GSI Global Subsidies Initiative

iisd International Institute for Sustainable Development / Institut international du développement durable

# MASUKAN UNTUK REFORMASI SISTEM HARGA BAHAN BAKAR INDONESIA

## Pelajaran dari Pengalaman Internasional

Oleh

Christopher Beaton
Lasse Toft Christensen
Lucky Lontoh

Dengan masukan dari
Hanan Nugroho



www.iisd.org

www.iisd.org/gsi

Maret 2015

© 2015 The International Institute for Sustainable Development
Published by the International Institute for Sustainable Development.

## About IISD

The International Institute for Sustainable Development (IISD) contributes to sustainable development by advancing policy recommendations on international trade and investment, economic policy, climate change and energy, and management of natural and social capital, as well as the enabling role of communication technologies in these areas. We report on international negotiations and disseminate knowledge gained through collaborative projects, resulting in more rigorous research, capacity building in developing countries, better networks spanning the North and the South, and better global connections among researchers, practitioners, citizens and policy-makers.

IISD's vision is better living for all—sustainably; its mission is to champion innovation, enabling societies to live sustainably. IISD is registered as a charitable organization in Canada and has 501(c)(3) status in the United States. IISD receives core operating support from the Government of Canada, provided through the International Development Research Centre (IDRC), from the Danish Ministry of Foreign Affairs and from the Province of Manitoba. The Institute receives project funding from numerous governments inside and outside Canada, United Nations agencies, foundations and the private sector.

**Head Office**
161 Portage Avenue East, 6th Floor, Winnipeg, Manitoba, Canada R3B 0Y4
Tel: +1 (204) 958-7700 | Fax: +1 (204) 958-7710 | Website: www.iisd.org

## About GSI

GSI is an initiative of the International Institute for Sustainable Development (IISD). GSI is headquartered in Geneva, Switzerland and works with partners located around the world. Its principal funders have included the governments of Denmark, the Netherlands, New Zealand, Norway, Sweden and the United Kingdom. The William and Flora Hewlett Foundation have also contributed to funding GSI research and communications activities.

International Institute for Sustainable Development
Global Subsidies Initiative
International Environment House 2, 9 chemin de Balexert, 1219 Châtelaine, Geneva, Switzerland
Tel: +41 22 917-8373 | Fax: +41 22 917-8054

**MASUKAN UNTUK REFORMASI SISTEM HARGA BAHAN BAKAR INDONESIA**
**Pelajaran dari Pengalaman Internasional**

Maret 2015

Christopher Beaton, Lasse Toft Christensen & Lucky Lontoh Dengan masukan dari Hanan Nugroho

# Ringkasan Eksekutif

Pada bulan Januari 2015, pemerintah Indonesia memperkenalkan suatu sistem harga baru untuk bensin dan diesel. Sistem ini dimaksudkan untuk mengakhiri pemborosan subsidi bahan bakar dengan melakukan "passing through" [meneruskan dampak perubahan harga] kenaikan harga minyak internasional ke harga bahan bakar domestik yang kemudian terbukti menghasilkan penghematan fiskal yang amat signifikan. Pada APBN Revisi 2015 saja, telah terjadi penghematan sebesar Rp195 triliun (US$15,6 miliar). Penghematan ini memungkinkan dana dalam jumlah besar disuntikkan ke sektor infrastruktur. Namun hal ini juga akan menyebabkan harga rata-rata yang lebih tinggi bagi konsumen Indonesia. Apakah pemerintah akan mampu mempertahankan perubahan harga ini sambil tetap melindungi kepentingan konsumen, khususnya jika harga minyak dunia kembali naik? Laporan ini mengkaji pengalaman di dunia internasional untuk membandingkan bagaimana negara-negara lain menghadapi berbagai tantangan ekonomi dan politik terkait harga minyak, serta menemukan pelajaran yang dapat dimanfatkan untuk memperkuat dan mempertahankan mekanisme penetapan harga baru bahan bakar di Indonesia, serta membantu konsumen menghadapi volatilitas harga.

## Bagaimana harga bahan bakar di Indonesia dibandingkan dengan harga di negara lain?

Selama lima tahun terakhir, harga bensin dan diesel di Indonesia merupakan salah satu yang terendah di dunia. Pada saat yang sama, survei terakhir tentang harga minyak dunia yang dilakukan oleh GIZ menunjukkan bahwa tidak ada negara lain di Asia Tenggara yang menerapkan harga bahan bakar serendah Indonesia (lihat Tabel ES1). Negara-negara berkembang lain, termasuk negara-negara BRICS (Brazil, Rusia, India, Cina, dan Afrika Selatan) dan Turki telah menerapkan harga bensin dan diesel yang lebih tinggi dibandingkan dengan harga yang diterapkan di Indonesia (lihat Tabel ES2). Negara-negara yang menerapkan harga kurang lebih sama dengan Indonesia hanya negara-negara eksportir minyak atau yang baru saja menjadi importir minyak. Di dunia internasional, adalah hal yang lumrah untuk meneruskan dampak dari harga bahan bakar yang berfluktuasi sesuai dengan biaya bahan bakar itu sendiri. Di Indonesia sendiri, baru setelah reformasi yang dilakukan pada November 2014 (yang terjadi bersamaan dengan turunnya harga minyak internasional) harga bahan bakar di Indonesia setara dengan banyak negara lain untuk pertama kalinya.

**TABEL ES1. HARGA BENSIN DI INDONESIA DIBANDINGKAN DENGAN NEGARA LAIN, NOVEMBER 2012**

| ASIA TENGGARA | US$ PER LITER | BRICS | US$ PER LITER |
|---|---|---|---|
| Indonesia | 0,47 | Rusia | 0,99 |
| Malaysia | 0,62 | Cina | 1,19 |
| Vietnam | 1,15 | India | 1,25 |
| Filipina | 1,25 | Afrika Selatan | 1,38 |
| Thailand | 1,56 | Brazil | 1,39 |

*Sumber: (GIZ, 2014).*

**TABEL ES2. HARGA DIESEL DI INDONESIA DIBANDINGKAN DENGAN NEGARA LAIN, NOVEMBER 2012**

| ASIA TENGGARA | US$ PER LITER | BRICS | US$ PER LITER |
|---|---|---|---|
| Indonesia | 0,47 | India | 0,86 |
| Malaysia | 0,59 | Rusia | 1,00 |
| Thailand | 0,97 | Brazil | 1,02 |
| Filipina | 1,01 | Cina | 1,28 |
| Vietnam | 1,06 | Afrika Selatan | 1,42 |

*Sumber: (GIZ, 2014).*
*Catatan: Pada saat diterbitkannya data GIZ dari survei harga bahan bakar pada November 2014, perbedaan harga tampak jauh lebih kecil dibandingkan dengan perbandingan dengan negara lain pada 2012. Hal ini disebabkan penurunan drastis harga minyak pada akhir 2014, yang mengakibatkan turunnya pula harga bahan bakar di negara-negara non-subsidi. Selain itu, perbedaan harga ini juga amat ditentukan oleh efisiensi dan sistem pajak di masing-masing negara. Begitu harga minyak dunia kembali naik, ketimpangan harga diperkirakan akan kembali terjadi. Posisi relatif dapat berubah, mengingat negara-negara lain seperti Malaysia dan Thailand juga baru saja mengumumkan penghapusan subsidi bahan bakar mereka.*

Sebagian besar masyarakat Indonesia tidak mengetahui bahwa harga bahan bakar yang mereka bayarkan jauh lebih rendah dibandingkan negara-negara lain. Survei penelitian opini publik yang dilakukan baru-baru ini mengungkapkan bahwa hanya 44 persen masyarakat Indonesia yang mengetahui bahwa bahan bakar disubsidi, dan hanya 4 persen yang mengetahui jumlah pengeluaran pemerintah untuk subsidi.

## Seperti apa sistem "pass-trough" yang baik?

Sebuah sistem harga yang baik setidaknya harus memiliki dua hal: aturan yang digunakan untuk menetapkan harga; dan lembaga yang melaksanakannya. GIZ dan Global Subsidies Initiative telah mengajukan empat dimensi yang memerlukan praktik baik, yaitu subsidi; "pass-through"; transparansi; dan penegakan (dirangkum pada Tabel ES3). Besaran subsidi dan "pass-through" ditetapkan dengan peraturan yang berlaku. Transparansi dan penegakan bergantung pada lembaga yang menjalankan fungsi mengatur pasar, baik BUMN, Kementerian, regulator independen atau gabungan lembaga yang bersama-sama memantau harga, berkomunikasi dengan publik, dan menyelidiki pelanggaran.

**TABEL ES3. DIMENSI PENETAPAN HARGA YANG TEPAT DARI GSI & GIZ**

| | DIMENSI | PRAKTIK BAIK |
|---|---|---|
| 1. | **Subsidi:** Sejauh mana subsidi mengurangi harga eceran bahan bakar untuk konsumen. | • Harga menutup biaya produksi dan distribusi.<br>• Ada pajak bahan bakar untuk membantu menutup infrastruktur transportasi, biaya lingkungan dari bahan bakar, dan meningkatkan pendapatan. |
| 2. | **Pass-through:** Sejauh mana perubahan harga internasional di-"pass-through" ke harga domestik. | • Harga domestik disesuaikan untuk mencerminkan biaya pasar bahan bakar internasional, inflasi, dan fluktuasi nilai tukar.<br>• Harga disesuaikan untuk menghindari beban subsidi besar. |
| 3. | **Transparansi:** Sejauh mana komposisi dan regulasi harga energi terbuka dan transparan. | • Informasi berikut tersedia: harga, sub-komponen harga, siapa yang menetapkan harga dan berdasarkan aturan apa; dan tentang pemantauan dan penegakan aturan harga oleh pemerintah.<br>• Informasi dapat diakses, dapat dipahami, dan akuntabel. |
| 4. | **Penegakan:** Sejauh mana pemerintah memastikan peraturan penetapan harga benar-benar dilaksanakan. | • Aturan jelas, konsisten dan ditegakkan untuk menangani pelanggaran.<br>• Ada mekanisme pelaporan, penyelidikan, dan tanggapan terhadap tuduhan pelanggaran. |

*Sumber: Diadaptasi dari Beaton, et al. (2013); GIZ (2012); Wagner (2014).*

## Jika bukan harga bahan bakar, lalu apa lagi? Pilihan untuk mengelola volatilitas harga bahan bakar.

Banyak negara menggunakan sistem penetapan harga bahan bakar untuk mencegah rumah tangga dan bisnis terkena dampak volatilitas [ketidakmenentuan] harga minyak. Namun sebenarnya volatilitas tetap mempengaruhi negara tersebut karena menyedot pengeluaran pemerintah yang sebenarnya dapat digunakan untuk tujuan lain. Strategi penetapan harga tersebut hanya memindahkan risiko dari bisnis dan rumah tangga ke anggaran pemerintah, namun tidak mengurangi risiko itu sendiri. Ada sejumlah strategi lain untuk mengelola volatilitas, antara lain adalah dengan mengurangi biaya sistem pasokan bahan bakar, sehingga dapat mengurangi biaya absolut bahan bakar yang dijual di tingkat domestik berapapun harga pasar internasional; mengurangi permintaan energi dengan mempromosikan efisiensi dan konsumsi yang lebih rasional, sehingga membuat harga bahan bakar tidak lagi berpengaruh terhadap anggaran rumah tangga dan bisnis; serta, dengan mengelola dampak volatilitas setelah terjadi, yaitu dengan memberikan bantuan kepada kelompok rentan untuk menghadapi dampak volatilitas.

| Pilihan Kebijakan | Sistem penetapan harga | Pasokan bahan bakar | Permintaan energi | Mengelola dampak |
|---|---|---|---|---|
| | • "Pass through" total (sesuai harga pasar)<br>• "Pass-through" sebagian atau tidak sama sekali (mekanisme otomatis atau penstabilan, sistem ad hoc, pajak bervariasi, penetapan harga bahan bakar diskriminatif) | • Meningkatkan kecepatan bongkar-muat<br>• Meningkatkan kapasitas pelabuhan dan penyimpanan<br>• Menciptakan transportasi yang lebih murah<br>• Kompetisi<br>• Penyebaran informasi | • Perencanaan tata kota<br>• Biaya (charge), standar dan pelabelan<br>• Kebijakan menanggulangi kemacetan lalu-lintas<br>• Kebijakan mendorong perilaku hemat energi<br>• Audit energi dan lini kredit<br>• Transportasi umum<br>• Diversifikasi | • Kendali harga sektoral yang fleksibel<br>• Memudahkan akses kredit untuk bisnis<br>• Jaringan pengaman sosial<br>• Bantuan pengangguran<br>• Kebijakan moneter |

**GAMBAR ES1. PILIHAN UNTUK MENGELOLA VOLATILITAS HARGA BAHAN BAKAR**

*Sumber: Penulis, berdasarkan kajian Kojima (2013); Yépez-García & Dana (2012); Beaton, et al. (2013); Wagner (2014).*

## Bagaimana negara-negara yang serupa dengan Indonesia menetapkan harga bahan bakar?

Sistem penetapan harga bahan bakar di sejumlah negara yang dipandang "serupa" dengan Indonesia dibandingkan dengan menggunakan kriteria berikut: negara Asia Tenggara, negara kepulauan, atau negara kekuatan ekonomi baru besar. Tabel ES4 menjelaskan rangkuman temuan tersebut.

**TABEL ES4: PERBANDINGAN INDONESIA DENGAN NEGARA LAIN**

| | MEKANISME | CIRI UTAMA |
|---|---|---|
| Cina | Harga bahan bakar disesuaikan ketika harga minyak dunia berfluktuasi lebih dari CNY 50 per ton (+US$1 per barel atau US$0,006 per liter). Harga baru ditetapkan berdasarkan formula yang didasarkan pada harga rata-rata 10 hari berjalan dengan sejumlah harga patokan yang tak diumumkan, termasuk pajak bahan bakar. Pemerintah berhak untuk tidak melakukan "pass through" perubahan harga. Sistem ini dikelola oleh Administrasi Energi Nasional dan Komisi Reformasi Pembangunan Nasional. Informasi tentang harga jual dapat diakses publik, namun relatif tidak ada transparansi dalam komponen harga. | • Pemerintah menggunakan haknya untuk tidak melakukan "pass-through" kenaikan harga secara rutin. Setelah perpindahan dari sistem perubahan harga jika melampaui 4% dari harga rata-rata 20 hari berjalan ke CNY 50 per ton ke sistem perubahan harga berdasarkan harga rata-rata 10 hari berjalan, "pass-through" harga menjadi lebih sering terjadi.<br>• Pajak bahan bakar Cina dapat disesuaikan dan telah digunakan untuk membantu meredam harga domestik. Pada Januari 2015, pajak dinaikkan untuk merespon jatuhnya harga minyak dunia. |
| India | Harga bahan bakar ditentukan mekanisme pasar (bensin sejak 2010, diesel sejak 2014), termasuk bea masuk dan PPN. Sektor minyak diregulasi oleh Kementerian Perminyakan dan Gas Alam (MPNG) dengan dukungan hilir dari Dewan Regulator Minyak dan Gas Alam. Informasi harga jual dipublikasikan di website MPNG. Perusahaan-perusahaan pemasaran minyak milik negara mempublikasikan komponen harga, namun pemutakhiran harga tersebut tidak selalu rutin. | • India secara bertahap menghapus subsidi diesel melalui penyesuaian harga bulanan berjumlah kecil.<br>• India melakukan penyesuaian tarif bea masuk bahan bakarnya untuk meredam dampak perubahan harga. Pada Januari dan Februari 2015, bea masuk tersebut dinaikkan untuk merespon jatuhnya harga minyak dunia. |

| | MEKANISME | CIRI UTAMA |
|---|---|---|
| **Meksiko** | Harga bahan bakar disesuaikan setiap bulan berdasarkan formula tetap yang didasarkan pada harga acuan internasional dan pajak cukai, pajak negara, pajak karbon, dan PPN. Sistem ini dikelola oleh Kementerian Energi, dan harga ditetapkan oleh Kementerian Keuangan dan Komisi Regulasi Energi. Informasi harga jual dipublikasikan di website Kementerian Energi, namun relatif tidak ada transparansi terkait komponen harga. | • Meksiko secara bertahap menghapus subsidi diesel melalui penyesuian harga bulanan berjumlah kecil.<br>• Baru-baru ini memperkenalkan kompetisi ke pasar bahan bakarnya sebagai bagian dari reformasi sektor energi komprehensif.<br>• Meksiko menerapkan bantuan untuk membantu rumah tangga menghadapi perubahan biaya energi dengan program bantuan tunai bernama *Oportunidades*. |
| **Filipina** | Harga bahan bakar telah disesuaikan dengan pasar sejak 1998, dan perusahaan dan pengecer minyak biasanya menyesuaikan harga setiap minggunya. Harga sudah mencakup bea masuk dan PPN. Pasar diregulasi oleh Departemen Energi, yang memantau harga di seluruh Filipina dan mempublikasikannya secara online. Pada saat harga tinggi, Departemen Energi melibatkan media dan TV untuk menjelaskan alasan kenaikan harga. | • Pada saat harga tinggi, Filipina untuk sementara memperbesar jumlah bantuan tunai bernama 4P dan menerbitkan kartu pintar untuk membantu para pengemudi Jeepney (semacam angkutan publik) dan becak motor.<br>• Tiga panel tingkat tinggi independen telah dipanggil sejak 2005 untuk menjelaskan dan menanggapi pertanyaan publik seputar harga minyak. |
| **Afrika Selatan** | Harga disesuaikan setiap bulannya berdasarkan suatu formula tetap yang didasarkan pada harga acuan Post Mediterania dan Singapura, termasuk sejumlah pajak dan retribusi. Sistem ini dikelola dan harganya ditetapkan oleh Dana Energi Pusat atas nama Departemen Energi. Kalkulasi harga diverifikasi oleh auditor independen. Transparansi cukup tinggi. Harga dan komponen dipublikasikan di website Departemen Energi, sementara TV, media dan jurnalis juga sering dilibatkan ketika menjelaskan perubahan harga. | • Formula harga mencakup: "variasi regional", yaitu untuk mencerminkan biaya distribusi di berbagai wilayah dan mengurangi ketimpangan harga antara wilayah perkotaan dan pedesaan; terdapat pula retribusi "dana kecelakaan jalan raya" untuk membayar ganti rugi kepada korban pihak ketiga dalam kecelakaan kendaraan bermotor; serta tunjangan untuk gaji petugas SPBU, untuk memastikan gaji yang layak. |
| **Thailand** | Harga minyak dideregulasi pada 1991, namun Dana Stabilisasi Minyak Thailand (OSF) telah meredam harga produk minyak dengan berbagai pajak atau subsidi di waktu-waktu berbeda. Kementerian Energi mengelola sektor energi. Kementerian ini mempublikasikan data mutakhir harian harga bahan bakar dan komponennya di websitenya. OSF dikelola oleh sebuah lembaga independen di bawah Kementerian Energi, yaitu Institut Administrasi Dana Energi. OSF juga melaporkan informasi harga secara mendetil. | • OSF memperlihatkan status dan kontribusi yang beragam. Setidaknya sudah mengalami dua kali subsidi bahan bakar tinggi dan fasilitas ini berada dalam kondisi defisit tinggi yang memerlukan dana talangan atau pinjaman swasta.<br>• Pada 2008, Thailand tidak menggunakan OSF, namun menyiasati tingginya harga minyak dunia dengan berbagai cara lain, yaitu: menggratiskan biaya bus, kereta, listrik, dan air untuk rumah tangga miskin, serta menerapkan upah minimal. |

## Implikasi bagi Indonesia

Pengalaman internasional menunjukkan adanya sejumlah area yang dapat dipertimbangkan oleh Indonesia dalam rangka membangun fondasi yang lebih kokoh. Tabel ES5 di bawah menjelaskan pilihan-pilihan yang ada di empat area utama. Tiga pilihan bersifat tematis, yaitu mengadaptasi peraturan penetapan harga dan meniru hal yang paling relevan dan berguna dari negara lain; berinvestasi pada fungsi regulasi, khususnya pemantauan, penegakan dan transparansi; dan berinvestasi pada upaya non-penetapan harga untuk mengatasi volatilitas harga jangka pendek, menengah, dan panjang. Hal yang amat penting adalah komunikasi lintas sektor untuk mendukung ketiga area tersebut.

**TABEL ES5: BERBAGAI PILIHAN UNTUK MEMPERKUAT PENETAPAN HARGA BAHAN BAKAR DI INDONESIA**

| | Formula penetapan harga | Fungsi regulasi | Cara Non-Harga untuk Mengelola Volatilitas |
|---|---|---|---|
| | • **Komponen Pajak**: Pajak dapat mencegah harga turun terlalu rendah hingga sulit untuk dinaikkan kembali, sebagaimana digunakan oleh Cina dan India. Pajak ini juga memberikan semacam kontrol pada periode harga tinggi, dibandingkan jika formula ini tidak diterapkan.<br>• **Penyesuaian harga total atau perubahan beberapa % terhadap harga dunia**: Cina telah menggunakan cara ini dalam menghadapi penyesuaian harga yang dianggap dapat dihindarkan dan memastikan adanya reaksi cepat terhadap fluktuasi harga dunia yang signifikan jika diperlukan. Desain sistem ini akan menentukan tinggi-rendahnya efek penimbunan yang diduga lebih sulit terjadi dalam sistem perubahan dengan suatu jadwal yang tetap.<br>• **Menciptakan insentif bagi pengecer untuk menurunkan harga sebagai upaya meningkatkan keuntungan**: Insentif ini, bahkan di BUMN seperti Pertamina, dapat mendorong pasokan yang lebih efisien, sehingga menurunkan harga.<br>• **Mempertimbangkan pemberian bantuan ketika harga tinggi**: Negara-negara seperti Meksiko, Filipina dan Thailand tidak sama sekali meninggalkan sistem "pass-through" ketika harga tinggi, namun hal itu diimbangi dengan memberikan bantuan tepat sasaran kepada kelompok rentan. Indonesia perlu mempertimbangkan upaya temporer pemicu otomatis ketika harga tinggi. | • **Memperbaiki sistem pemantauan harga aktual, *real-time* di seluruh Indonesia**: Sistem penetapan harga baru ini menjadi semakin penting dalam era di mana harga harus berubah secara rutin, dan bukan hanya sekali dalam beberapa tahun. Penyimpangan dari pelaksanaannya dapat merugikan kesejahteraan konsumen dan dapat merusak reputasi sistem. Pemantauan real time membuat lembaga pemerintah dapat secara proaktif menemukan dan mengatasi masalah-masalah seperti itu.<br>• **Meningkatkan kapasitas untuk menanggapi masukan konsumen:** Sebuah fasilitas untuk menampung dan menanggapi keluhan konsumen akan membantu menemukan masalah dan membangun rasa percaya masyarakat terhadap sistem harga yang baru. Penyelidikan independen seperti di Filipina dapat dilakukan dalam kasus atau isu besar.<br>• **Memantau dan mendorong kompetisi di pasar bensin non-subsidi**: Pasar bensin yang besar di wilayah seperti Jawa-Madura-Bali dapat digunakan untuk menemukan potensi untuk mendorong harga lebih rendah melalui peningkatan kompetisi. | • **Menggunakan penghematan subsidi untuk investasi yang dapat mengatasi volatilitas**: Mengelola volatilitas melalui cara-cara selain mempengaruhi atau membekukan harga memerlukan investasi besar. Penggunaan penghematan subsidi untuk investasi seperti ini dapat menunjukkan bahwa sistem baru memiliki kemampuan untuk memberikan yang terbaik bagi konsumen.<br>• **Berinvestasi meningkatkan efisiensi pasokan**: Intervensi khusus mengharuskan adanya penyelidikan terhadap masalah utama efisiensi. Kebijakan pembangunan infrastruktur seperti pelabuhan, transportasi dan pengilangan minyak akan berdampak jangka menengah dan panjang.<br>• **Berinvestasi mengurangi permintaan energi**: Intervensi dapat berdampak jangka pendek hingga panjang dengan meningkatkan upaya yang sudah ada untuk mengurangi kemacetan lalu-lintas, meningkatkan efisiensi kendaraan dan bahan bakar, pembangunan transportasi publik, diversifikasi energi, dan perencanaan tata kota.<br>• **Berinvestasi memberikan bantuan tepat sasaran kepada kelompok rentan:** Intervensi dapat dilakukan dengan berfokus pada penggunaan kapasitas yang ada, atau mengembangkan fasilitas baru, seperti paket krisis atau sistem kartu pintar untuk memberikan bantuan tepat sasaran ke sektor-sektor utama seperti operator transportasi. |
| Komunikasi | • **Transparansi:** Harus ada kejelasan tentang siapa yang menerapkan formula dan perhitungan seperti apa yang menjadi dasar penetapan harga. | • **Transparansi:** Konsumen harus dimampukan untuk mengetahui harga di seluruh wilayah Indonesia. Konsumen juga harus mampu mengakses informasi tentang pelanggaran dan tindakan yang diambil untuk mengatasinya. | • **Membangkitkan kesadaran:** Ketika harga dunia kembali naik secara signifikan, ada kemungkinan konsumen akan menuntut subsidi diberlakukan kembali. Dalam kondisi tersebut, perlu komunikasi untuk menjelaskan kepada konsumen tentang adanya upaya-upaya lain yang dilakukan untuk mengatasi volatilitas harga. |

## Ucapan Terima Kasih

The Global Subsidies Initiative (GSI) of the International Institute for Sustainable Development (IISD) mengucapkan terima kasih kepada Masami Kojima, Lead Energy Specialist dari Energy and Extractives Global Practice, Bank Dunia, yang telah bersedia bertindak sebagai Senior Research Advisor untuk proyek ini, dan mengkaji rencana penelitian untuk publikasi ini maupun draft penelitian lanjutan. Kami juga mengucapkan terima kasih kepada Armin Wagner, GIZ, yang juga telah memberikan tinjauan sejawat (*peer review*) terhadap draft lanjutan publikasi ini. Selain itu, tim peneliti amat terbantu dengan berbagai konsultasi yang dilakukan ke berbagai aktor reformasi subsidi bahan bakar fosil di Indonesia, termasuk para pejabat Kementerian Keuangan, Kementerian Energi dan Sumber Daya Mineral, Dewan Energi Nasional, dan tim energi dan kemiskinan World Bank Jakarta; serta banyak ahli internasional dan nasional yang telah berkenan berbagi pengetahuan tentang penetapan harga di negara-negara lain, yang menjadi masukan amat berharga bagi studi kasus di setiap negara. Masukan dan konsultasi dengan para penilai sejawat juga amat membantu publikasi ini. Kesalahan yang terdapat pada laporan ini adalah tanggung jawab tim penulis.

Publikasi ini tidak akan dapat diselesaikan tanpa dukungan luar biasa dari United Kingdom Foreign and Commonwealth Office's Prosperity Fund, dan Swedish International Development Cooperation Agency (SIDA), Kementerian Luar Negeri Denmark, dan Kementerian Luar Negeri Norwegia. Pandangan-pandangan yang ada dalam laporan ini tidak mencerminkan pandangan para pendana dan tidak dapat dianggap sebagai pandangan lembaga-lembaga tersebut.

**© 2015 The International Institute for Sustainable Development**

**International Institute for Sustainable Development**
**Global Subsidies Initiative**
**International Environment House 2, 9 chemin de Balexert,**
**1219 Châtelaine, Geneva, Switzerland**

**Tel: +41 22 917-8373 | Fax: +41 22 917-8054**

GSI Global Subsidies Initiative

iisd International Institute for Sustainable Development / Institut international du développement durable

**www.iisd.org**

**www.iisd.org/gsi**