting ini.
- Menginformasikan bahwa pertemuan saat ini adalah gayung bersambut, setelah di tahun 2015 tidak sempat terlaksana karena berbagai kesibukan. Tema tol laut yang akan dibahas, semula diusulkan oleh Bapak Deputy Pengembangan Regional dan para Kepala Bappeda dan memang merupakan tema yang aktual untuk dibahas di Kawasan Timur Indonesia
- Forum Kepala BAPPEDA Provinsi Se-KTI selama ini sangat dilibatkan dalam perumusan RPJMN khususnya Buku III 2010-2014 dan RPJMN 2015-2019.



■ Sambutan

Dr. Ir. Arifin Rudiyanto, Msc.

Deputi Menteri PPN/BAPPENAS

Kepala Bidang Pengembangan Regional

- Berterima kasih karena forum Kepala BAPPEDA Provinsi KTI telah melibatkan BAPPENAS untuk membahas isu-isu yang bukan hanya penting bagi KTI dan juga bagi Pusat. Perencanaan yang disusun secara teknokratis, perlu dukungan secara advokasi dan provokasi, oleh karenanya suara bersama dari daerah, seperti dari Forum KTI menjadi penting.
- Ada banyak isu yang saat ini perlu diperhatikan, dan diantaranya yang termasuk penting adalah tentang tol laut dan *green and low carbon development*. Tol laut perlu dibahas sejak sekarang adalah untukantisipasi sistem transportasi di masa depan/jangka panjang. Tol laut juga dimaksudkan untuk mengurangi kesenjangan antara pulau Jawa dan luar Jawa, terutama di Kawasan Timur Indonesia, dengan membangun konektivitas agar terjadi proses nilai tambah di daerah, dan membangun SDM serta pusat-pusat pengembangan teknologi di berbagai wilayah sebagai aspek pengembangan wilayah. Tol laut juga merupakan bagian penerapan perubahan mindset “*trade follow the ship*” yaitu membangun infrastruktur, dan bisnis akan mengikuti karena ketersediaan infrastruktur. Moda transportasi yang bisa melayani sepanjang waktu akan berpengaruh untuk mengatasi inflasi. Oleh karenanya tol laut juga turut

- menjangkau hingga ke pelayaran rakyat, seperti mendukung pelayaran rakyat yang terjadwal melalui subsidi pemerintah. Subsidi bisa berupa penutupan terhadap selisih biaya *overhead* operasi, serta asuransi. Turunannya juga menyangkut infrastruktur dan fasilitas darat di pelabuhan, seperti container yang sesuai dengan kondisi jalan di pelabuhan lokal.



- Mengenai *green* dan *low carbon*, sekitar 80% biaya transportasi laut habis untuk solar. Saat ini dipikirkan juga mix antara solar dan gas yang memiliki emisi karbon yang lebih rendah, dan biaya yang jauh lebih efisien.
- Proses penyusunan RKP saat ini sangat berubah, dari yang sebelumnya berbasis sektoral menjadi berbasis prioritas melalui pendekatan terpadu. Anggaran kementerian tidak lagi teralokasi berdasarkan struktur/bidang-bidang yang ada, melainkan berdasarkan program, yang dimulai dari output yang hendak dihasilkan. Konsekuensinya, bisa saja ada direktorat yang tidak memiliki anggaran jika perencanaannya tidak dimulai dari output yang tergolong prioritas. DAK nanti akan ada dua macam, yaitu yang pertama reguler, dan yang kedua berdasarkan prioritas (untuk mendukung 18 prioritas nasional). Anggaran Kementerian Lembaga (KL) akan disusun dengan menunjukkan prioritas yang didukungnya.

Untuk di wilayah KTI, diharapkan bisa bekerja sama dengan teman-teman Forum KTI dalam upaya menyiapkan anggaran yang berimbang di wilayah terkait dukungan terhadap prioritas nasional tersebut

Diharapkan KTI dapat menyepakati beberapa hal-hal tertentu terkait topik yang didiskusikan, sebab ada hal-hal tertentu yang perlu dibangun sebagai infrastruktur/fasilitas yang digunakan secara kolektif.



Presentasi dan Diskusi



Presentasi

Perencanaan Pembangunan Rendah Karbon di Indonesia

Ibu Wahyuningsih Darajati

Direktur Lingkungan Hidup Kementrian PPN/BAPPENAS,

- Perencanaan Pembangunan Rendah Karbon di Indonesia merupakan bagian dari Implementasi Rencana Aksi Nasional Penurunan Emisi Gas Rumah Kaca dan *Intended*
- *Nationally Determined Contribution* (RAN GRK dan INDC)
Low carbon development harus di-mainstreamkan dalam pembangunan Nasional (berdasarkan kesepakatan dalam konvensi perubahan iklim).
- Pembangunan berkelanjutan terkait 4 aspek (Sosial, Ekonomi, Lingkungan dan Tata kelola) dimana untuk aspek sosial tolok ukurnya adalah IPM/HDI. Untuk ekonomi digunakan PDB/GDP, sedangkan untuk lingkungan masih perlu disepakati ukuran pembangunannya. Pada intinya, lingkungan hidup (bumi) menjadi pembatas atas aspek-aspek pembangunan tersebut.
- Norma pokok pembangunan Kabinet Kerja, pada intinya adalah:
 - i. Pembangunan adalah untuk Manusia dan Masyarakat
 - ii. Pembangunan tidak boleh merusak ekosistem
- Perubahan iklim menjadi kebijakan pembangunan lintas sektor dalam RPJMN 2015-2019, yang diterjemahkan nantinya dalam RKP dan Renja K/L setiap tahunnya.
- Rencana Aksi Nasional/Derah untuk Penurunan Emisi Gas Rumah Kaca diawali dari komitmen presiden SBY di tahun 2009, yang ditindaklanjuti dengan penyusunan hingga pelaksanaannya.

LATAR BELAKANG RAN/RAD-GRK





- Tumpuan untuk penurunan emisi di Indonesia ada pada lima sektor, yaitu:
 - I. Kehutanan
 - ii. Pertanian
 - iii. Energi
 - iv. Transportasi
 - v. Industri dan limbah
- Laporan penurunan emisi diperlukan untuk memotret pencapaian dari komitmen penurunan emisi yang ada
- Selain dana APBN dan APBD untuk Rencana Aksi Daerah GRK (Gerakan Rumah Kaca), juga ada bantuan dari international development partner. Dalam pelaksanaannya masih terdapat beberapa kendala dalam implementasi dari RAD GRK.

Kendala Implementasi RAD-GRK dan Penyusunan PEP RAD-GRK

- 1** Provinsi masih kesulitan mendapatkan data aksi mitigasi yang dilaksanakan kabupaten/kota ⇨ perlu peningkatan koordinasi.
- 2** Pelaksanaan dan Penyusunan Pelaporan PEP RAD-GRK belum diintegrasikan kedalam RPJMD ⇨ sudah ada di beberapa daerah RAD-GRK terintegrasi kedalam RPJMD.
- 3** Laporan PEP RAD-GRK masih bervariasi: misalnya Tahun pelaporan, sumber dana aksi mitigasi belum dilaporkan, besaran penurunan emisi GRK tidak dilaporkan
- 4** Pengiriman Laporan Antara dan Laporan Akhir belum sesuai jadwal PEP RAN'/RAD-GRK
- 5** Pelaporan PEP tidak menyertakan lembar teknis sehingga K/L dan Sekretariat RAN-GRK kesulitan untuk review hasil perhitungan.
- 6** Terjadinya rotasi anggota Pokja RAD-GRK dan anggota baru belum memahami PEP RAD-GRK

- Berdasarkan capaian selama ini, dan melalui kesepakatan Paris dilakukan revisi terhadap target capaian penurunan emisi. Revisi dilakukan baik bagi baseline (perbaikan metode perhitungan dan juga targetnya)
- Target baru penurunan pasca 2020: 29% hingga 41% (di tahun 2030).
Perkembangan penduduk menuntut peningkatan kebutuhan energi. Untuk itu pengembangan energi terbarukan menjadi hal yang sangat krusial dalam mendukung penurunan emisi.
- Upaya-upaya penurunan emisi dilakukan di berbagai sektor prioritas melalui beberapa kebijakan

SEKTOR	KEBIJAKAN
1. SEKTOR BERBASIS LAHAN	• REHABILITASI HUTAN DAN PENANAMAN POHON • MORATORIUM IJIN PEMANFAATAN LAHAN DI HUTAN PRIMER DAN LAHAN GAMBUT • IMPLEMENTASI SISTEM PERTANIAN BERKELANJUTAN
2. SEKTOR BERBASIS ENERGI: (ENERGI DAN TRANSPORTASI)	• PENERAPAN TEKNOLOGI PEMANFAATAN BATUBARA YANG LEBIH BERSIH • PENINGKATAN PEMANFAATAN GAS DALAM PEMBANGKIT NERGI • PENINGKATAN PEMANFAATAN ENERGI TERBARUKAN • PENINGKATAN INTENSITAS ENERGI SEBESAR 1% PER TAHUN SEJAK 2020 • PENGURANGAN SUBSIOI BAHAN BAKAR MINYAK • PENGEMBANGAN TRANSPORTASI PUBUK • PENINGKATAN STANDAR EFISIENSI KENDARAAN BERMOTOR • PENINGKATAN PEMANFAATAN GAS BAGI KENDARAAN BERMOTOR • PENINGKATAN PEMANFAATAN BIOFUEL
3. PROSES INDUSTRI (IPPU)	OPTIMALISASI RASIO KLINKER PADA INDUSTRI SEMEN
4. SEKTOR LIMBAH	PENANGKAPAN DAN PEMANFAATAN GAS METHAN DI TPA SAMPAH SEBESAR 100% PADA TAHUN 2030, SERTA MENINGKATKAN KUAUTAS PENGELOLAAN SAMPAH

- Tahun ini adalah dimulainya implementasi pembangunan berkelanjutan (SDGs/ Sustainable Development Goals) dengan 17 goals global dan 169 target. Salah satu goalnya (Goal 13) adalah membuat langkah segera mengatasi perubahan iklim dan dampaknya.
- Berharap agar hal-hal terkait kebijakan-kebijakan yang telah disampaikan akan membekali dalam penyusunan RPJMD di daerah-daerah.

Pemutaran Film Animasi tentang GK-MCA Indonesia



Dukungan bagi Perencanaan Pembangunan Rendah Karbon Indonesia melalui Penganggaran Hijau

Ibu Riatu M. Qibthiyah, Ph.D

Kepala LPEM FEB-UI

- Konteks penganggaran hijau tidak terlepas dan merupakan kesatuan dengan perencanaan dengan menyertakan indikator-indikator kualitas lingkungan di dalamnya.
- Penganggaran dan perencanaan perlu mulai memperhitungkan juga indikator-indikator mikro (yang menyentuh masyarakat) dan bukan hanya indikator makro
- Green Budgeting juga perlu dimaknai sebagai sistem penganggaran yang tidak membahayakan stabilitas dari sisi ekonomi, namun justru memberi manfaat bagi pembangunan berkelanjutan

Apa Manfaat dari Penganggaran Hijau ?



- 3 dimensi penganggaran hijau mencakup pertumbuhan ekonomi, keseimbangan lingkungan, dan kemajuan sosial.
- Negara berkembang butuh pertumbuhan, sehingga cenderung meningkatkan kontribusi pada peningkatan emisi. Namun pertumbuhan harus diimbangi dengan pengelolaan lingkungan agar dapat berkelanjutan.
- Berdasarkan praktik di negara-negara lain, Penganggaran Hijau bisa bersumber dari : Kebijakan Pajak, Belanja Pemerintah dan Biaya atas pengelolaan SDA

Kebijakan Pajak

Secara langsung mengenakan biaya pada pencemaran lingkungan, pengenaan pajak tidak langsung untuk mendorong penggunaan produk ramah lingkungan/mencegah produk berbahaya bagi lingkungan, dan menggunakan orientasi pro-lingkungan dalam mereformasi sistem perpajakan secara umum.

Belanja Pemerintah

Mengurangi subsidi yang berpotensi merugikan lingkungan, mengarahkan pengeluaran pemerintah melalui subsidi atau alokasi untuk perlindungan lingkungan/program restorasi, riset dan pengembangan, serta penyebaran produk ramah lingkungan dan teknologi, pendidikan lingkungan dan kesadaran, dll

Pengenaan Biaya Atas Sumber Daya Alam

Retribusi/biaya lingkungan untuk penggunaan air dan listrik, dan biaya lingkungan pada pemanfaatan sektor hutan, perikanan, mineral, dll

- Penyusunan indikator menjadi bagian penting dalam penganggaran dan perencanaan, hal ini juga yang masih menjadi kebutuhan saat ini. Namun untuk saat ini indikator tidak harus sesuatu yang bersifat fix dan tidak bisa berubah, tetapi bisa berupa indikator sementara, yang penting ada indikator yang bisa dijadikan acuan.

Penganggaran Hijau di Indonesia: Apa Yang Sudah Dilakukan ?



- Terimplementasinya Penganggaran Hujau tergantung dari kualitas dokumen perencanaannya. Item-item penganggaran hijau bisa berupa Investasi ataupun Konsumsi.
- Hasil-hasil survey lapangan di 4 provinsi (NTT,NTB, Sulbar & Jambi), terkait isu-isu penting, permasalahan, distribusi anggaran, hingga ke perilaku masyarakat terkait efisiensi biaya penggunaan SDA, hingga ke respon masyarakat dengan kondisi lingkungannya, menunjukkan anantara lain:
 - i Sektor pertanian dan perdagangan merupakan sektor utama dalam menyumbang PRDB di 4 provinsi target sehingga penerapan penganggaran hijau pada sektor-sektor ini dapat berdampak besar.

IMPLEMENTASI TOL LAUT & PENGANGGARAN HIJAU UNTUK Mendukung PERCEPATAN PEMBANGUNAN

Jakarta, 2 Maret 2016



KEBIJAKAN	INDIKATOR (INPUT/PROSES)
INVESTASI HIJAU	- Investasi penelitian dan pengembangan (% dari PDB) - Investasi sektor barang dan jasa lingkungan (rupiah/tahun)
REFORMASI FISKAL HIJAU	- Pajak bahan bakar fosil (rupiah atau %) - Insentif energi terbarukan (rupiah atau %)
BIAYA EKSTERNALITAS DAN PENILAIAN JASA LINGKUNGAN	- Biaya emisi karbon (rupiah/ton) - Harga jasa lingkungan (misal, penyediaan air)
PENGADAAN HIJAU	- Pengeluaran pemerintah yang terkait (rupiah/tahun dan %) - Produksi CO2 dari kegiatan pemerintah (ton emisi/rupiah)
PELATIHAN KEAHLIAN DAN KETERAMPILAN HIJAU	- Pengeluaran untuk pelatihan (rupiah/tahun dan % dari PDB) - Jumlah orang yang mengikuti pelatihan (orang/tahun)

Sumber: United Nations Environment Programme (2012)

- ii Adanya perbedaan perilaku hemat energi diantara 4 provinsi target yang disurvei, sehingga dibutuhkan edukasi yang lebih baik dan merata bagi masyarakat, terkait perilaku ini.
- iii Perilaku pemanfaatan sumber daya air juga masih secara umum belum efisien, demikian juga dengan upaya konservasinya.
- iv Kecuali di Jambi yang mengalami dampak kebakaran hutan, di wilayah-wilayah lain tidak terlalu menyadari/merasakan perubahan kualitas udara.



Diskusi

Dukungan bagi Perencanaan Pembangunan Rendah Karbon Indonesia melalui Penganggaran Hijau

Wayan Darmawan

(BAPPEDA Nusa Tenggara Timur)

- Membuat kebijakan-kebijakan pro lingkungan biasanya sulit/lemah implementasinya di tingkat bawah/masyarakat. Apakah keterlibatan partisipasi masyarakat dalam pembangunan hijau adalah karena masyarakat memang tergerak atau lebih karena arahan perencanaan pemerintah?
- Penganggaran dengan *money follow program* sekarang memang membutuhkan kajian-kajian yang dalam seperti data-data survey yang dipaparkan, apakah bisa ada peningkatan kapasitas bagi daerah terkait hal tersebut?

Ibu Riatu

(LPEM FEB-UI)

- Perlu ada mainstreaming penggunaan data-data mikro, bukan hanya data-data makro, sehingga ketersediaan data bisa berkelanjutan untuk kebutuhan-kebutuhan kajian serupa.
- LPEM FEB-UI baru sebatas melakukan survey hingga ke tingkat desa, belum pada implementasi *green development* dengan pelibatan masyarakat. Jadi belum bisa mengatakan partisipasi masyarakat dalam bidang ini adalah inisiatif masyarakat atau pemerintah.

Pak Andri

(BAPPEDA Papua)

- Apakah sebenarnya makna *green* pada *green budgeting*, mungkin perlu dipikirkan definisi yang lebih tepat.
- Apakah ini pekerjaan baru atau pekerjaan lama yang tidak dilakukan. Sebenarnya jika dokumen perencanaan semua sudah terintegrasi maka *Green Budgeting* sebenarnya tidak diperlukan (terutama di Papua). Di Papua semua pembangunan yang mengeksploitasi SDA selalu dikembalikan untuk upaya menjaga kelestarian alam.
- Target pembangunan selama ini selalu pertumbuhan ekonomi, sementara pertumbuhan ekonomi tidak ada batasnya. Jadi bagaimana batasan pertumbuhan ekonomi dalam konsep *green budgeting*.

Ibu Riatu

(LPEM FEB-UI)

- *Green* pada *green budgeting* tidak hanya terasosiasi dengan hutan, tapi dengan berbagai aspek yang terkait keberlanjutan.
- Pertumbuhan ekonomi memang tidak perlu dibatasi, namun perlu melihat keseimbangan, misalnya dengan sistem kompensasi. Sistem eksploitasi SDA juga merupakan pilihan terkait pertumbuhan ekonomi, bukan berarti menghentikan pertumbuhan ekonomi, melainkan memulai inisiatif-inisiatif untuk tujuan konservasi.



Presentasi

Implementasi Tol Laut dalam Mendukung Percepatan Pertumbuhan Ekonomi di Kawasan Timur Indonesia

Bapak Bambang Prihartono

Direktur Transportasi BAPPENAS

- BAPPENAS ke depan akan melakukan fungsi integrator perencanaan di tingkat Nasional dalam hal *Money Follow Program*.
- Konektivitas menjadi acuan dalam pembangunan infrastruktur, salah satu yang terkait didalamnya pada bidang Maritim adalah Tol Laut.
- Latar belakang dari program Tol Laut adalah adanya disparitas harga antara Jawa dan luar Jawa (contohnya Papua), yang diakibatkan oleh biaya logistik. Di akhir 2019 diharapkan biaya logistik bisa ditekan hingga tidak lebih dari 2%.
- Program Tol Laut mengimplementasikan perubahan paradigma dari Win-Lose menjadi Win-Win dimana yang besar tidak melindas yang kecil, melainkan berkolaborasi.





- Dalam program Tol Laut, 6 pelabuhan utama (*existing*) dikembangkan sebagai *Hub-port*, dan ditunjang oleh 19 pelabuhan *feeder*, serta 163 *sub-feeder*.
- Berdasar konsep *trade follow the ship*, maka dibentuk Kawasan Ekonomi Khusus di wilayah-wilayah target tol laut.
- Dalam program Tol Laut, pemerintah menyiapkan subsidi untuk insentif transportasi laut yang regular, hingga bisnis dapat berjalan secara regular.
- Untuk revitalisasi pelayaran rakyat, pemerintah akan membuat prototype kapal pelayaran rakyat untuk bisa mendapatkan asuransi. Juga dengan menyelenggarakan pelatihan-pelatihan/pendidikan.



Diskusi

Kepala BAPPEDA Jambi:

- Jambi sebenarnya memiliki letak geografis yang cukup strategis dalam hubungan dengan dunia luar. Pelabuhan existing saat ini terpengaruh dengan pasang-surut sehingga pada saat-saat tertentu tidak dapat digunakan, dan dengan sendirinya mempengaruhi perubahan harga yang mencolok, karena kapal-kapal harus membongkar muatan melalui pelabuhan-pelabuhan alternatif. Pelabuhan Ujung Jabung yang sekarang sedang dibangun juga mengalami kendala perubahan pasang-surut yang sama, sehingga menimbulkan pertanyaan apakah perlu dilanjutkan. Sementara itu, gubernur terpilih mengusulkan/merencanakan membangun Pelabuhan Muara. Oleh karenanya Provinsi Jambi meminta agar pembangunan Pelabuhan Muara Sabah ini bisa didukung.
- Bagaimana dengan rencana pembangunan railway?

BAPPEDA Gorontalo:

- Meminta agar Pelabuhan Anggrek dimasukkan sebagai pelabuhan feeder karena sudah masuk dalam Rencana Pembangunan Jangka Menengah Nasional.
- Meminta update informasi bagaimana rencana pembangunan jalur kereta di Gorontalo.

BAPPEDA Sulawesi Tenggara:

- Mempertanyakan mengapa Sulawesi Tenggara tidak mendapatkan galangan kapal dalam program Tol Laut, sementara jalur kereta-pun baru nanti pada 2025. Khawatir Sulawesi Tenggara akan terus menjadi daerah hinterland. Berharap program Tol Laut juga ikut melibatkan Sulawesi Tenggara

BAPPEDA Sulawesi Selatan:

- Dari sisi akuntabilitas, pembangunan tol laut tidak terlalu akuntabel karena prinsip trade follow the ship. Kuatir jika kepemimpinan tidak berlanjut akan menjadi persoalan baru.



BAPPEDA Nusa Tenggara Barat:

- Menyatakan kesiapan Pemda NTB dengan program tol laut.

BAPPEDA Papua:

- Papua sangat spesifik terutama tentang disparitas harga. Apakah realisasi tol laut bisa benar-benar menurunkan harga, masih menjadi keraguan.
- Tidak melihat ada pelabuhan Biak dalam rencana tol laut yang dipresentasikan, padahal Biak merupakan pusat pelayanan pada region tertentu. Demikian juga dengan pelabuhan Nabire.
- Untuk sinergitas pusat dan daerah perlu jelas kewenangan tiap pihak terkait tol laut.

BAPPEDA Maluku:

- Menginformasikan ada pemikiran gubernur/pemda merelokasi pelabuhan Ambon, dengan bantuan pemerintah Belanda.
- Sangat setuju adanya subsidi bagi pelayaran rakyat.
- Menginformasikan ada pelabuhan-pelabuhan penyeberangan yang sudah dibangun namun tidak bisa dimanfaatkan karena terkendala dukungan infrastruktur jalan.
- Terkait bantuan bagi pelayaran rakyat dengan penyiapan prototype kapal pelayaran rakyat, Maluku meminta agar dalam hal ini Pusat bekerjasama dengan Universitas Pattimura yang memiliki pengenalan yang lebih dalam dengan kondisi lokal.

BAPPEDA Sulawesi Tengah:

- Mempertanyakan tentang jalan Palu-Parigi bypass, belum terealisasi dan saat ini terdengar hanya dialokasikan dari APBN sebesar 30M.
- Dengan adanya program 500 Km jalan pendukung tol laut, minta info alokasi dan jika bisa Sulawesi Tengah juga bisa mendapat bagian.

BAPPEDA Papua Barat:

- Program Tol Laut perlu dilindungi dalam jangka panjang sehingga tidak terpengaruh oleh pergantian pemimpin negara.





Kepala BAPPEDA Nusa Tenggara Timur:

- Mengapresiasi inisiatif pemerintah pusat untuk daerah lewat program Tol Laut
- Selain infrastruktur tol laut perlu juga dipikirkan tentang muatannya/isinya.
- Perlu ada distribusi kekuatan potensi yang merata, misalnya NTT hanya sebagai feeder di tol Laut, namun bisa juga jadi yang utama pada fungsi lain.

Kepala BAPPEDA Sulawesi Utara:

- Untuk pembangunan infrastruktur tol laut wilayah timur jika di serahkan ke BUMN (misalnya Pelindo 4), ada kekhawatiran akan berjalan lambat, karena mereka berorientasi mengejar untung, sehingga biasanya membangun dengan menunggu kejelasan prospek keuntungan. Padahal konsep awalnya trade follow ship.
- Hambatan di wilayah-wilayah perbatasan adalah stasiun pengisian bahan bakar yang sangat terbatas
- Untuk jalur kereta api mungkin bisa dibuat per segmen, agar bisa secara bertahap dimanfaatkan.

Kepala BAPPEDA Sulawesi Barat:

- Kementerian Perhubungan melirik pelabuhan di Mamuju sebagai alternatif pengembangan pelabuhan Makassar yang telah terbatas. Namun hal tersebut tidak terlihat dalam presentasi tentang program Tol Laut.

Direktur Transportasi BAPPENAS:

- Masukan-masukan dari semua perwakilan BAPPEDA sangat berharga buat BAPPENAS
- Pelabuhan yang mungkin belum terlihat seperti yang di Sultra, Papua dan Jambi sebenarnya masuk dalam sub feeder, jadi tidak disebutkan secara khusus satu-per satu dalam presentasi.
- Kekhawatiran tentang keberlanjutan program Tol Laut juga menjadi perhatian BAPPENAS. Oleh karenanya semua akan tergantung pada kualitas dari dokumen



perencanaan. Jika dianggap berkualitas maka program akan terus berlanjut sekalipun namanya bisa berubah.

- Terkait capaian dalam hal penurunan disparitas harga, BAPPENAS akan melakukan pengukuran capaian dengan menggunakan jasa konsultan untuk menghitung, bukan menunggu LSM menghitung
- Dokumen RP2JM dari daerah-daerah perlu dimasukkan ke BAPPENAS untuk mengintegrasikan perencanaan kegiatan-kegiatan inti sehingga dalam RPJMN dapat jelas pembagian kewenangan antar pihak.

Kepala BAPPEDA Sulawesi Utara:

- Usul agar BAPPENAS mengundang gubernur-gubernur untuk membicarakan prioritas-prioritas Nasional yang ada.

Penjelasan lanjutan Direktur Transportasi BAPPENAS:

- Setuju dengan usulan Bappeda Sulawesi Utara agar BAPPENAS mengundang gubernur-gubernur agar prioritas-prioritas nasional tersosialisasi.
- Pembangunan pelabuhan Ujung Jabung harus terus jalan karena proyeknya sudah dimulai, sehingga tidak menjadi masalah nantinya. Jika pelabuhan Muara Sabah mau ditingkatkan, juga tidak apa-apa, namun tidak menghentikan proyek Ujung Jabung yang telah dimulai.
- Pelabuhan Anggrek di Gorontalo sudah masuk sebagai sub-feeder.
- Jalur kereta api, tidak bisa dibangun secara spot demi spot seperti jalan, karena untuk bisa beroperasi harus dibangun berkelanjutan.
- Swasta tidak akan berani investasi di sektor transportasi tanpa ada inisiatif pemerintah (NTB)
- Pelabuhan Biak dan Nabire sudah masuk sebagai pelabuhan sub feeder
- Outlet-outlet yang belum terhubung oleh karena kondisi infrastruktur harap diinformasikan secara lengkap ke BAPPENAS, agar dapat ditindak-lanjuti.
- Menginformasikan bahwa sejak tahun 2016, dana yang dikelola daerah telah lebih besar daripada yang dikelola pusat.

PENUTUPAN



Prof. Dr. Ir. Hj. Winarni Monoarfa, MS.

Ketua Pokja Forum KTI

- Apa yang disampaikan oleh Pak Bambang sangat menarik, teman-teman kepala Bappeda masih menginginkan sesi kedua untuk melanjutkan diskusi namun sayangnya kita dibatasi oleh waktu. Mewakili POKJA Forum KTI kami sangat apresiasi atas paparan, penjelasan, dan diskusi dengan Pak Bambang, Direktur Transportasi Bappenas.
- Berharap agar pada bulan April 2016, saat pelaksanaan Pra-Musrenbangnas dan Musrenbangnas minimal usulan dari 12 provinsi KTI ditambah dengan Jambi bisa diakomodir lebih awal oleh Pak Bambang dan Tim dan pada saat pasca Musrenbangnas diskusi tidak akan terlalu panjang dan a lot.
- Pertemuan Forum Kepala Bappeda Provinsi Se-KTI, Insya Allah akan kita laksanakan lagi tahun ini.
- Menyampaikan terimakasih kepada BaKTI yang sudah bekerja keras, khususnya kepada ibu Olin, sehingga kegiatan ini mendapatkan support dari MCA-Indonesia. Berpesan kepada teman-teman Kepala Bappeda, tentang pentingnya melihat kembali arahan-arahan yang diberikan oleh Pak Bambang terutama provinsi yang belum memasukkan RP2JM, agar diperhatikan, karena akan payung besar, khususnya dalam perencanaan di daerah.
- Dengan bertambahnya kepercayaan yang diberikan Bapak Presiden kepada Bappenas, terlihat peran Bappenas lebih kuat ke Kementerian. Dari pembicaraan dengan Menteri Perhubungan pada Festival Forum KTI di Makassar, disampaikan bahwa jika tidak ada persetujuan dari Bappenas, tidak mungkin usulan-usulan dari daerah akan diakomodir. Hal ini patut disyukuri, karena Bappenas semakin kuat khususnya untuk perencanaan pembangunan nasional.
- Mudah-mudahan para peserta forum hari ini akan bertemu di pra musrenbangnas dan pada akhirnya di Musrenbangnas, setelah itu akan dapat mengevaluasi sejauh mana usulan-usulan kita bisa diakomodir.
- Menyampaikan terima kasih sekali lagi kepada Direktur Transportasi BAPPENAS, dan moderator, Bapak Madjid Sallatu yang telah mengantar diskusi ini dengan baik dari pagi hingga sore, dan juga kepada para kepala Bappeda, atas kehadiran dan respon baiknya.

Tentang Forum Kawasan Timur Indonesia dan Forum Kepala BAPPEDA se-Kawasan Timur Indonesia

Forum Kawasan Timur Indonesia dibentuk pada tahun 2004 untuk mengembangkan kemitraan para pihak dalam menjawab tantangan pembangunan di Kawasan Timur Indonesia. Forum ini berupaya mendukung tercapainya efektivitas dan keberlanjutan pembangunan yang bertumpu pada pembangunan yang berbasis pengetahuan dan kerja sama antar pihak.

Anggota Forum KTI berasal dari kalangan pemerintah, akademisi, organisasi non pemerintah dan sektor swasta. Mereka adalah pembaharu sosial di bidang masing-masing yang senantiasa membangun relasi antar pihak dan antar daerah untuk membangun kemitraan dan inovasi sosial untuk membangun Kawasan Timur Indonesia yang lebih baik.

Forum KTI memiliki dua sub jaringan untuk mendukung pembangunan yang lebih efektif di Kawasan Timur Indonesia yaitu Jaringan Peneliti KTI (JiKTI) dan Forum Kepala Bappeda Provinsi Se-KTI. JiKTI merupakan jaringan yang beranggotakan para peneliti dari Kawasan Timur Indonesia dan berfungsi untuk mendorong upaya-upaya kolaboratif di antara para peneliti di KTI untuk mengisi kebutuhan kebijakan dan perencanaan pembangunan agar bertumpu pada hasil-hasil penelitian. Forum Kepala Bappeda terdiri atas Kepala Bappeda Provinsi dari dua belas provinsi di KTI dan berfokus pada usaha peningkatan koordinasi pembangunan antar-pemerintah provinsi juga antara pemerintah provinsi dan pemerintah pusat, serta untuk berbagi pengetahuan dalam bidang perencanaan pembangunan.

