



Mengkaji Investasi Iklim Jakarta

November 2021



PENULIS

Tiza Mafira, Luthfyana Larasati, Bruce Mecca, Alke Haesra, and Chavi Meatlle.

UCAPAN TERIMA KASIH

Penulis laporan ini mengucapkan terima kasih kepada Bapak Nasruddin Djoko Surjono, Bapak Syaripudin, dan Ibu Yulia (Badan Perencana Pembangunan Daerah Provinsi DKI Jakarta) serta Bapak Irvan Pulungan (Utusan Khusus Gubernur DKI Jakarta untuk Perubahan Iklim) atas wawasan dan masukannya yang berharga. Angela Falconer, Priscilla Negreiros, Kristiina Yang, dan Laura Jungman (Climate Policy Initiative) untuk bimbingan dan masukannya. Terima kasih kepada Caroline Dreyer dan Melina Dickson atas suntingannya, serta kepada Angela Woodall dan Elana Fortin atas desain penyusunan laporan.

KONTAK

Alliance Secretariat secretariat@citiesclimatefinance.org

TENTANG ALIANSI

Aliansi Kepemimpinan Pendanaan Iklim Kota (Aliansi) merupakan koalisi para pemimpin yang berkomitmen mengerahkan pendanaan untuk aksi iklim tingkat kota berskala besar pada tahun 2030. Aliansi ini berupa koalisi multi-level dan multi pihak yang bertujuan untuk memobilisasi investasi pada proyek dan infrastruktur iklim daerah perkotaan di seluruh dunia. Climate Policy Initiative (CPI) berfungsi sebagai Sekretariat Aliansi. Kegiatan Aliansi didukung oleh dua kementerian pemerintah Jerman: Kementerian Federal untuk Kerja Sama Ekonomi dan Pembangunan (BMZ) dan Kementerian Federal untuk Lingkungan, Konservasi Alam dan Keamanan Nuklir (BMU).

DIDUKUNG OLEH



Federal Ministry
for the Environment, Nature Conservation
and Nuclear Safety



Federal Ministry
for Economic Cooperation
and Development



RINGKASAN EKSEKUTIF

Sebagai sebagai salah satu wilayah metropolitan dengan kepadatan penduduk yang tertinggi di dunia, Jakarta mengalami berbagai tantangan karena krisis iklim. Jakarta biasa mendapat julukan “kota yang paling akan cepat tenggelam” (World Economic Forum, 2018), karena sekitar separuh kota ini terletak di bawah permukaan laut. Beberapa wilayahnya mengalami tingkat penurunan permukaan sebesar sembilan inci per tahun. Beberapa akar penyebabnya adalah (i) eksploitasi air tanah - kualitas air Jakarta tidak memadai untuk keperluan minum dan keperluan sehari-hari lainnya sehingga warga terpaksa memompa air dari akuifer yang berada jauh di bawah permukaan tanah, (ii) perencanaan kota yang buruk – pertumbuhan penduduk perkotaan meningkatkan permintaan dan ketergantungan akan air tanah dan (iii) perubahan iklim yang menyebabkan percepatan kenaikan permukaan laut, peningkatan intensitas curah hujan, dan cuaca ekstrem, meningkatkan risiko banjir. Di sisi lain Sementara itu, Jakarta berkomitmen untuk mengurangi emisi Gas Rumah Kaca (GRK) sebesar 30% pada tahun 2030 dari nilai *baseline* 35 MT CO₂e saat ini, sehingga. Diperlukan pendanaan yang signifikan untuk mencapai target tersebut.

Memiliki risiko iklim signifikan dan target pengurangan emisi GRK 2030 yang ambisius, hanya 8,6% dari anggaran kota Jakarta digunakan untuk pengeluaran terkait lingkungan pada tahun 2017 dan 2018, meskipun kapasitas fiskalnya kuat.

Jakarta yang berperan ganda sebagai ibu kota negara dan pusat kendali ekonomi nasional, mampu menghasilkan lebih banyak pendapatan setiap tahun, dibandingkan dengan kota-kota lain di Indonesia. Komitmen terkait iklim juga dimasukkan dalam rencana aksi daerah untuk Tujuan Pembangunan Berkelanjutan (SDGs), yaitu RPJMD 2017-2022. Selain itu, ruang fiskal tersebut memungkinkan Jakarta untuk menginisiasi proyek terkait iklim yang diperlukan, dengan penyelarasan dan koordinasi di tingkat nasional dan daerah, untuk mencapai target iklim. Namun, belum ada penelitian sebelumnya yang melacak investasi Jakarta dalam pendanaan iklim.

Penelitian ini merupakan upaya pertama kalinya untuk melacak arus investasi iklim perkotaan dari sektor publik dan swasta di Jakarta. Pelacakan pendanaan iklim membantu mengidentifikasi sumber-sumber pendanaan penting untuk proyek-proyek iklim perkotaan, sehingga membantu para pemangku kepentingan untuk memahami jenis pendanaan iklim (baik adaptasi maupun mitigasi) dan mendukung dinas-dinas di pemerintahan dalam merumuskan panduan strategi kebijakan. Temuan penting yang didapat adalah:

1. **Total komitmen pendanaan iklim perkotaan yang terlacak di Jakarta mencapai 44,9 miliar dolar AS (atau Rp 652,4 triliun) pada 37 proyek selama periode tahun 2015-2019.** Sebagian besar komitmen yang terlacak dialokasikan untuk proyek infrastruktur. 83% dari komitmen pendanaan ini dijanjikan untuk Proyek Tanggul Laut Raksasa, sebuah proyek adaptasi jangka panjang yang kemudian dihentikan karena kontroversi.

2. **Pendanaan publik mendominasi lanskap pendanaan iklim perkotaan di Jakarta pada periode tahun anggaran 2015-2019, serta dan sebagian besar proyek infrastruktur iklim skala besar di kota ini diprakarsai dan didanai oleh pemerintah pusat.** Anggaran pemerintah untuk belanja modal proyek infrastruktur bersumber dari pemerintah pusat dan pemerintah daerah, namun yang didanai oleh pemerintah pusat mendominasi sebesar 57%. Proyek-proyek mitigasi seperti transportasi berkelanjutan, sebagian besar didanai menggunakan pendanaan utang, dengan jumlah 2,7 miliar dolar AS (atau Rp 39,2 triliun), sedangkan proyek adaptasi biasanya didanai oleh pendanaan ekuitas. Mengingat posisi ekonomi Jakarta yang kuat, kota ini sebenarnya mampu mengakses investasi iklim publik yang besar dengan menggunakan instrumen dan pendekatan keuangan katalis, seperti perjanjian pembagian risiko investasi dan Kemitraan Pemerintah-Swasta (KPS), namun Jakarta belum optimal memanfaatkan potensi ini.
3. **Jakarta memiliki potensi yang belum dimanfaatkan untuk memperoleh pendanaan proyek-proyek iklim. Pendanaan swasta hanya mencakup 2% dari total pendanaan iklim Jakarta, atau sebesar 925 juta dolar AS (atau Rp 13,4 miliar), yang mengalir untuk kegiatan iklim di Jakarta antara tahun 2015-19, dengan 89% dari angka itu memanfaatkan utang neraca.** Sebagai kota dengan banyak proyek komersial, Jakarta saat ini belum begitu memanfaatkan potensinya untuk menarik pendanaan dari pihak swasta. Berdasarkan hasil penelusuran kami (lihat Bagian 1.3), Jakarta belum mengakses pinjaman apa pun dari lembaga keuangan pada 2017 – 2018. Meskipun minimnya hutang merupakan hal yang baik, hal ini juga menunjukkan bahwa Jakarta memiliki ruang yang cukup besar untuk memanfaatkan baik kapasitas fiskalnya maupun dukungan dari pemerintah pusat yang kuat. Ini dapat dimanfaatkan untuk menarik dan memobilisasi pendanaan swasta untuk berinvestasi pada aksi iklim Jakarta, dengan menggunakan skema pendanaan yang inovatif.

Berdasarkan temuan tersebut, beberapa rekomendasi penting bagi Jakarta untuk mempercepat meningkatkan volume dan efektivitas pendanaan iklim perkotaan adalah: **(i) membangun keselarasan yang lebih tegas dan jelas antara prioritas iklim Jakarta dengan pemerintah pusat dan kota-kota satelit sekitar Jakarta.** Hingga saat ini, prioritas iklim Jakarta belum diselaraskan secara jelas dengan prioritas iklim kota-kota di sekitarnya. Jakarta memiliki posisi untuk memelopori perubahan ini dengan memobilisasi para pelaku publik dan swasta lainnya untuk mencapai dampak yang lebih luas secara kolektif. Sebagai pusat pemerintahan dan kegiatan ekonomi Indonesia, Jakarta akan diuntungkan apabila mengambil pendekatan kolektif terpadu dalam mengatasi perubahan iklim. Pendekatan kolektif ini perlu melibatkan para pemangku kepentingan terkait, termasuk kota-kota nasional dan kota-kota di sekitarnya sebagai pemilik proyek dan pembuat kebijakan, serta sektor-sektor terkait, seperti sektor infrastruktur, transportasi, dan energi.

Pendekatan kolektif terpadu juga penting untuk **(ii) mengembangkan kerangka kebijakan iklim yang lebih baik, yang mengintegrasikan penandaan anggaran iklim (*climate budget tagging*) dan strategi yang disempurnakan untuk meningkatkan pendanaan katalis untuk investasi iklim.** Hal ini akan membantu mobilisasi pendanaan iklim dengan mengidentifikasi kesenjangan antara komitmen dan realisasi pendanaan

dan untuk memastikan kolaborasi dan koordinasi yang sistematis antara Jakarta dan kota-kota satelitnya.

Strategi kebijakan iklim yang demikian sangat diperlukan agar Jakarta dapat **(iii) meningkatkan model pendanaan katalis dan inovatif serta memanfaatkan anggaran kota untuk memobilisasi investasi swasta**, mengingat Jakarta belum sepenuhnya memanfaatkan kapasitas fiskalnya yang kuat untuk pemodal investor swasta. Mobilisasi pendanaan swasta merupakan salah satu strategi penting, terutama dalam mengantisipasi rencana pencabutan status ibukota dari Jakarta di masa depan, yang dapat mengakibatkan berkurangnya pendanaan dari pemerintah pusat ke Jakarta.

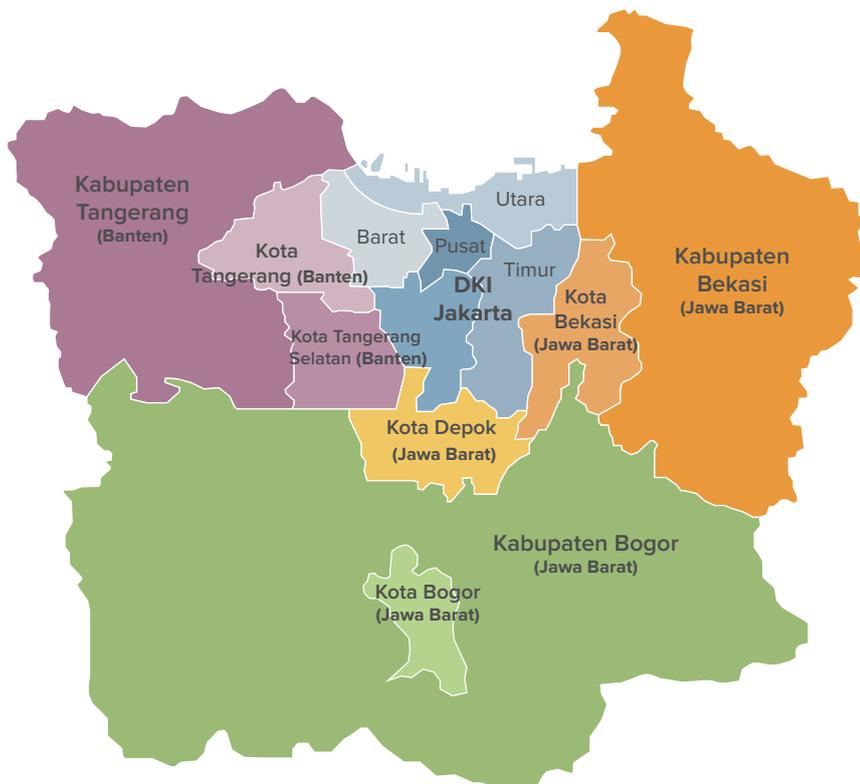
DAFTAR ISI

Ringkasan eksekutif	1
1. Jakarta – Kota dengan nilai strategis, politik dan ekonomi	5
1.1 Keselarasan antara prioritas iklim Jakarta dengan pemerintah pusat dan pemerintah daerah lainnya.	6
2. Pendanaan iklim kota Jakarta	10
1.2 Metodologi, sumber data dan kesenjangan data	10
2.2 Temuan penting	12
3. Kesimpulan dan Rekomendasi	21
Referensi	23

1. JAKARTA – KOTA DENGAN NILAI STRATEGIS, POLITIK, DAN EKONOMI

Sebagai ibu kota Indonesia dan kota terbesar di Asia Tenggara, Jakarta menjadi lokasi pemerintahan pusat negara dan merupakan pusat keuangan Indonesia. Jakarta sendiri merupakan penyumbang terbesar produk domestik bruto (PDB) nasional Indonesia, yaitu sekitar 17% (Pemerintah DKI Jakarta, 2019; 2018). Selanjutnya, data terkini menunjukkan bahwa tingkat pertumbuhan ekonomi Jakarta pada tahun 2019 adalah 5,89%, di atas nilai pertumbuhan ekonomi nasional yaitu 5,02% (Badan Pusat Statistik, 2020). Daerah metropolitan Jakarta (Jabodetabek) terdiri dari Jakarta dan empat kota satelit - Bogor, Depok, Tangerang, dan Bekasi - yang memiliki populasi gabungan 24,1 juta orang, yang mana 10,5 juta orang dari populasi gabungan tersebut tinggal di Jakarta (Badan Pusat Statistik, 2020).

Gambar 1. Peta Daerah Metropolitan Jakarta

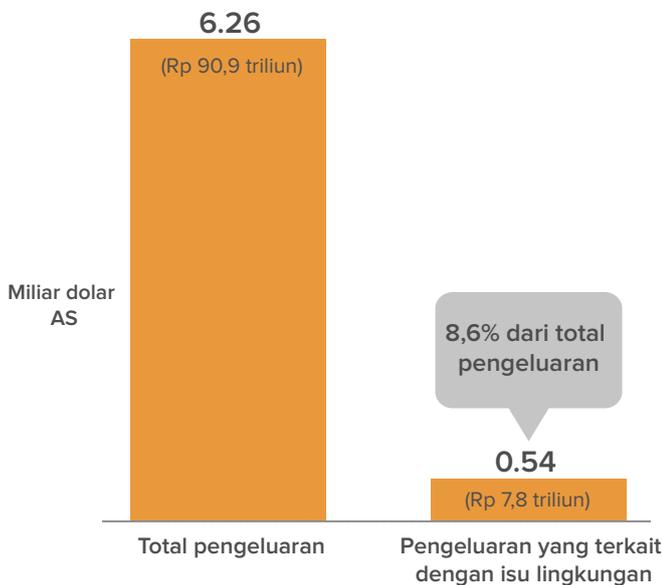


Sebagaimana telah ditetapkan dalam Peraturan Gubernur No 131/2021 tentang Rencana Aksi Daerah, Jakarta berkomitmen untuk mengurangi emisi GRK sebesar 30% dari jumlah emisi yang tercatat tahun 2012, yaitu setara dengan 35 MT CO₂e, pada tahun 2030. Komitmen ini tertuang dalam peraturan daerah, di rencana tata ruang

Jakarta 2030 dan rencana aksi daerah untuk mengurangi emisi gas rumah kaca (GRK) (Pemerintah Jakarta, 2019). Menurut laporan Pemerintah Jakarta tentang kemajuannya dalam mencapai Tujuan Pembangunan Berkelanjutan PBB, Jakarta telah mencapai pengurangan emisi GRK sebesar 9,34 MT pada tahun 2018 (atau sebesar 26,6% dari target 2030). Nilai pencapaian penurunan emisi tersebut meningkat sebesar 2,8%, jika dibandingkan dengan nilai tahun 2016 (Pemerintah Jakarta, 2019).

Namun, meski mendapat predikat sebagai “kota yang paling cepat tenggelam” (Forum Ekonomi Dunia, 2018), anggaran Jakarta yang yang dikeluarkan untuk isu lingkungan masih terbatas. Hanya 8,6% dari anggaran kota Jakarta digunakan untuk pengeluaran yang terkait isu lingkungan pada tahun 2017 dan 2018 (Gambar 2). Jakarta terus menghadapi banyak tantangan lingkungan seperti erosi pantai, banjir musiman, infrastruktur air bersih dan limbah yang tidak memadai, serta polusi udara.

Gambar 2. Pengeluaran Tahunan Terkait Isu Iklim di Jakarta



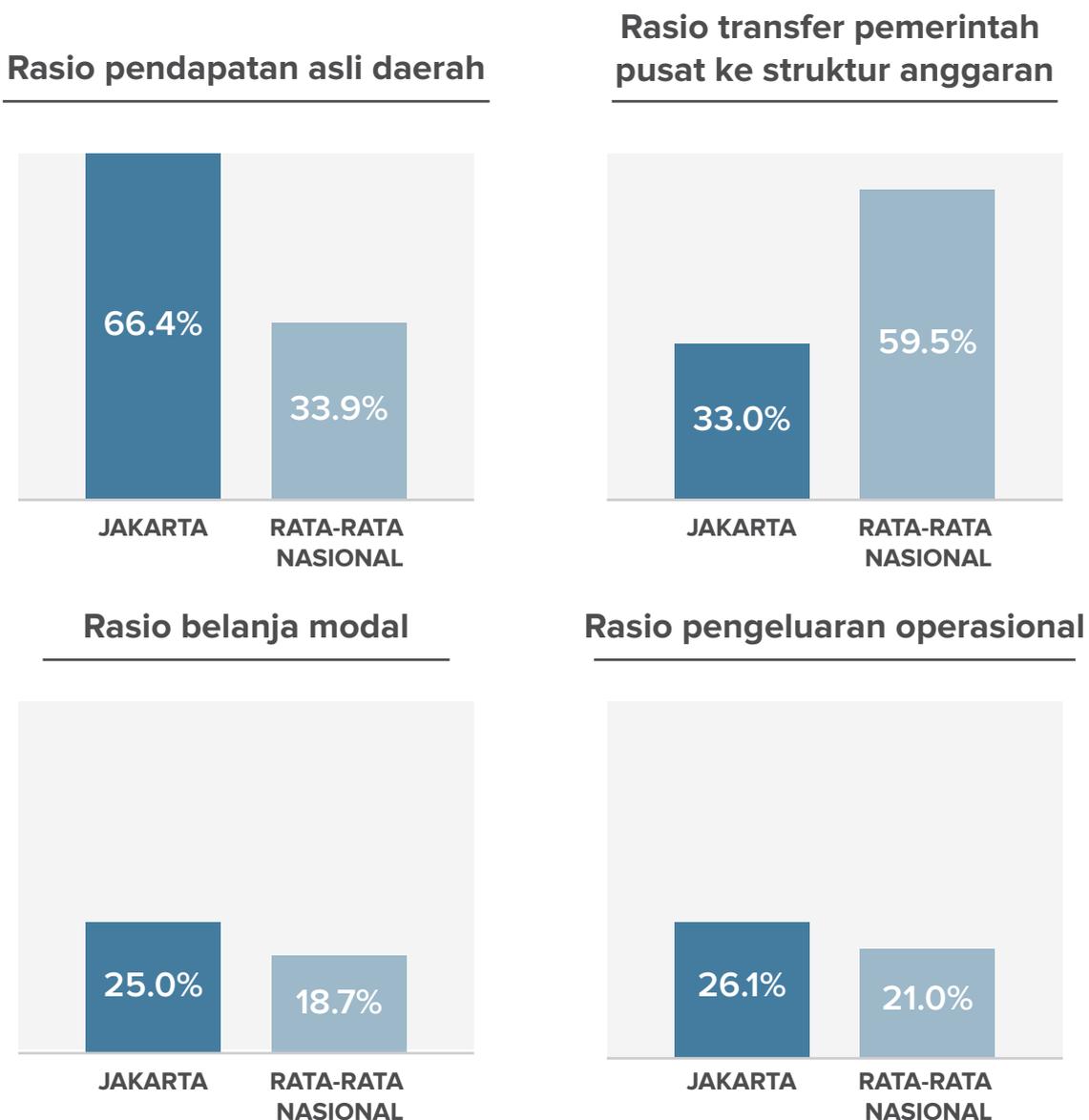
Sumber: Laporan Keuangan Jakarta Tahun 2017 – 2018

1.1 KESELARASAN ANTARA PRIORITAS IKLIM JAKARTA DENGAN PEMERINTAH PUSAT DAN PEMERINTAH DAERAH LAINNYA.

Jakarta sebagai ibu kota negara memiliki beberapa fungsi: pusat kontrol ekonomi nasional, pusat administrasi, dan pusat industri yang signifikan. Selain itu, lokasinya sebagai pelabuhan menjadikannya sebagai pusat perdagangan yang penting, yang memberikan Jakarta kemampuan untuk dapat menghasilkan pendapatan lebih banyak setiap tahunnya dibandingkan kota-kota lain di tanah air.

Struktur anggaran perkotaan di Indonesia biasanya tidak hanya mencakup pendapatan asli daerah, namun juga transfer pemerintah pusat yang cukup besar. Dalam kasus Jakarta, pendapatan asli daerah rata-rata dua kali lebih besar dari kota-kota lain di Indonesia, yang membuat kapasitas fiskal Jakarta lebih tinggi. Berdasarkan indeks kapasitas fiskal nasional, Jakarta memiliki kapasitas fiskal tertinggi di Indonesia dengan skor 6,2, sedangkan nilai rata-rata indeks keseluruhan Indonesia berada pada angka 1.¹ Gambar 3 menunjukkan bahwa Jakarta memiliki kapasitas fiskal yang memadai untuk mendanai anggarannya baik untuk belanja modal maupun pengeluaran operasional dan dapat bertahan dengan transfer pemerintah pusat yang rendah dibandingkan dengan pemerintah kota lainnya di Indonesia.

Gambar 3. Profil Anggaran Pemerintah DKI Jakarta Dibandingkan Rata-Rata Nasional



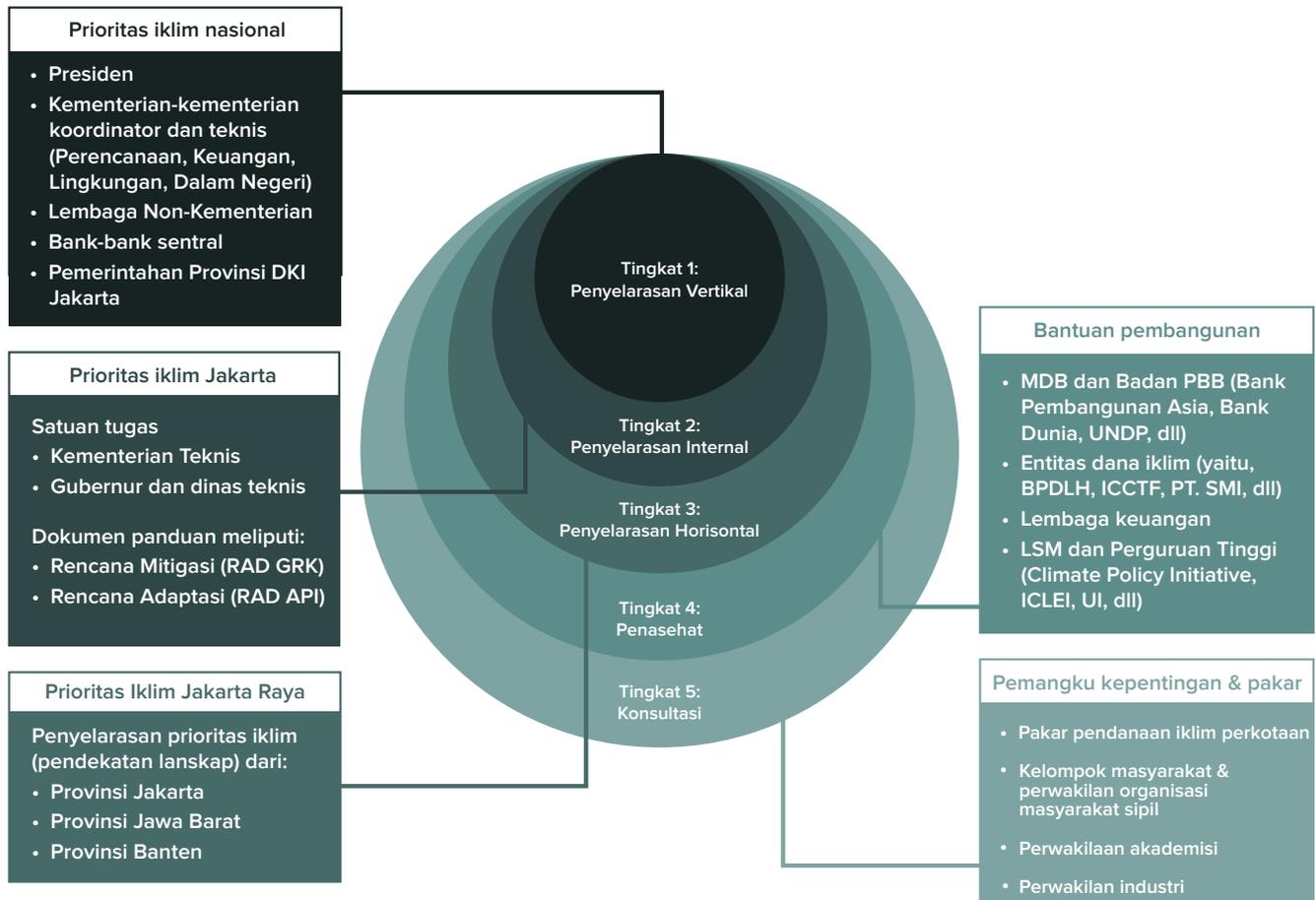
Sumber: Kementerian Keuangan Indonesia, 2017

¹ Berdasarkan Peraturan Menteri Keuangan PMK 120/PMK.07/2020 tentang Indeks Kapasitas Fiskal, di mana kapasitas keuangan suatu provinsi/kota dianggap tinggi apabila berada di atas nilai 1,92

Sebagai ibu kota, banyak proyek iklim Jakarta yang diprakarsai dan dibiayai oleh pemerintah pusat Indonesia. Hal ini terkadang menimbulkan ketegangan saat tidak ada koordinasi yang baik dengan otoritas daerah Jakarta dan kota-kota sekitarnya yang tercakup dalam wilayah Jabodetabek. Hal ini menunjukkan perlunya penyesuaian yang lebih baik dalam kebijakan dan program iklim.²

Gambar 4 memaparkan lima komponen yang relevan untuk aksi iklim di Jakarta. Perlu ada keselarasan dan koordinasi antar tiap komponen untuk menjamin terciptanya prioritas bersama serta tindakan yang terkoordinasi dan efektif.

Gambar 4. Penyesuaian Prioritas Iklim Jakarta



Sumber: Riset CPI dan wawancara dengan Pemkot Jakarta

Secara umum, koordinasi yang kurang optimal lazim terjadi di Indonesia, termasuk dalam pembuatan anggaran. Misalnya, proyek adaptasi dan transportasi perkotaan menjadi prioritas utama Jakarta akibat krisis pesisir dan masalah urbanisasi. Urbanisasi yang cepat di Jakarta terjadi karena masuknya pendatang dari daerah lain, terutama dari daerah yang kurang mampu. Namun proyek-proyek ini sebagian besar didanai oleh pemerintah pusat karena turut mendapat perhatian nasional.

² Kota-kota tersebut merupakan bagian dari Wilayah Metropolitan Jakarta Raya dan terdiri dari lima kota (Jabodetabek – Jakarta Bogor Depok Tangerang Bekasi) serta merupakan bagian dari tiga wilayah provinsi (DKI Jakarta, Banten, and Jawa Barat).

Tindakan kota-kota satelit Jakarta juga mempengaruhi kerentanan Jakarta terhadap perubahan iklim, dan sebaliknya. Misalnya, aliran sungai utama melewati Jawa Barat, Banten, dan Jakarta, dan kunci untuk menghindari peningkatan banjir adalah memastikan pengelolaan sungai yang selaras dari hulu ke hilir. Contoh lain, volume sampah, ditambah dengan pengelolaan sampah yang buruk, telah menimbulkan masalah kelebihan kapasitas di TPA dan menyumbang emisi sektor sampah. Jakarta tidak memiliki TPA di wilayahnya karena tiadanya ruang. Untuk mengatasinya, Jakarta memiliki TPA yang berlokasi di Bekasi, Jawa Barat. Namun, meskipun isu iklim membutuhkan respon terpadu dari ibukota dan, kota-kota satelitnya, kota-kota satelit tersebut tidak memiliki program prioritas yang sama (Gambar 5).

Gambar 5. Penetapan prioritas program dalam dokumen perencanaan pemerintah (RPJMD) ³

			Jakarta	Bogor	Depok	Tangerang	Bekasi
Mitigasi Perkotaan	Pembangunan kota rendah karbon	Angkutan umum	✓	✓	✓	✓	✓
		Energi terbarukan	✓	✓	✓	✓	✓
		Teknologi limbah	✓	✗	✗	✗	✓
Adaptasi Perkotaan	Aksi ketahanan sistemik	Meningkatkan kesadaran	✓	✓	✓	✓	✓
		Mengintegrasikan risiko iklim	✗	✗	✗	✗	✗
		Mengoptimalkan tanggapan	✓	✓	✓	✓	✓
		Meningkatkan pendanaan	✓	✗	✗	✗	✗
	Aksi spesifik terhadap bencana	Panas ekstrim	✗	✗	✗	✗	✗
		Banjir di daerah yang jauh dari pesisir	✓	✓	✓	✓	✓
		Banjir di daerah pesisir dan gelombang badai	✓	✓	✗	✓	✗
		Kekeringan	✗	✓	✓	✓	✓
		Kebakaran hutan	✗	✗	✗	✗	✗

Sumber: Analisis komparatif Rencana Pembangunan Jangka Menengah Daerah (RPJMD), indikator adaptasi perkotaan dikutip dari McKinsey dan C40 (2021)

Untuk memenuhi tujuan iklimnya, kebijakan harus diselaraskan di seluruh Indonesia tanpa memandang batas administratif. Meski pemerintah pusat memiliki peran penting dalam mendorong penyelarasan ini, Jakarta memiliki potensi untuk mengambil peran yang lebih proaktif dalam menciptakan penyelarasan kebijakan formal dengan kota-kota satelitnya untuk memobilisasi lebih banyak pendanaan iklim perkotaan.

³ Berdasarkan analisis komparatif Rencana Pembangunan Jangka Menengah Daerah—RPJMD). Indikator adaptasi perkotaan dikutip dari McKinsey dan C40 (2021) <https://www.mckinsey.com/~/media/mckinsey/business%20functions/sustainability/our%20insights/how%20cities%20can%20adapt%20to%20climate%20change/focused-adaptation-a-strategic-approach-to-climate-adaptation-in-cities-vf.pdf?shouldIndex=false>

2 PENDANAAN IKLIM KOTA JAKARTA

1.2 METODOLOGI, SUMBER DATA DAN KESENJANGAN DATA

Studi kasus ini merupakan upaya pertama untuk melacak arus investasi iklim perkotaan publik dan swasta di Jakarta. Pelacakan pendanaan iklim membantu mengidentifikasi sumber pendanaan utama untuk proyek-proyek iklim perkotaan, sehingga membantu para pemangku kepentingan memahami jenis pendanaan iklim (baik adaptasi maupun mitigasi) dan mendukung dinas-dinas pemerintahan dalam merumuskan panduan strategi kebijakan.

Metodologi dan sumber data: Untuk penelitian ini, kami melacak basis data⁴ nasional dan lokal dari 2015 hingga 2019 untuk mengidentifikasi proyek yang terkait dengan iklim di Wilayah Metropolitan Jabodetabek. Basis data yang digunakan untuk menganalisis pendanaan sektor publik mencakup anggaran pemerintah pusat dan negara, serta laporan keuangan tahunan dari pemerintah provinsi Jakarta. Berdasarkan data yang tersedia, kami juga memetakan kontribusi sektor swasta pada pendanaan iklim di Jakarta, yang bersumber dari berbagai pihak termasuk lembaga keuangan komersial, institusi penanaman modal, pengembang proyek, pelaku korporasi, yayasan filantropi, dan rumah tangga. Sumber data mencakup, namun tidak terbatas pada, dokumen CPI tentang [Pelacakan Pendanaan Iklim dari Pihak Swasta](#) di Indonesia, laporan keberlanjutan, laporan tahunan dan prospektus perusahaan, survei yang dilakukan khusus untuk tujuan studi ini, laporan statistik dari pemerintah, *Bloomberg New Energy Finance* (BNEF), berita serta siaran pers.

Karena data mengenai realisasi pencairan dana tidak konsisten, laporan ini sebagian besar hanya berfokus pada komitmen pendanaan. Pendanaan iklim yang berhasil dicairkan disebutkan untuk kasus-kasus tertentu apabila data tersedia. Pendanaan yang telah dikomitmenkan mencakup biaya investasi, biaya keuangan, dan komponen kegiatan yang secara langsung maupun tidak langsung berkontribusi pada upaya mitigasi dan adaptasi. Apabila ditemui tumpang tindih data pada basis data yang berbeda, data diambil dari sumber data yang paling terpercaya dan komprehensif untuk menghindari penghitungan ganda. Gambar 6 adalah representasi visual dari komitmen pendanaan iklim perkotaan untuk kota Jakarta.

Keterbatasan data: Kualitas data yang tersedia berdampak pada kemampuan CPI untuk memperoleh informasi yang lebih terperinci dari berbagai basis data. Pelacakan pendanaan iklim Jakarta menemui beberapa tantangan karena:

- Meskipun kami berhasil mengidentifikasi jumlah nilai keseluruhan dari proyek-proyek yang terkait dengan iklim, anggaran dan laporan keuangan lainnya seringkali

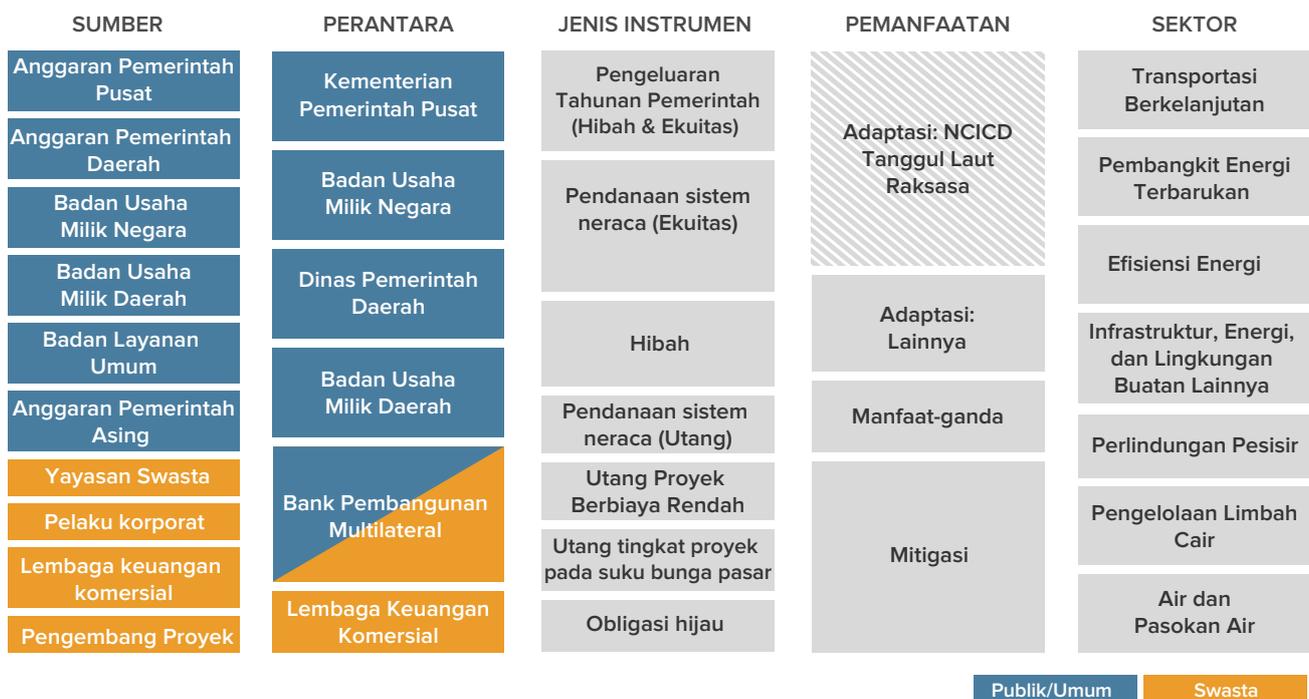
⁴ Basis data mencakup: data CPI Indonesia tentang Pelacakan Iklim Swasta, APBN Indonesia, Laporan Keuangan Tahunan dari Pemprov DKI Jakarta, BAPPENAS/ Kementerian Perencanaan Pembangunan Nasional Republik Indonesia.

tidak mencantumkan rincian tentang kegiatan proyek. Contohnya, sulit untuk membedakan antara pengeluaran iklim yang mengarah pada penciptaan aset dan infrastruktur, dan pengeluaran rutin, misalnya pendanaan untuk menjamin terlaksananya proyek secara keseluruhan termasuk gaji, tunjangan, pembayaran bunga, dll.

- Terbatasnya data publik yang tersedia tentang pendanaan iklim perkotaan dari pihak swasta disebabkan oleh adanya kerahasiaan data, oleh karena itu kami mengandalkan pencarian kata kunci dan artikel berita untuk mendapatkan informasi tersebut.
- Pencocokan dan pengabungan data dari berbagai sumber menimbulkan tantangan baru. Harus dilakukan pemilahan antara entitas pelaksana, lembaga pelaksana atau dinas penyalur dana, dan penerima manfaat akhir.

Akibat dari keterbatasan tersebut, angka yang dihasilkan menyajikan perkiraan konservatif pendanaan iklim perkotaan di Jakarta.

Gambar 6. Lanskap pendanaan iklim di Jakarta



Kotak 1: Cita-cita Jakarta untuk membangun kota yang pintar dan berkelanjutan

Ada beberapa inisiatif yang telah dilaksanakan oleh Pemprov DKI Jakarta untuk mewujudkan visinya menjadi kota cerdas dan berkelanjutan, yaitu pengembangan ekosistem kendaraan listrik, pemasangan atap surya (*solar rooftop*) di gedung-gedung pemerintah, dan bangunan hijau (*green buildings*). Inisiatif-inisiatif tersebut terutama didorong oleh pemerintah Jakarta sebagai penggerak pasar untuk mengkatalisasi partisipasi sektor swasta. Berikut adalah penjelasan singkat dari inisiatif ini:

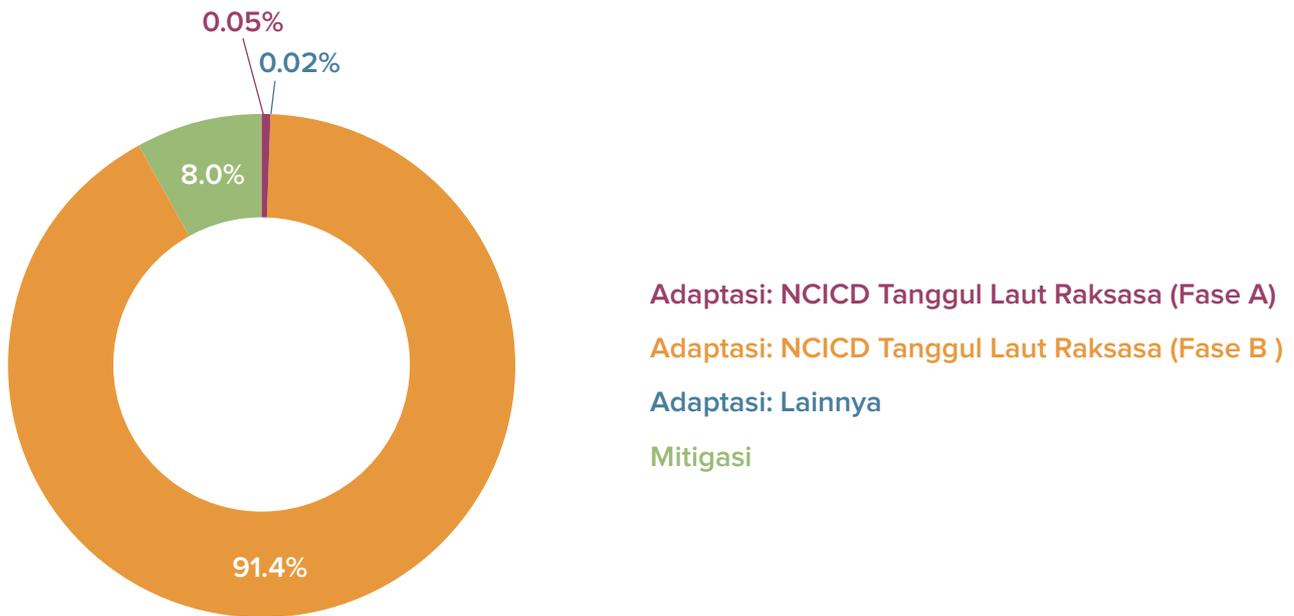
- Pemerintah mengeluarkan Instruksi Gubernur No. 66/2019 tentang pengendalian kualitas udara, pemasangan atap panel surya atap pada gedung pemerintahan pada tahun 2019 yang menetapkan target pemasangan 100% pada seluruh gedung pemerintahan di Jakarta di tahun 2022. Proyek ini didanai melalui anggaran daerah, dengan menggunakan prosedur standar pengadaan barang dan jasa pemerintah. Hingga tahun 2020, pemerintah telah memasang atap panel surya di 234 sekolah negeri di empat kecamatan di Jakarta.
- Dalam upaya mengembangkan ekosistem kendaraan listrik, Jakarta berencana mengalihkan bus BRT⁵ dari diesel dan CNG (gas alam terkompresi) menjadi bus listrik. Hal tersebut meliputi pengadaan 100 bus listrik PT TransJakarta pada 2021, termasuk infrastruktur pendukung pengisian daya listriknya. Sementara itu sudah terdapat beberapa penanaman modal swasta dan Badan Usaha Milik Negara (BUMN) di bidang pengisian daya kendaraan listrik umum. Pembangunan infrastruktur pengisian daya ini sejalan dengan arahan Kementerian Perhubungan untuk mengganti mobil pemerintah saat ini dengan mobil listrik.
- Adopsi bangunan hijau di Jakarta meningkat, namun inisiatif ini utamanya didorong oleh sektor swasta, dan pemerintah Jakarta berperan sebagai penggerak pasar melalui penerbitan peraturan pemerintah tentang desain bangunan hijau. Tujuan pemerintah adalah untuk mengurangi emisi di perkotaan sebesar 30% dari keadaan bisnis seperti biasa (*business-as-usual*), termasuk emisi dari bangunan komersial. Per tahun 2020, Green Building Council Indonesia (GBCI) telah memberikan Sertifikat Penurunan Emisi (CER) sebesar 13,789 TCO₂e untuk bangunan hijau di Jakarta.

2.2 TEMUAN PENTING

Total komitmen pendanaan iklim perkotaan yang terlacak di Jakarta mencapai 44,9 miliar dolar AS (atau Rp 652,4 triliun) pada 37 proyek selama periode 2015-2019 (Gambar 7). Sebagian besar komitmen yang terlacak dialokasikan untuk proyek infrastruktur. Proyek Tanggul Laut Raksasa sendiri yang merupakan sebuah proyek adaptasi jangka panjang, menyumbang 83% (atau USD41,2 miliar dolar AS, atau Rp 598,6 triliun) dari komitmen ini. Namun akibat kontroversi seputar mega proyek ini dan penangguhannya, sampai saat ini belum jelas apakah proyek tersebut akan dilanjutkan sampai selesai. Oleh karena itu, Tanggul Laut Raksasa (khususnya Fase B dan C) diidentifikasi dalam studi ini sebagai anomali (lihat Kotak 2).

⁵ Bus rapid transit (BRT), disebut juga busway atau transitway, adalah sistem transportasi umum berbasis bus yang dirancang untuk memiliki kapasitas dan keandalan yang lebih baik daripada sistem bus konvensional, karena sistem ini meliputi jalan raya yang dikhususkan untuk bus, dan memprioritaskan bus di persimpangan jalan, serta desain yang dirancang untuk meminimalisir keterlambatan yang disebabkan oleh naik atau turunnya penumpang, atau pembelian tiket.

Gambar 7. Keseluruhan pendanaan iklim di Jakarta, 2015 – 19



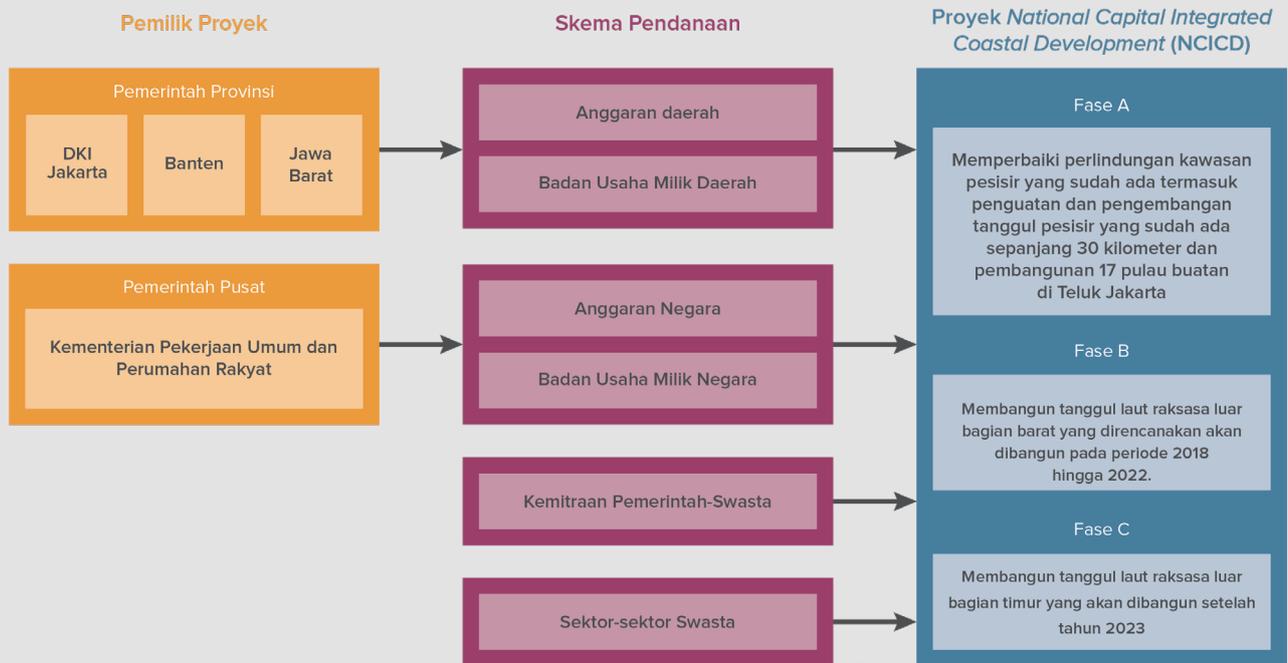
Kotak 2: Pendanaan Adaptasi Iklim Jakarta: Terdistorsi oleh Tanggul Laut Raksasa

Jakarta sangat rentan terhadap banjir, sehingga di beberapa tempat di pesisir telah terdapat tanggul-tanggul pantai. Tanggul-tanggul pantai tersebut membentuk proyek Tanggul Laut Raksasa Jakarta. Proyek Tanggul Laut Raksasa Jakarta ini bernilai 41,2 miliar dolar AS (atau Rp 598,6 triliun) dan merupakan bagian dari proyek *National Capital Integrated Coastal Development* (NCICD), yang semula diharapkan selesai pada tahun 2025. Proyek mega adaptasi ini dibagi menjadi tiga fase, yang dirinci pada Gambar 8, dan dimiliki oleh pemerintah pusat dan provinsi serta didanai melalui anggaran negara dan daerah, badan usaha milik negara dan daerah, kemitraan publik-swasta (KPS), serta sektor swasta.

Namun, proyek tersebut diwarnai kontroversi karena tidak adanya kerangka pengamanan (*safeguards*) lingkungan dan sosial yang memadai. Ada yang berpendapat bahwa proyek tersebut tidak mengatasi akar permasalahan atau tidak bermanfaat dalam upaya mengurangi penyebab potensi banjir yang sedang mengancam, seperti pemompaan akuifer air tanah yang berlebihan karena kurangnya akses air bersih, degradasi fungsi sempadan sungai, dan naiknya permukaan laut. Karena semakin maraknya kritik, proyek tersebut terhenti pada tahun 2017. Proyek ini kemudian dievaluasi kembali dan dihentikan sementara oleh Gubernur Jakarta (Kompas, 2019). Namun, sebagian pembangunannya telah dilakukan dan akan terus diselesaikan, sebagai bagian dari Proyek Tanggul Laut Raksasa Fase A yang berkaitan dengan upaya meninggikan tanggul-tanggul pantai yang telah ada untuk mencegah banjir pantai. Dari jumlah total 41,2 miliar dolar AS (atau Rp 598,6 triliun) yang telah dikomitmenkan untuk proyek tersebut, baru 38 juta dolar AS (atau Rp 552,1 miliar) (0,1%) yang telah dikucurkan oleh Pemerintah Pusat (Data Penandaan Anggaran Iklim Nasional, 2019) dan 10.000 dolar AS (atau Rp 143,5 juta) telah dicairkan oleh Pemerintah Jakarta (Laporan Keuangan Jakarta, 2018). Jumlah tersebut telah digunakan untuk membangun 8,5 km dari 30 km tanggul laut yang direncanakan untuk Fase A.

Tanggul Laut Raksasa adalah contoh ketidakselarasan antara pemerintah pusat dan kota, saat kedua belah pihak memiliki pengaruh atas terlaksananya suatu proyek infrastruktur strategis, yang terkadang menimbulkan ketegangan. Sampai dengan penulisan laporan ini, Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat masih melanjutkan studi kelayakan untuk proyek Fase B (CNBC Indonesia, 2021).

Gambar 8. Proyek Pembangunan Daerah Pesisir Terpadu Ibukota Negara

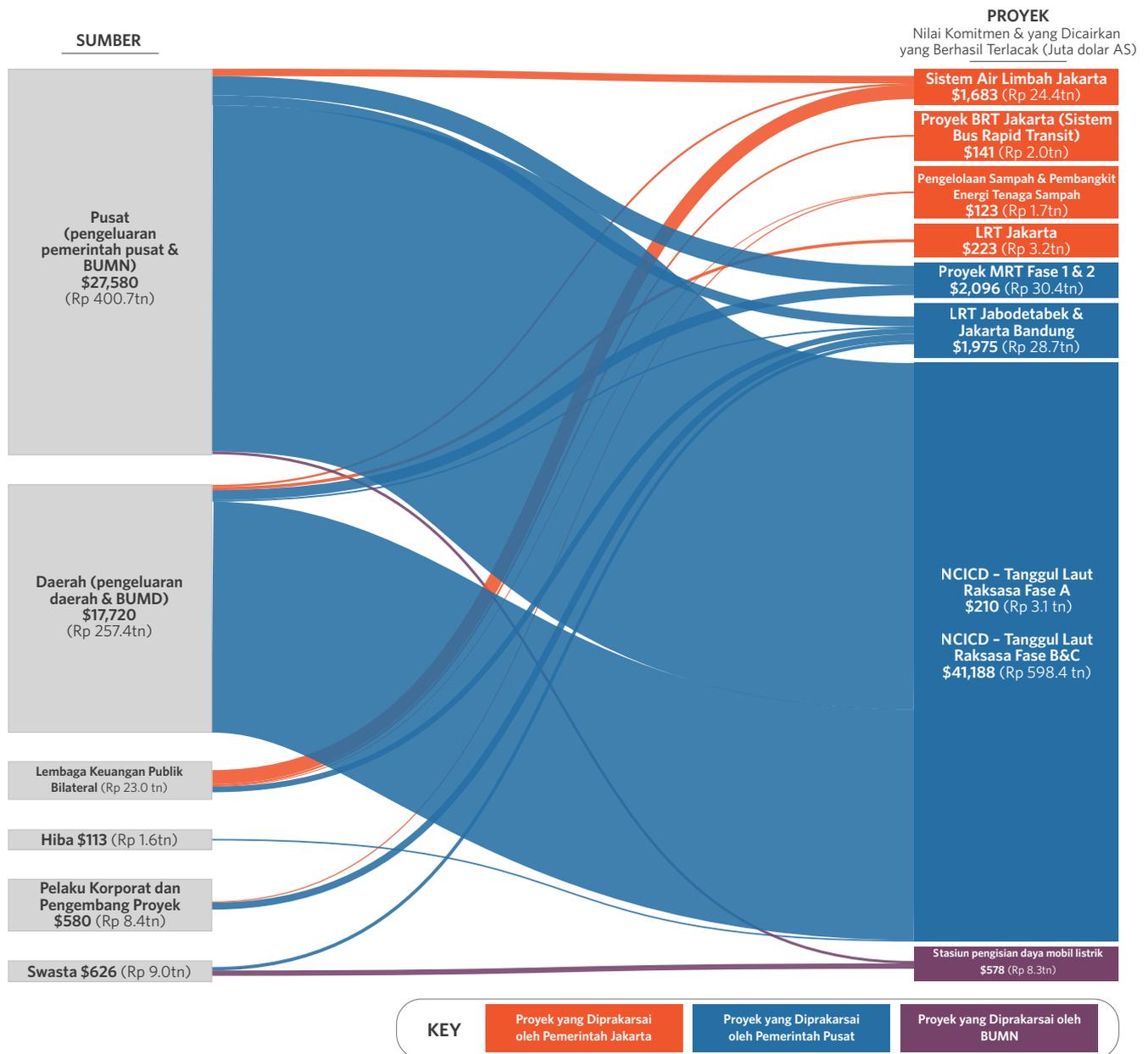


Sumber: Komite Percepatan Penyediaan Infrastruktur Prioritas (KPPIP)

Jakarta masih memiliki potensi yang belum dimanfaatkan untuk memperoleh pendanaan proyek-proyek iklim. Jakarta cenderung menjadi sasaran proyek kepentingan prioritas nasional karena proyek tersebut mendukung Kontribusi yang Ditetapkan Secara Nasional (NDC) Indonesia (Pemerintah Jakarta, 2019). Akibatnya, sebagian besar proyek infrastruktur iklim skala besar di kota Jakarta diprakarsai oleh pemerintah pusat dan didanai terutama oleh pemerintah pusat atau badan usaha milik negara (Gambar 5). Misalnya, Jakarta mendapat pinjaman langsung dari pemerintah pusat untuk suntikan modal guna mendanai proyek Moda Raya Terpadu (MRT). Total kebutuhan pendanaan tersebut dibagi menjadi 51% dari APBD DKI Jakarta dan 49% berasal dari APBN yang dikururkan ke dalam APBD DKI Jakarta. Pada tahun 2018, penyaluran pinjaman dan hibah mencapai USD 251,8 juta dolar AS (atau Rp 3,6 miliar), termasuk bagian ekuitas kepada operator MRT Jakarta.

Berdasarkan hasil pelacakan kami (lihat Bagian 1.3), Jakarta tidak memiliki liabilitas bunga pada tahun 2017-2018. Artinya Jakarta belum mengakses pinjaman dari lembaga keuangan, baik lembaga keuangan pembangunan lokal dan internasional, maupun bank pembangunan multilateral. Meskipun tidak adanya liabilitas merupakan hal yang baik, hal ini juga menunjukkan bahwa Jakarta memiliki peluang yang cukup besar untuk memperbesar ambisinya dan memanfaatkan kapasitas fiskalnya yang kuat, baik dari sisi anggarannya sendiri maupun dari sisi dukungan pemerintah pusat, untuk menarik para pemodal lainnya berinvestasi dalam aksi iklim.

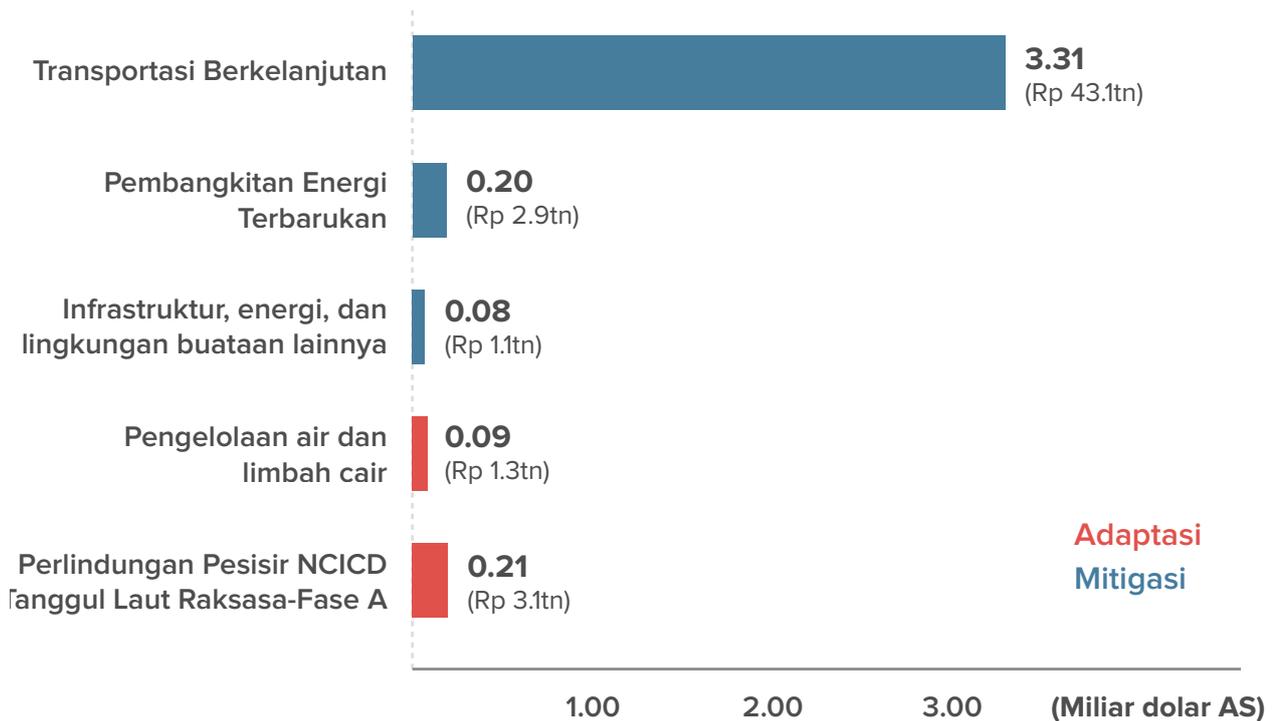
Gambar 9. Siapa yang Menjadi Pendorong Proyek Infrastruktur Iklim di Jakarta? (juta dolar AS)



Sumber: Riset CPI dan wawancara dengan Pemkot Jakarta

SEKTOR

Komitmen pendanaan iklim di Jakarta didominasi oleh beberapa proyek-proyek besar, dan utamanya menargetkan transportasi berkelanjutan. Jika kita mengesampingkan proyek Tanggul Laut Raksasa (Fase B dan C), ada banyak proyek transportasi berkelanjutan yang mendominasi lanskap pendanaan iklim Jakarta. Proyek tersebut mencakup transportasi kereta api, seperti proyek Jakarta Lintas Rel Terpadu (LRT) dan Moda Raya Terpadu (MRT) (lihat Kotak 3). Jakarta juga berinvestasi pada moda transportasi umum lainnya, khususnya pada jaringan bus TransJakarta, dengan menggunakan investasi publik yang bersumber dari anggaran pemerintah pusat dan provinsi.

Gambar 10. Pendanaan Iklim di Jakarta Berdasarkan Sektor 2015-2019 (miliar dolar AS)

PENDANAAN PUBLIK

Pendanaan publik mendominasi lanskap pendanaan iklim perkotaan di Jakarta pada periode tahun anggaran 2015-2019. Anggaran pemerintah untuk belanja modal proyek infrastruktur, baik yang bersumber dari pemerintah pusat maupun daerah, merupakan pendanaan iklim perkotaan dengan jumlah tertinggi yang terlacak, yaitu senilai 41,2 miliar dolar AS (atau Rp 598,6 triliun) (Gambar 9). Lembaga keuangan pembangunan bilateral menyumbang sekitar 1,4 miliar dolar AS (atau Rp 20,3 triliun), terutama untuk Proyek Moda Raya Terpadu (MRT) Jakarta.

Sebagian besar pendanaan proyek infrastruktur berasal dari pemerintah pusat, yang digunakan dalam tiga proyek infrastruktur terbesar yang disajikan dalam laporan ini (Kotak 2, 3, dan 4). Hal tersebut tidak hanya menunjukkan bahwa ketiga proyek infrastruktur tersebut dipandang sebagai prioritas strategis nasional, namun juga menunjukkan bahwa pemerintah pusat memandang pembangunan Jakarta sebagai prioritas mengingat statusnya sebagai ibu kota Indonesia.

Dalam hal ini, skema pendanaan untuk proyek prioritas nasional akan menggunakan skema pinjaman negara (*sovereign loan*) antara pemerintah pusat dan pemberi pinjaman. Pinjaman tersebut kemudian disalurkan melalui anggaran Jakarta untuk suntikan modal kepada pelaksana proyek. Oleh karena itu, dalam skema ini, kewajiban pelunasan akan ditanggung oleh pemerintah pusat. Memang, pelacakan kami atas laporan keuangan Jakarta tahun 2017-2018 tidak menunjukkan adanya liabilitas berbunga untuk anggaran Jakarta.

Pada bulan Agustus 2019, pemerintah pusat mulai merencanakan pemindahan ibu kota ke Kalimantan Timur pada tahun 2024, sebagai upaya untuk mengurangi terpusatnya kegiatan ekonomi yang berlebihan dan beban ekologi di Jakarta. Walaupun wacana tersebut sementara ditangguhkan akibat COVID-19, pencabutan status Jakarta sebagai

ibu kota di masa depan akan memperkecil jumlah pendanaan Jakarta oleh pemerintah pusat. Hal ini menunjukkan bahwa Jakarta perlu merencanakan strategi agar menjadi lebih mandiri secara keuangan dan untuk mengantisipasi masa depan ketika Jakarta tidak lagi memiliki hak istimewa sebagai ibu kota.

Pendanaan dari sektor swasta sangat perlu untuk dimobilisasi. Untuk melengkapi data publik, kami melacak informasi yang tersedia mengenai pendanaan dari sektor swasta, seperti bank komersial dan pengembang proyek swasta, untuk mengidentifikasi pendanaan yang mereka berikan untuk proyek iklim di Jakarta.

Kotak 3: Jaringan Lintas Rel Terpadu (LRT) di Jabodetabek

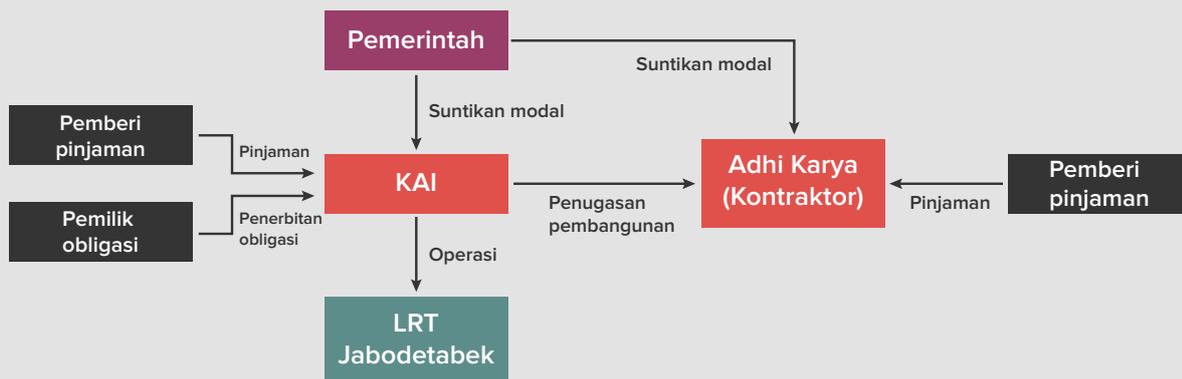
Pemerintah pusat mulai merintis proyek LRT dalam upayanya untuk meningkatkan pembangunan infrastruktur publik Jakarta yang terintegrasi dengan wilayah kota-kota di sekitarnya, khususnya dalam bentuk transportasi umum.

Keselarasan antara pemerintah pusat dan pemerintah Jakarta yang dilakukan dalam proyek ini dapat dijadikan teladan yang baik. Walaupun proyek ini diprakarsai oleh pemerintah pusat, Pemprov DKI Jakarta juga terlibat aktif dalam pembangunan infrastruktur pendukung kawasan transit angkutan antar moda. Proyek LRT diproyeksikan agar selaras dengan moda transportasi massal lainnya di stasiun-stasiun tertentu seperti BRT, MRT dan jalur komuter.

Proyek LRT memperluas sistem transportasi berbasis rel ke Jabodetabek, membangun sistem transportasi massa yang berkelanjutan yang perlu mengakomodasi kebutuhan transportasi harian warga Jabodetabek ke kawasan pusat bisnis. Proyek ini diprakarsai oleh pemerintah pusat melalui skema Kemitraan Pemerintah-Swasta (KPS) dan penugasan pemerintah kepada BUMN untuk memaksimalkan pemanfaatan investasi pemerintah. Berikut adalah skema detail pendanaan proyek LRT Jabodetabek:

Gambar 11. Skema Pendanaan LRT Jabodetabek

Sumber: <https://www.jakarta-propertiindo.com/id/lrt-jakarta/>, <https://regional.kontan.co.id/news/menhub-memaparkan-pembangunan->



[lrt-jabodetabek-gunakan-skema-kpbu-1](#)

Berdasarkan skema tersebut, penugasan pemerintah melibatkan dua BUMN, PT KAI sebagai penyelenggara proyek dan PT Adhi Karya sebagai kontraktor. Kedua BUMN menerima suntikan modal sebesar 523 juta dolar AS (atau Rp 7,6 Triliun) dari pemerintah untuk memperkuat struktur permodalannya dan memanfaatkan pendanaan utang untuk membiayai proyek tersebut. Pemerintah juga mengeluarkan surat keputusan yang menjamin semua pinjaman dan penerbitan obligasi oleh KAI dan Adhi Karya, untuk meyakinkan sektor perbankan dan investor terkait keberlanjutan proyek.

PENDANAAN SWASTA

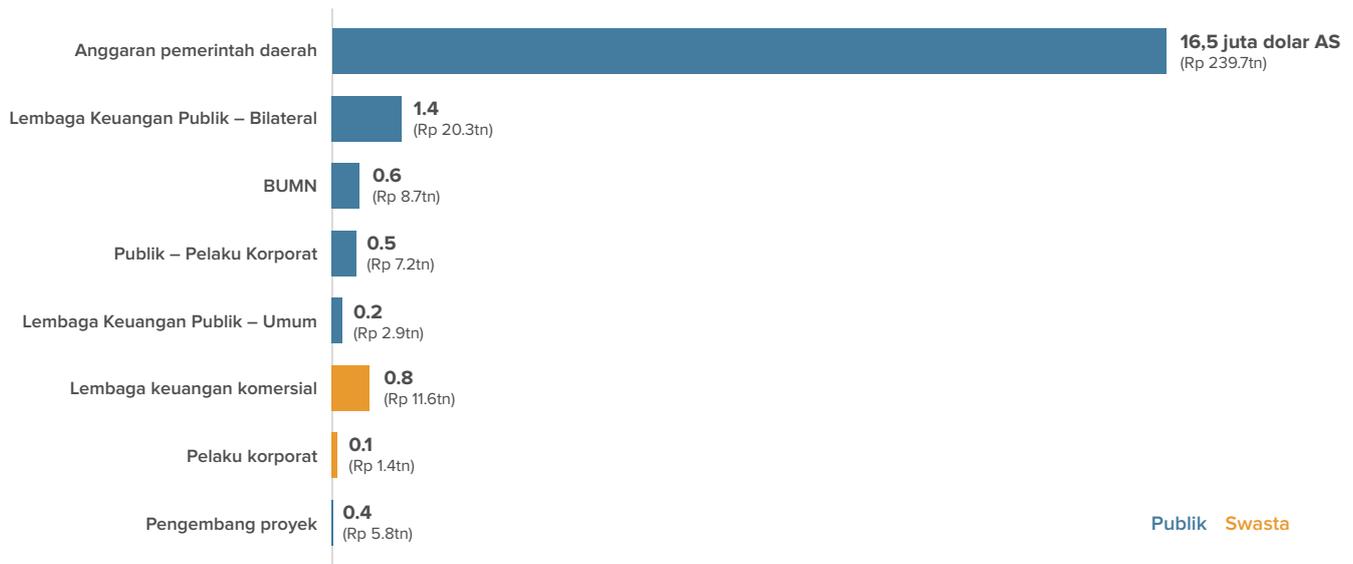
Kami berhasil melacak dana swasta sebesar 925 juta dolar AS (atau Rp 13,4 miliar) yang mengalir untuk kegiatan iklim di Jakarta antara tahun 2015-19, dan 89% dari angka itu memanfaatkan utang neraca. Jumlah ini hanya 2% dari total pendanaan iklim Jakarta pada periode yang sama. Praktik terbaik menyatakan bahwa idealnya, pendanaan sektor swasta harus mencakup 50-70% dari total kebutuhan pendanaan, terutama di kota dengan banyak proyek komersial seperti Jakarta. Namun, Jakarta kurang memanfaatkan potensinya untuk menarik pendanaan swasta.

Seperti disebutkan di bagian sebelumnya, proyek prioritas nasional berskala besar dibiayai melalui skema pinjaman negara yang ditanggung oleh pemerintah pusat, sehingga pada anggaran Jakarta tidak terdapat liabilitas berbunga. Selain itu, Jakarta memiliki pendapatan riil tertinggi dibandingkan dengan pemerintah provinsi lain di Jawa. Misalnya, dalam anggaran yang diaudit untuk tahun 2019, pendapatan riil Jakarta adalah Rp 45 triliun, lebih tinggi dari pemerintah daerah lainnya; di Jawa Barat (Rp 21 Triliun), Jawa Tengah (Rp 14 Triliun), dan Jawa Timur (Rp 19 triliun).

Jakarta, dengan ruang dan kapasitas fiskalnya, memiliki potensi untuk menarik lebih banyak modal swasta ke dalam proyek-proyek hijau menggunakan skema pendanaan yang inovatif. Struktur anggaran Jakarta dapat dioptimalkan untuk meningkatkan investasi swasta melalui intervensi terencana yang diarahkan untuk meningkatkan kelayakan proyek iklim. Kami berhasil mengidentifikasi beberapa skema pendanaan yang kurang dimanfaatkan dan dapat dicoba oleh Jakarta karena sesuai dengan kapasitas yang dimilikinya. Skema pendanaan tersebut mencakup obligasi hijau kota (CPI, 2021) seperti untuk transportasi, energi terbarukan atau proyek adaptasi, suntikan modal ke badan usaha milik daerah seperti untuk proyek pengelolaan sampah, dan pinjaman infrastruktur daerah dari PT SMI untuk proyek skala menengah dan kecil seperti proyek efisiensi energi.

Di antara pemain swasta, lembaga keuangan komersial mendanai pendanaan iklim swasta dengan jumlah yang tertinggi di Jakarta yaitu 752 juta dolar AS (atau Rp 10,9 triliun). Sebagian besar aliran dana yang terlacak dari lembaga keuangan komersial adalah dalam bentuk instrumen utang, biasanya pada tingkat bunga pasar untuk utang tingkat proyek.

Pendanaan publik biasanya dicalirkan melalui belanja tahunan pemerintah baik untuk keperluan belanja modal maupun pengeluaran operasional. Sedangkan pendanaan swasta hanya mencakup pengeluaran belanja modal untuk proyek infrastruktur. Pengeluaran operasional dapat ditutupi dari dana yang diperoleh dari biaya pengguna dan pengeluaran pemerintah, yang sebagian besar meliputi pembayaran rutin seperti pemeliharaan tanggul laut, fasilitas kereta api, pengendalian polusi udara, dan kegiatan perlindungan lingkungan lainnya.

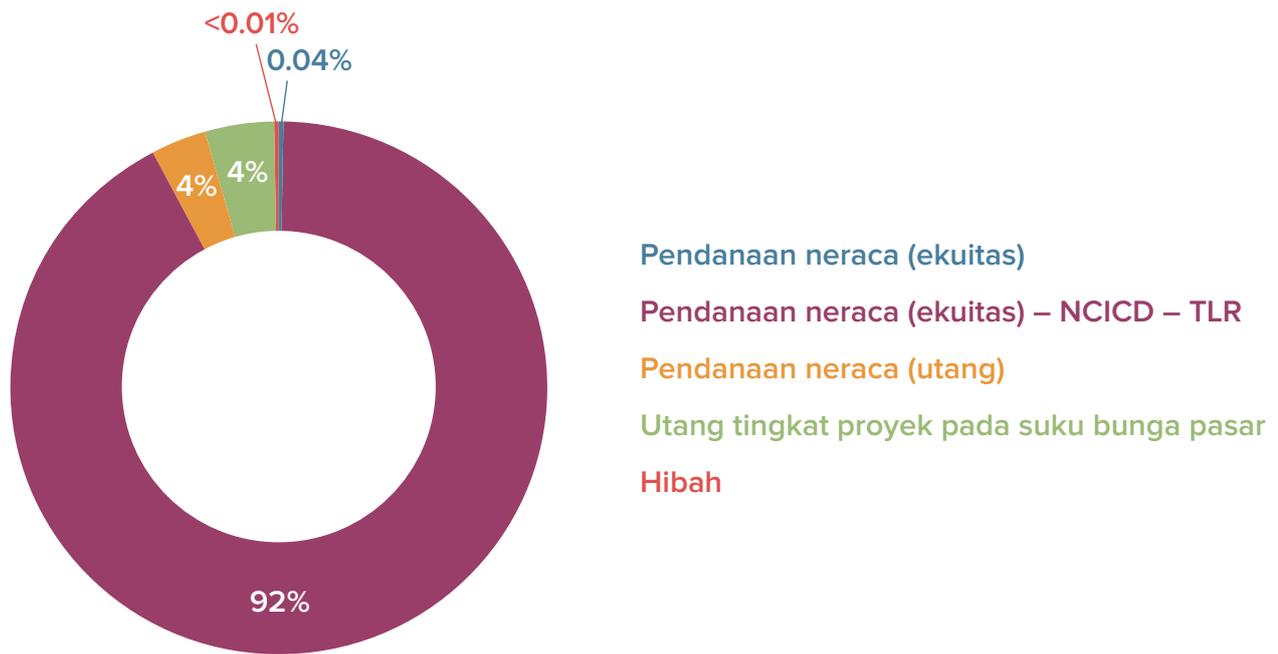
Gambar 12. Pendanaan iklim di Jakarta berdasarkan sumber pendanaan, 2015-19 (miliar dollar AS)

INSTRUMEN

Pendanaan ekuitas menyumbang 92% dari total jumlah yang dilacak. Jumlahnya sebagian besar berupa komitmen Tanggul Laut Raksasa, dan sisanya utamanya mencerminkan penambahan modal tahunan kepada badan usaha milik daerah untuk mengkatalisasi pembangunan infrastruktur. Misalnya, penambahan modal sebesar 523 juta dolar AS (atau Rp 7,6 triliun) masuk ke perusahaan MRT Jakarta, (Kotak 3). Secara umum, data menunjukkan bahwa dengan posisi ekonominya yang kuat, Jakarta dapat mengakses investasi iklim publik yang besar menggunakan pendekatan dan instrumen keuangan katalis, seperti:

- Perjanjian pembagian risiko investasi dengan pemerintah pusat Indonesia untuk proyek-proyek seperti Moda Raya Terpadu (MRT)
- Kemitraan Pemerintah-Swasta (KPS), dilaksanakan untuk proyek pembangkit energi sampah dan pengolahan limbah cair.
- Pemanfaatan keuangan, contohnya dalam penggunaan utang untuk mendanai proyek-proyek iklim perkotaan melalui perusahaan milik lokal untuk proyek Lintas Rel Terpadu (LRT).

Gambar 13. Pendanaan iklim di Jakarta berdasarkan instrumen, 2015-19



3. KESIMPULAN DAN REKOMENDASI

Sebagai salah satu wilayah metropolitan terpadat di dunia, Jakarta menghadapi banyak tantangan iklim. Kota ini mengalami banjir dan tragedi iklim lainnya yang memiliki konsekuensi ekonomi dan sosial yang parah. Dibandingkan dengan kota lain di Indonesia, Jakarta memiliki kapasitas fiskal terbesar untuk menyalurkan dana upaya iklim, namun pengeluaran terkait iklim tetap rendah dibandingkan dengan jenis pengeluaran lainnya. Berdasarkan penelitian dan wawancara kami, ada beberapa rekomendasi utama bagi Jakarta untuk mempercepat meningkatkan kuantitas besaran dan efektivitas pendanaan iklim perkotaan:

1. **Penyelarasan prioritas iklim Jakarta yang lebih eksplisit dan jelas dengan pemerintah pusat dan kota-kota satelit Jakarta.** Hingga saat ini, prioritas iklim Jakarta tidak secara eksplisit selaras dengan prioritas iklim kota-kota di sekitarnya. Jakarta memiliki posisi untuk memelopori perubahan koordinasi yang lebih baik demi memobilisasi sektor publik dan swasta untuk secara kolektif mencapai dampak yang luas. Pendekatan sinergis antara Jakarta, kota-kota satelitnya, dan pemerintah pusat harus berfokus pada a) memastikan bahwa masing-masing kebijakan tidak dikembangkan secara terpisah, melainkan memiliki mekanisme koordinasi formal untuk menjangkau lintas sektor, pelaku, dan tingkat pemerintahan; b) mengidentifikasi sinergi dalam proyek dan program, dan menerapkan inisiatif bersama untuk mencapai tujuan bersama; serta c) menyiapkan pengaturan kelembagaan dan mekanisme berbagi informasi yang diperlukan untuk memastikan kolaborasi yang lebih besar antara Jakarta, kota-kota satelitnya, dan kota-kota tetangganya. Sebagai pusat pemerintahan dan kegiatan ekonomi Indonesia, Jakarta akan diuntungkan dengan mengambil pendekatan kolektif dan terpadu untuk mengatasi perubahan iklim. Ini perlu yang melibatkan pemangku kepentingan terkait, termasuk pemerintah nasional dan kota-kota tetangga sebagai pemilik proyek dan pembuat kebijakan, serta sektor terkait, yaitu seperti sektor infrastruktur, transportasi, dan energi. Saat ini proyek transportasi berkelanjutan yang menghubungkan Jakarta dan kota-kota sekitarnya telah meningkat pesat, namun upaya serupa perlu diperluas ke sektor lain, terutama di sisi adaptasi.
2. **Jakarta perlu mengembangkan kerangka kebijakan iklim yang lebih baik guna meningkatkan pendanaan katalis untuk investasi iklim. Kerangka kebijakan itu juga perlu mengintegrasikan ketersediaan data dan penandaan anggaran iklim perkotaan (*climate budget tagging*).** Jakarta akan mendapat manfaat besar dari upaya rutin pelacakan pendanaan iklim perkotaan yang secara khusus menyelidiki pencairan pendanaan dari proyek-proyek yang menjadi komitmennya. Ada banyak keterbatasan dalam ketersediaan data, dan melalui ketersediaan dan visibilitas data yang lebih baik, pembuat kebijakan akan dapat menghasilkan kebijakan dan rencana yang lebih efisien, serta mengalokasikan anggaran dengan lebih jelas sesuai dengan prioritas yang telah diidentifikasi. Saat ini, data pemerintah hanya memberikan angka komitmen total dan bukan pencairan, sehingga perlu pemeriksaan lebih lanjut untuk mengidentifikasi

berapa banyak dan kapan pembiayaan tersebut telah dicairkan di tingkat proyek. Selanjutnya, penerapan *Climate Budget Tagging* (CBT) tingkat Jakarta serta perluasan pemantauan dan evaluasi dampak investasi iklim dari Jakarta ke kota-kota satelitnya dapat didukung melalui pengaturan bantuan khusus. Semua kerangka kerja perubahan iklim tersebut dapat a) membantu memobilisasi pendanaan iklim dengan mengidentifikasi kesenjangan pendanaan antara komitmen dan realisasi; dan b) memastikan koordinasi dan kolaborasi yang sistematis antara Jakarta dan kota-kota satelitnya.

- 3. Meningkatkan model pendanaan katalis dan inovatif serta memanfaatkan anggaran kota untuk memobilisasi investasi swasta.** Jakarta belum sepenuhnya memanfaatkan kapasitas fiskal yang kuat, baik dari anggarannya sendiri maupun dari dukungan pemerintah pusat, untuk menarik pemodal sektor swasta. Bahkan Jakarta tidak memiliki liabilitas berbunga pada tahun 2017-2018. Oleh karena itu, Jakarta perlu terus meningkatkan skema kemitraan publik-swasta melalui peningkatan proses identifikasi dan kesiapan proyek. Selain itu, memanfaatkan kapasitas fiskalnya yang kuat saat ini dapat membantu mengantisipasi pencabutan status ibu kota dari Jakarta yang dapat berdampak pada berkurangnya pendanaan dari pemerintah pusat ke Jakarta. Oleh karena itu, memobilisasi pendanaan swasta merupakan salah satu strategi utama untuk mengantisipasi masa depan ketika Jakarta tidak lagi menjadi ibu kota. Beberapa opsi pendanaan yang tersedia dapat dieksplorasi lebih lanjut untuk menarik dana pihak swasta, seperti penjaminan⁶ dan obligasi hijau perkotaan.⁷

6 CPI. 2018. Energizing Renewables in Indonesia: Optimizing Public Finance Levers to Drive Private Investment. Available at: <https://www.climatepolicyinitiative.org/wp-content/uploads/2018/11/Energizing-Renewables-in-Indonesia-Optimizing-Public-Finance-Levers.pdf>

7 CPI. 2021. Accelerating renewable energy finance in Indonesia: The potential of municipal green bonds. Available at: <https://www.climatepolicyinitiative.org/wp-content/uploads/2021/07/The-potential-of-municipal-green-bonds.pdf>

REFERENSI

Akurat. 2020. Selama PSBB Jumlah Rata-rata Kendaraan Keluar Masuk Jakarta Capai 1,4 Juta Per Hari. Available at: <https://akurat.co/news/id-1120165-read-selama-psbb-jumlah-ratarata-kendaraan-keluar-masuk-jakarta-capai-14-juta-per-hari#:~:text=Dari%20707%20kendaraan%20yang%20masuk,juta%20per%20hari%2C%22%20ucapnya>

CNBC Indonesia. 2021. Maaf! Tanggul Laut Raksasa di DKI Jakarta Nasibnya Tak Jelas. Available at: <https://www.cnbcindonesia.com/news/20210802162237-4-265499/maaf-tanggul-laut-raksasa-di-dki-jakarta-nasibnya-tak-jelas>

CPI. 2018. Energizing Renewables in Indonesia: Optimizing Public Finance Levers to Drive Private Investment. Available at: <https://www.climatepolicyinitiative.org/wp-content/uploads/2018/11/Energizing-Renewables-in-Indonesia-Optimizing-Public-Finance-Levers.pdf>

CPI. 2021. Accelerating renewable energy finance in Indonesia: The potential of municipal green bonds. Available at: <https://www.climatepolicyinitiative.org/wp-content/uploads/2021/07/The-potential-of-municipal-green-bonds.pdf>

Government of Jakarta (Provinsi DKI Jakarta). 2019. Laporan Pencapaian Tujuan Pembangunan Berkelanjutan/Sustainable Development Goals (TPB/SDGs). Available at: <https://sdgs.jakarta.go.id/uploads/document/laporan-tpbsdgs-tahun-2019-provinsi-dki-jakarta.pdf>

Government of Jakarta (Provinsi DKI Jakarta). 2018. RPJMD Provinsi DKI Jakarta Tahun 2017-2022/Jakarta Regional Medium-Term Development Plan 2017 – 2022. Available at: https://bappeda.jakarta.go.id/uploads/document/2018-07-12/65/65_RPJMD_DKI_Jakarta_2017-2022.pdf

Indonesia Central Bureau of Statistics, 2020. Available at: <https://jakarta.bps.go.id/publication/download>.

citiesclimatefinance.org