

## DAFTAR RIWAYAT HIDUP

Nama : DHINI CITRANINGTYAS

Tempat dan Tanggal Lahir : Jakarta, 3 Januari 1986

Alamat : Jl. Lapangan PORS IV No.20 RT.008/RW.04  
Kel.Serdang, Kec.Kemayoran, Jakarta Pusat 10650

Nomor telepon : (021) 4229411

Surat elektronik(*e-mail*) : dhini\_vashti@yahoo.com

Nama Orangtua : Ayah : Djoko Sukamtono  
Ibu : Tugi Rahayu

Riwayat Pendidikan Formal :

SD : SDN 05 Jakarta (1991-1997)

SMP : SLTPN 10 Jakarta (1997-2000)

SMA : SMUN 68 Jakarta (2000-2003)

D-3 : D-3 Perpajakan Universitas Indonesia (2003-2006)

## Wawancara Protokol (GAIKINDO)

**Skripsi : Analisis Fasilitas Pembebasan Bea Masuk Atas Impor Bahan Baku Untuk Pembuatan Komponen Kendaraan Bermotor (Tinjauan Terhadap Peraturan Menteri Keuangan Nomor 34/PMK.011/2007)**

Waktu : 10.45-11.55 WIB  
Tanggal : 13 Maret 2008  
Tempat : Kantor GAIKINDO, Jl. HOS Cokroaminoto No.6 Jakarta  
Interviewer : Dhini Citraningtyas (0606057823)  
Interviewee : Bapak Noegardjito

Interview ini bertujuan sebagai salah satu sumber data untuk skripsi dengan judul “Analisis Fasilitas Pembebasan Bea Masuk Atas Impor Bahan Baku Untuk Pembuatan Komponen Kendaraan Bermotor (Tinjauan Terhadap Peraturan Menteri Keuangan Nomor 34/PMK.011/2007)”, yang dimaksud agar peneliti mendapatkan gambaran secara utuh mengenai permasalahan tersebut.

### **Pertanyaan :**

**1. Bagaimana posisi/peran dan kondisi yang dihadapi industri otomotif, khususnya industri komponen otomotif di Indonesia saat ini?**

Indonesia, Malaysia, Filipina, dan Thailand industri otomotifnya terkuat di ASEAN. Otomotif menjadi industri yang diunggulkan di setiap negara, Indonesia juga. Tapi kan otomotif itu tidak terbatas pada jualan mobil dan motor saja. Ada pendukungnya untuk jadi kendaraan roda dua dan empat, yaitu komponen kendaraan.

Untuk jadi sebuah kendaraan roda empat atau roda dua, memerlukan komponen, komponen memerlukan bahan baku dan sub-komponen yang dibentuk dari *parts*. Kami satu kesatuan yang tidak dapat dipisahkan, tidak akan jadi mobil kalau ga ada komponen, komponen men-*supply* siapa kalau ga ada perusahaan kendaraan bermotor. Semua itu berada dalam satu rantai.

Terlebih lagi ada ketentuan ASEAN *content*.

**Ketentuan tentang kandungan bahan pembentuk kendaraan ya Pak?**

Betul, sebagai syarat formalitas pos audit. Syarat ASEAN *content* harus lebih dari 40%. Artinya kandungan komponen dan bahan baku lokalnya harus lebih banyak.

**2. Bagaimana kebijakan pemerintah dalam mendorong industri otomotif di Indonesia, khususnya industri komponen otomotif nasional?**

Sebelum 1999 pasar mobil diproteksi, CBU tidak boleh masuk. Sekarang CBU dari luar negeri boleh masuk Indonesia. Pemerintah mendorong otomotif karena tidak dapat dielakkan ekonomi Indonesia juga ditunjang otomotif-nya. Karena jadi andalan pemerintah senantiasa mengeluarkan kebijakan untuk mendukungnya. Menjadi salah satu negara terkuat otomotifnya di ASEAN sebagai timbal balik yang sepadan.

Untuk komponennya sendiri karena AFTA semua negara ASEAN tarifnya sudah 0%. Untuk bahan baku komponen di tahun 1999 bahan bakunya 0%, kemudian 2000 menjadi *flat* 5%, di 2007 turun lagi menjadi bol persen. PMK 34/2007 itu untuk komponen kendaraan bermotor. Bahan baku yang dibebaskan.

Jika ingin memajukan sektor industri, tidak hanya memajukan industri hulunya saja, industri hilirnya harus didukung juga agar dapat menciptakan sinergi yang menyeluruh untuk mencapai keberhasilannya. Dalam hal ini pemerintah menguatkan dulu industri pendukungnya, yaitu industri komponen kendaraan bermotor. Itu yang dituju kebijakan pemerintah.

**3. Bagaimana tanggapan dari pihak pengusaha mengenai PMK 34/2007?**

Jelas positif sekali. Kita ambil contoh mobil ya. Dalam *cost* sebuah produk jadi mobil terdapat bahan baku pembentuk dan komponen. Komponennya bisa diimpor atau dapat dari lokal. Tapi komponen lokal kan bahan bakunya tidak hanya dari lokal, tapi impor juga karena spesifikasi bahan baku tertentu tidak bisa didapat di dalam negeri.

Tapi sekarang gini, kami bisa mengimpor komponen jadi dengan Bea Masuk 0% karena perjanjian AFTA dalam rangka harmonisasi tarif. Kan kebijakan semestinya tidak boleh saling mendistorsi. Jika atas impor komponen kendaraan bermotor Bea Masuknya sudah 0%, menjadi terdistorsi ketika impor bahan baku untuk pembuatnya masih dikenakan tarif yang tinggi antara 5-20%. Kondisi ini memperlambat kemajuan otomotif Indonesia, yang sekarang ini kalah dengan Thailand, karena bahan baku di sana Bea Masuknya sudah 0% semua.

Adanya pembebasan Bea Masuk seperti PMK 34/2007 memang sudah semestinya. Karena itu pertimbangan utamanya karena harmonisasi tarif.

**Jadi menurut Bapak PMK 34/2007 untuk mengimbangi tarif Bea Masuk komponen yang sudah 0% karena FTA?**

Ya. Menurut saya itu yang utama. Untuk selanjutnya agar dapat memajukan industri komponen dan sebagainya bukan yang utama dituju.

Komponen urusan GIAMM kami perusahaan anggota GAIKINDO sebenarnya lebih suka *local purposes*, tapi karena ini bisnis berlaku hukum pasar dan mereka lebih baik impor daripada mahal beli dari dalam negeri. Jika ada Bea Masuk bahan baku 0% untuk komponen sebenarnya tidak ada urusan lagi, kompetitif pasar yang menentukan. Namun alangkah baiknya jika industri otomotif bisa saling mendukung.

**4. Faktor-faktor apakah yang merupakan penunjang dan penghambat yang dihadapi perusahaan dalam pemanfaatan fasilitas pembebasan Bea Masuk seperti diatur PMK No.34/PMK.011/2007?**

Kalau itu tergantung perusahaannya masing-masing. Tapi bisa Saya gambarkan secara umum. Kalau kendala dari perusahaan bisa internal dan eksternal. Masalah teknis seperti kurang menguasai hal-hal yang berkaitan dengan impor terutama. Tapi kalau mereka terbiasa impor bahan baku biasanya sudah tercipta kepercayaan antara eksportir-importir, bisa jadi kebalikannya. Organisasi internasional pun bisa penghambat transaksi komoditinya.

**5. Seberapa jauh fasilitas pembebasan Bea Masuk tersebut dapat mencapai sasaran dan tujuannya?**

Menurut Saya karena itu sifatnya insentif, bisa ditinjau dari keberhasilan pemberian insentif pada perusahaan-perusahaan penerimanya. Asosiasinya GIAMM mungkin lebih dapat menjelaskan. Pasar yang menentukan pencapaiannya. Kalau kami memperhitungkan pasar naik atau tidak dari makro ekonomi, indikatornya GDP, Konversi Mata uang harus stabil, inflasi. karena mempengaruhi pertimbangan daya bunga, tingkat bunga terutama SBI harus rendah, dan perubahan *policy*. contoh BBM

**6. Bagaimana peran insentif pembebasan Bea Masuk dalam PMK No.34/PMK.011/2007 terhadap perusahaan-perusahaan penikmat fasilitas tersebut?**

Jelas yang pertama dari *cost structure* nya. Tergantung dari barangnya, struktur biaya kan terdiri dari bahan baku, tenaga kerja, lisensi, *technical system*, dsb. Berkaitan dengan hal ini, bahan bakunya mendominasi sekitar 45-60% dari seluruh biaya. Berbeda dengan kendaraan bermotor, kebijakan harga untuk komponen kendaraan sangat tergantung dari penghitungan biayanya.

**Jadi peran terbesar dari segi biaya produksi Pak?**

Iya donk, kalau biayanya sudah efisien, semua akan lebih mudah, tinggal perusahaan yang menjalankan aja yang harus *manage* yang lainnya. Perannya di sini jika harga jual komponen dalam negeri mampu bersaing dengan produk impor.

**7. Menurut Bapak apakah fasilitas pabean dalam bentuk pembebasan bea masuk tersebut perlu diperpanjang?**

Oh ya tentu.. Saya setuju sekali. Keberhasilan otomotif keberhasilan pemerintah juga. Strategi kebijakan memajukan komponen otomotif menjadi salah satu pendorongnya. Fasilitas yang diberikan untuk bahan bakunya memang diperlukan sekali, karena itu atas impornya perlu didukung.

**Jika ya, sampai kapan pengusaha perlu diberikan fasilitas pembebasan bea masuk?**

Lama kelamaan berbagai perjanjian antar negara seperti AFTA juga akan menjadi 0%. Tinggal kesiapan industri dalam negeri untuk menghadapi. Jadi selama industri membutuhkan bahan baku dari impor masih diperlukan.

## **Wawancara Protokol (Depperind)**

**Skripsi : Analisis Fasilitas Pembebasan Bea Masuk Atas Impor Bahan Baku Untuk Pembuatan Komponen Kendaraan Bermotor (Tinjauan Terhadap Peraturan Menteri Keuangan Nomor 34/PMK.011/2007)**

Waktu : 10.45-12.10 WIB  
Tanggal : 12 Mei 2008  
Tempat : Departemen Perindustrian, Jakarta  
*Interviewer* : Dhini Citraningtyas (0606057823)  
*Interviewee* : Bapak T.Y. Subagio

Interview ini bertujuan sebagai salah satu sumber data untuk skripsi dengan judul “Analisis Fasilitas Pembebasan Bea Masuk Atas Impor Bahan Baku Untuk Pembuatan Komponen Kendaraan Bermotor (Tinjauan Terhadap Peraturan Menteri Keuangan Nomor 34/PMK.011/2007)”, yang dimaksud agar peneliti mendapatkan gambaran secara utuh mengenai permasalahan tersebut.

### **Pertanyaan :**

#### **1. Bagaimana posisi/peran dan kondisi yang dihadapi industri komponen otomotif nasional?**

Sebelumnya jika kita bicara otomotif, industri otomotif tidak dapat dipisahkan dari industri pendukungnya, yaitu industri komponen. Industri otomotif dan komponen otomotif itu sebagai industri unggulan yang mampu mendorong pertumbuhan ekonomi Industri otomotif penting karena tidak ada satupun sektor yang tidak membutuhkan alat transportasi, sehingga kebutuhan akan kendaraan bermotor tidak pernah surut. Karena itu industri penghasil kendaraan bermotor diunggulkan hampir di setiap negara.

Karena terintegrasi, industri komponennya pun mempunyai peran penting seiring penguatan industri otomotif. Tanggung jawab Depperind memperhatikan dan mendukung sektor industri dalam negeri, dalam hal ini industri komponen otomotif. Memang benar awalnya diperhatikan dulu kondisi industri komponen kendaraan bermotor.

#### **Usulan PMK 34/2007 berawal dari kondisi terkini yang dihadapi industri komponen otomotif?**

Benar. Kami mengajukan usulan ke Depkeu dengan pertimbangan kondisi tersebut. Bahwa era globalisasi mendorong Free trade Area (FTA) penentuan Bea Masuk untuk meningkatkan daya saing barang yang mendapat fasilitas.

#### **Di situ hubungannya dengan harmonisasi tarif FTA ya Pak?**

Iya, sangat berhubungan. Utamanya dalam rangka ASEAN, pada era sekarang sudah 0%. Sejak tahun 2003 tarif Bea Masuk atas komponen kendaraan bermotor sebesar 0% sampai 5%. Setelah itu di tahun 2005, Bea Masuk untuk hampir seluruh jenis komponen kendaraan bermotor adalah 0%, dan hanya sebagian kecil yang tarif Bea Masuknya adalah 5%. Kondisi tersebut membuat komponen dalam negeri tidak mampu bersaing dengan produk impor.

### **Kenapa begitu Pak?**

Karena bahan baku komponen masih impor. Bahan baku yang dibutuhkan industri komponen terutama yang berbasis logam dengan spesifikasi tertentu belum mampu diproduksi oleh industri dalam negeri, bahkan Krakatau Steel pun belum mampu memproduksinya. Ketergantungan terhadap bahan baku impor, sementara Bea Masuknya masih tinggi:5-15%. Di samping permintaan kendaraan bermotor makin meningkat, komponen dalam negeri tidak mampu bersaing dengan produk dari Thailand, Malaysia, dsb. Di tahun 2000 keringanan Bea Masuk 5% pada saat itu belum mampu meningkatkan daya saing produk komponen otomotif. Tidak berarti apa-apa saat ASEAN ketika perusahaan kendaraan bermotor sudah dapat mengimpor komponen dengan tarif Bea Masuk 0%

Karena itulah sekarang kita mengarah pada pemberian fasilitas pembebasan Bea Masuk. Untuk meningkatkan daya saing terhadap produk seperti dari negara ASEAN. Kita sekarang kalah dari Thailand, yang dulu di bawah kita, karena di sana bahan bakunya sudah 0% semua.

Selain itu juga untuk meningkatkan investasi terhadap industri otomotif.

### **Itu tujuannya Pak?**

Iya. Peningkatan daya saing produk komponen dalam negeri dan selanjutnya diharapkan meningkatkan investasi lain. Tapi pertama-tama kita harus mempertahankan industri yang sudah ada sekarang, itu prioritasnya, untuk selanjutnya membuka investasi baru. Karena itu insentif nya diberikan kepada industri yang sudah *exist* yaitu insentif jenis impor, bukan stimulus investasi baru.

## **2. Bagaimana pertimbangan yang melatarbelakangi pemerintah mengeluarkan PMK 34/2007?**

Berdasarkan kondisi-kondisi tersebut melalui surat Menteri Perindustrian diusulkan pemberian insentif. Setiap sektor membutuhkan kebijakan yang berbeda. Industri komponen membutuhkan kebijakan pemberian insentif dari pemerintah. Konsentrasi pemerintah di komponen otomotif: Investasi, lapangan kerja, untuk menjadikan sebuah mobil kan harus ada komponen, karena desain yang mereka buat disub-kan kepada perusahaan penghasil komponen. Industri komponen otomotif menjadi sektor prioritas, sebagai industri pendorong pertumbuhan industri. Otomotif sebagai penggerak roda ekonomi. Semua bidang membutuhkan.. Karena itu sektor ini harus didukung dengan fasilitas.

*Option* Insentif yang dapat ditawarkan kepada industri komponen kendaraan bermotor terdiri dari pembebasan Bea Masuk dan fasilitas pengurangan PPh yang masuk dalam PP Nomor 1 tahun 2007. Namun jika dibandingkan, secara keseluruhan pengaruh yang akan menjadi hasil lebih besar adalah insentif Pembebasan Bea Masuk

Industri komponen membutuhkan pembebasan Bea Masuk bahan baku untuk mempertahankan daya saing di pasar domestik maupun global.

Fasilitas Pembebasan Bea Masuk diberikan kepada industri komponen otomotif atas impor bahan baku yang dibutuhkannya. Daftar bahan baku adalah bahan baku yang ditetapkan Deperin karena tidak dapat diperoleh dari dalam negeri. Sedangkan jangka waktu satu tahun ditetapkan sebagai periode pemanfaatan fasilitas.

**Kenapa hanya satu tahun Pak?**

Jangka waktu yang ditetapkan dalam Undang-Undang Kepabeanan memang bisa tiga tahun, tapi PMK ini berlaku selama satu tahun mempunyai maksud tersendiri, yaitu untuk memberikan jaminan kepada industri dalam negeri lainnya. Jangan sampai ternyata jenisnya ada di dalam negeri tapi diberikan fasilitas impor kan kasihan industri sejenis dalam negeri.

Ternyata dari 160 *item* dalam PMK tersebut hanya 134 *item* yang diajukan untuk mendapatkan pembebasan, maka untuk selanjutnya bahan baku yang sisanya tidak akan diberikan pembebasan lagi. Ini membuka lebar investasi masuk. Depperind dapat dengan lantang membuka kesempatan investasi masuk. Jenis bahan baku apa yang paling banyak dimanfaatkan impornya, itu yang perlu dimasukkan investor di Indonesia.

**3. Faktor-faktor penentu apa sajakah yang merupakan penunjang keberhasilan implementasi PMK No.34/PMK.011/2007 dan faktor yang menjadi kendala dalam pelaksanaan fasilitas pembebasan Bea Masuk**

Koordinasi antar departemen turut menunjang, badan yang ditunjuk pemerintah sebagai pelaksana seperti DJBC dan surveyor peran dan kinerjanya pun menentukan. Kalau kendala mungkin lebih ke perusahaannya. Tidak semua perusahaan bisa memanfaatkan PMK 34/2007, harus benar-benar industri komponen otomotif. Hal ini terkait proses verifikasi dan pengajuan permohonan pemanfaatan.

**4. Bagaimana peran pembebasan Bea Masuk atas impor bahan baku untuk pembuatan komponen kendaraan bermotor terhadap industri komponen otomotif?**

Peran utamanya adalah dalam hal peningkatan daya saing komponen hasil produksi industri dalam negeri. Kalau kondisi yang dihadapi industri komponen terus menerus mendesak, industri komponen akan terancam, terutama terhadap produk dari negara ASEAN lainnya. Daya saing produk yang dihasilkan dapat ditingkatkan dengan pemberian fasilitas pembebasan Bea Masuk untuk bahan bakunya.

**5. Seberapa jauh fasilitas pembebasan Bea Masuk tersebut dapat mencapai sasaran dan tujuannya?**

Agar tepat sasaran, keberhasilan pembebasan Bea Masuk sangat penting saat penentuan jenis bahan baku yang akan dibebaskan. Harus ditetapkan dengan teliti bahwa bahan baku tersebut memang yang dibutuhkan industri komponen kendaraan bermotor dan yang tidak dapat diperoleh dari dalam negeri, untuk memberi jaminan kepada industri lain di dalam negeri. Pembebasan bea masuk bahan baku komponen kendaraan tidak akan mengganggu industri seperti besi dan baja dalam negeri. Sebab jenis yang dibebaskan berbeda dengan yang diproduksi industri dalam negeri.

Selain itu perusahaan yang memanfaatkan adalah perusahaan komponen kendaraan bermotor, yang membutuhkan bahan baku tersebut. Keberhasilan PMK 34/2007 ini juga bisa diperoleh dari hasil verifikasi yang dilakukan surveyor.

**Bagaimana dengan tujuan peningkatan daya saing produk?**

Tujuan fasilitas ini jelas untuk mendorong pertumbuhan industri komponen otomotif nasional. Pertumbuhan industri ini bisa dilihat dari berbagai sisi, seperti pertumbuhan produksi, penjualan, bahkan pertumbuhan ekspor.

Sejak Mei 2007 sampai Maret 2008, bisa diukur juga bahwa dari 99 yang mengajukan permohonan, 76 perusahaan yang mendapat persetujuan, hasil audit terhadap 20 perusahaan kategori besar, anggota GIAMM, yang memanfaatkan fasilitas PMK 34 menunjukkan hasil. *Loss* Bea Masuk yang diperkirakan adalah sekitar 450 Milyar. Namun hanya dari 20 perusahaan tersebut, penerimaan negara dari PPN meningkat sampai 900 Milyar. Ini berarti peningkatan penjualan karena peningkatan produksi, pasar menyerap lebih banyak, maka artinya daya saing produk komponen dalam negeri sangat meningkat.

**6. Bagaimana implikasi terhadap penerimaan negara dari Bea Masuk?**

Kehilangan pendapatan negara bukan hal yang sangat ditakutkan pemerintah. Kehilangan tersebut akan bermakna ketika dikompensasikan oleh hasil yang lebih besar dan pemerintah dapat berperan memajukan industri dalam negeri sebagai penggerak perekonomian juga. Industri otomotif kan penggerak roda perekonomian. Seperti disebutkan tadi, walau kehilangan Bea Masuk akibat insentif fasilitas pembebasan Bea Masuk tapi mampu dikompensasikan dengan pajak-pajak lain.

**7. Menurut Bapak fasilitas ini layak diperpanjang?**

Iya pasti. Kami dari perindustrian pun sudah mengirimkan surat permohonan pemberian fasilitas serupa. Harus diperpanjang karena sangat dibutuhkan industri komponen otomotif nasional dan hasilnya pun sudah sangat besar artinya baik bagi industri maupun bagi perekonomian keseluruhan.

**Satu tahun implikasinya belum bisa diukur ya Pak?**

Iya, jika ini dihentikan belum dapat diukur efektivitasnya. Kalau tidak ada fasilitas lagi maka bahan baku akan kembali dikenakan tarif 5-15%, daya saing produk akan kembali menurun. Terlebih lagi investasi yang diharapkan belum tercapai maksimal. Pencapaian hasilnya hanya dapat ditinjau selama jangka waktu periode berlakunya fasilitas ini. Paling tidak selama tiga tahun baru dapat diperoleh hasil yang sangat berarti, pemerintah dan pengusaha juga tidak akan resah lagi.

## Wawancara Protokol (GIAMM)

**Skripsi : Analisis Fasilitas Pembebasan Bea Masuk Atas Impor Bahan Baku Untuk Pembuatan Komponen Kendaraan Bermotor (Tinjauan Terhadap Peraturan Menteri Keuangan Nomor 34/PMK.011/2007)**

Waktu : 15.15-15.50 WIB  
Tanggal : 12 Mei 2008  
Tempat : Kantor GIAMM, Jl. Kelapa Hybrida Raya Blok QH12 No.2 Jakarta  
Interviewer : Dhini Citraningtyas (0606057823)  
Interviewee : Ibu Magda dan Bapak M.Sjaffari

Interview ini bertujuan sebagai salah satu sumber data untuk skripsi dengan judul “Analisis Fasilitas Pembebasan Bea Masuk Atas Impor Bahan Baku Untuk Pembuatan Komponen Kendaraan Bermotor (Tinjauan Terhadap Peraturan Menteri Keuangan Nomor 34/PMK.011/2007)”, yang dimaksud agar peneliti mendapatkan gambaran secara utuh mengenai permasalahan tersebut.

### **Pertanyaan :**

**1. Bagaimana posisi/peran dan kondisi yang dihadapi industri komponen otomotif di Indonesia saat ini?**

Tulang punggung dari industri otomotif itu ada di komponennya. Industri komponen sebagai industri hilir yang tidak dapat dipisahkan dari industri kendaraan bermotornya.

**Apa benar ada ketergantungan perusahaan komponen akan bahan baku impor?**

Ya. Itu juga karena sebagian besar perusahaan belum mampu memperoleh bahan baku dari dalam negeri. Bahan baku seperti logam hanya dapat diperoleh dari luar negeri. Karena itu harus impor.

**2. Bagaimana kebijakan pemerintah dalam mendorong industri otomotif di Indonesia, khususnya industri komponen otomotif nasional?**

Perusahaan-perusahaan kami kurang mampu bersaing dengan produk impor. Karena impor komponen jadi sudah 0%, karena tarif AFTA itu. Sedangkan perusahaan harus mengimpor bahan baku dengan tarif yang masih tinggi, sampai 15%.

**Tanggapan terhadap PMK 34/2007 bagaimana?**

Ini memang yang ditunggu perusahaan-perusahaan kami. Ini yang dibutuhkan. Sebagian besar perusahaan anggota kami memanfaatkan PMK 34. Terutama perusahaan yang produk komponennya berbahan baku logam, seperti besi baja.

**3. Faktor-faktor apakah yang merupakan penunjang dan penghambat yang dihadapi perusahaan dalam pemanfaatan fasilitas pembebasan Bea Masuk seperti diatur PMK No.34/PMK.011/2007?**

Penghambat-penghambat kecil seperti nilai impor yang kecil, prosedur teknis impor yang harus dipenuhi. Biaya penunjang yang dikeluarkan perusahaan

juga, kalau ada keinginan memanfaatkan fasilitas pembebasan Bea Masuk tapi ternyata terbentur biaya perusahaan yang kurang memadai juga penghalang. Apalagi sekarang harga besi baja misalnya makin mahal karena ketersediaannya juga langka, bisa ada pembatasan kuota ekspor dari negara lain.

Namun karena sudah menjadi mitra dagang luar negeri, hubungan baik juga tercipta dengan pemasok bahan baku dari luar negeri.

**4. Bagaimana peran insentif pembebasan Bea Masuk dalam PMK No.34/PMK.011/2007 terhadap perusahaan-perusahaan penikmat fasilitas tersebut?**

Produksi perusahaan akan meningkat karena bahan bakunya tersedia, bahan baku sebagai input pertama-tama kapasitas produksi akan maksimal. PT Astra Daihatsu Motors sudah menambah kapasitas produksinya, karena mereka optimis ini akan berhasil, terlebih lagi perusahaan mereka manajemen produksinya kan sudah baik.

Dengan hilangnya biaya Bea Masuk yang dikeluarkan perusahaan harga jual komponen juga akan menurun. Di sini lah daya saing akan meningkat. Bisa dilihat dari data estimasi peningkatan penjualan bisa menggambarkan itu. Persaingan dengan produk komponen impor pun bisa diadu. Karena biaya bahan baku yang digunakan perusahaan kami sudah efektif. Kebutuhan komponen karena peningkatan permintaan kendaraan bermotor juga akan mampu dipenuhi.

**5. Apakah PMK 34/2007 layak diperpanjang?**

Oh pasti. GIAMM juga sudah mengajukan permohonan kelanjutan fasilitas impor ini ke Departemen Keuangan. Tapi karena AFTA perusahaan juga harus bersiap-siap menghadapi persaingan selanjutnya.

## Wawancara Protokol (DJBC)

**Skripsi : Analisis Fasilitas Pembebasan Bea Masuk Atas Impor Bahan Baku Untuk Pembuatan Komponen Kendaraan Bermotor (Tinjauan Terhadap Peraturan Menteri Keuangan Nomor 34/PMK.011/2007)**

Waktu : 11.00-11.20 WIB dan 13.30-14.10  
Tanggal : 21 Mei 2008 dan 26 Mei 2008  
Tempat : Kantor Pusat DJBC  
Interviewer : Dhini Citraningtyas (0606057823)  
Interviewee : Ibu Titi Surti

Interview ini bertujuan sebagai salah satu sumber data untuk skripsi dengan judul “Analisis Fasilitas Pembebasan Bea Masuk Atas Impor Bahan Baku Untuk Pembuatan Komponen Kendaraan Bermotor (Tinjauan Terhadap Peraturan Menteri Keuangan Nomor 34/PMK.011/2007)”, yang dimaksud agar peneliti mendapatkan gambaran secara utuh mengenai permasalahan tersebut.

### Pertanyaan :

**1. Bagaimana tugas DJBC, khususnya Direktorat Fasilitas Kepabeanan sebagai pelaksana PMK 34/2007?**

Kami memang sebagai pelaksana saja. Setelah PMK 34/2007 terbit, Dirjen menerbitkan juklak P-19/2007. Sesuai prosedur kami menerima permohonan dari perusahaan, untuk selanjutnya memberi keputusan menolak atau menerima permohonan. Permohonan itu diperiksa berdasarkan persyaratan yang harus dipenuhi dalam juklak.

**Berapa lama keputusan atas permohonan tersebut?**

Kami mengeluarkan keputusan untuk menolak atau menerima dalam waktu maksimal 5 hari kerja setelah dokumen diterima lengkap oleh kami.

**2. Mengapa juklak terbit setelah hampir dua bulan PMK 34/2007 berlaku?**

Hal itu menjadi kendala karena penunjukkan surveyor oleh Departemen Perindustrian. Juklak PMK 34/2007 menjadi terlambat terbit karena proses penunjukkan Surveyor. Pemerintah melalui Departemen Perindustrian menyeleksi Surveyor dengan cara seperti “*beauty contest*”, dimana calon surveyor melakukan presentasi dan mengadu kecakapannya, semacam untuk mendapatkan tender

**3. Apa saja yang menjadi faktor penunjang dan penghambat pelaksanaan fasilitas pembebasan Bea Masuk ini?**

Lebih ke pemenuhan persyaratan yang ditentukan. Pengetahuan importir yang minim juga ketentuan bahwa perusahaan harus diverifikasi. Karena itu kami melakukan koordinasi dengan PT Surveyor Indonesia juga. Pemenuhan teknis menjadi wewenang yang dilakukan surveyor.

Kendala saat pemanfaatan fasilitas juga dipengaruhi *supply-demand* yang terjadi baik dalam negeri maupun pasar global.

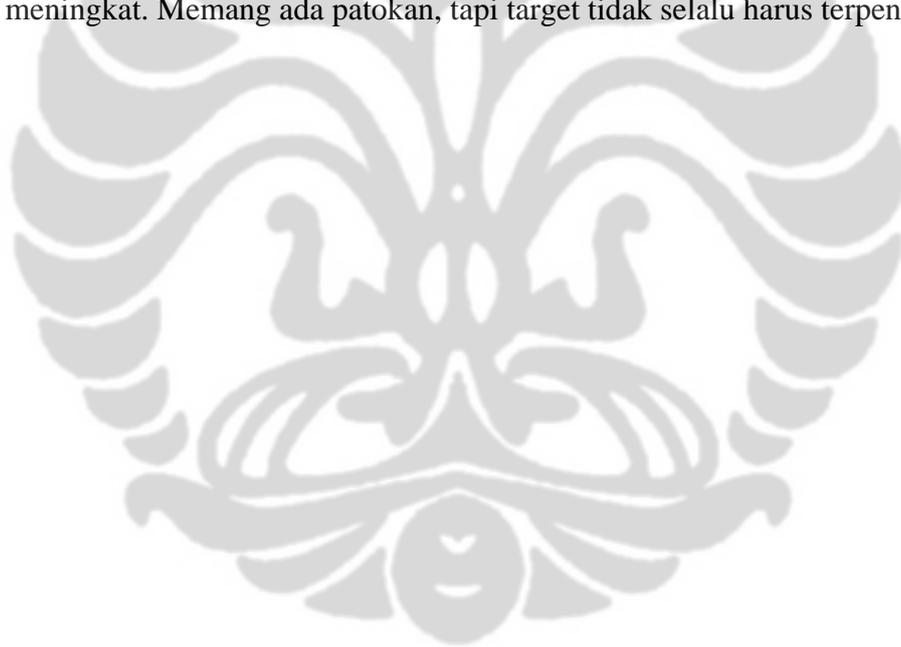
**4. Dari 99 perusahaan yang mengajukan permohonan, kenapa yang disetujui hanya 88 perusahaan?**

Perusahaan yang permohonannya ditolak kebanyakan karena ketentuan legalitasnya tidak terpenuhi. Masalah izin usaha sering ditemui, perusahaan yang bukan kriteria industri komponen kendaraan bermotor tidak boleh mendapatkan fasilitas pembebasan Bea Masuk dalam PMK 34. Syarat dalam PMK maupun juklak yang terpenting adalah perusahaan yang boleh memanfaatkan adalah perusahaan yang termasuk sebagai industri komponen kendaraan bermotor. Jika bukan perusahaan penghasil komponen, hanya penunjang saja tidak boleh mendapat fasilitas.

**5. Bagaimana implikasi PMK 34/2007 terhadap penerimaan Bea Masuk?**

Jelas kalau ada fasilitas pembebasan Bea Masuk pemerintah akan kehilangan penerimaan Bea Masuk. Semestinya masuk 5-15% dari nilai impor, tapi karena dibebaskan menjadi 0% ada *loss* Bea Masuk.

Tapi Bea Masuk itu kan bukan penerimaan utama seperti pajak, Bea Masuk lebih sebagai instrumen pemberian fasilitas untuk memberikan kebijakan sebagai hal yang positif kepada industri. Importasi juga tidak selalu meningkat. Memang ada patokan, tapi target tidak selalu harus terpenuhi.



## Wawancara Protokol (BKF)

**Skripsi : Analisis Fasilitas Pembebasan Bea Masuk Atas Impor Bahan Baku Untuk Pembuatan Komponen Kendaraan Bermotor (Tinjauan Terhadap Peraturan Menteri Keuangan Nomor 34/PMK.011/2007)**

Waktu : 14.10-14.50 WIB  
Tanggal : 5 Juni 2008  
Tempat : Gedung B Departemen Keuangan, Jakarta  
Interviewer : Dhini Citraningtyas (0606057823)  
Interviewee : Bapak Nasrudin Djoko Suryono

Interview ini bertujuan sebagai salah satu sumber data untuk skripsi dengan judul “Analisis Fasilitas Pembebasan Bea Masuk Atas Impor Bahan Baku Untuk Pembuatan Komponen Kendaraan Bermotor (Tinjauan Terhadap Peraturan Menteri Keuangan Nomor 34/PMK.011/2007)”, yang dimaksud agar peneliti mendapatkan gambaran secara utuh mengenai permasalahan tersebut.

### **Pertanyaan :**

#### **1. Bagaimana pertimbangan yang melatarbelakangi pemerintah mengeluarkan kebijakan fasilitas pembebasan Bea Masuk atas impor bahan baku untuk pembuatan komponen kendaraan bermotor?**

Awalnya dari usulan Departemen Perindustrian melalui surat Menteri Perindustrian tanggal 4 Februari 2007. usulan tersebut menyebutkan bahwa industri komponen kendaraan bermotor memerlukan insentif berupa pembebasan bea masuk atas bahan bakunya. Atas usulan tersebut ditampung dan kemudian ditindaklanjuti. Departemen Keuangan menerima usulan dari sektor, dalam hal ini dari Departemen Perindustrian mengenai perlunya pemberian insentif Pembebasan Bea Masuk untuk industri komponen kendaraan bermotor. Kita (Departemen Keuangan) menampung usulan tersebut untuk ditindaklanjuti kemudian dikeluarkan PMK tersebut. Biasanya pembahasan dilakukan oleh tim tarif Departemen Keuangan

Departemen Perindustrian sebagai pihak yang bertanggung jawab terhadap sektor industri. karena Depperin yang lebih tahu kondisi yang dihasapi dan apa yang dibutuhkan industri tersebut. Di tahun 2006 dilaporkan perusahaan-perusahaan komponen mengalami penurunan penjualan karena serbuan produk impor.

Kebijakan pembebasan Bea Masuk diterapkan pemerintah untuk mamacu pertumbuhan industri komponen otomotif nasional seiring dengan kebijakan penguatan industri kendaraan bermotor di dalam negeri.

Jadi PMK 34/2007 diterbitkan dalam rangka pemberian insentif fiskal untuk mendorong pembuatan komponen kendaraan bermotor. Dasar pemberiannya Pasal 26 ayat (2) UU No.10/1995

**Tujuannya itu Pak untuk mendorong pembuatan komponen?**

Industri komponen kendaraan bermotor memerlukan kebijakan untuk mendorong pertumbuhan dan pengembangan industri komponen kendaraan bermotor. Insentif itu untuk mendorong produk hasil industri dalam negeri. Karena itu diberi fasilitas Kepabeanan berupa pembebasan Bea Masuk.

**Maksudnya untuk meningkatkan daya saing produk Pak?**

Ya, tepat sekali. Fasilitas pembebasan Bea Masuk diberikan kepada industri komponen kendaraan bermotor, untuk meningkatkan daya saing sektor industri tersebut. Daya saing perlu ditingkatkan karena ancaman produk luar negeri.

Bea Masuk dijadikan instrumen peningkatan daya saing karena dengan dibebaskannya Bea Masuk akan meningkatkan daya saing produk dari segi biaya bahan baku. Pembebasan Bea Masuk di sini hanya atas barang impor bahan baku yang ditentukan. Dengan kata lain sebaga *tariff barrier*.

**2. Apa ada kaitannya dengan AFTA yang atas Bea Masuk komponen sudah 0% Pak?**

Itu dia karena serbuan komponen jadi dari luar negeri. AFTA menetapkan Bea Masuk 0% untuk komponen kendaraan bermotor. Banyak FTA yang dijalin dengan negara lain. Penetapan harmonisasi tarif seperti itu memang harus secara komitmen dipenuhi. Untuk menjaga daya saing karena barang dari luar sudah 0%.

**Terjadi distorsi Pak karena FTA seperti itu?**

Ya, memang di dalam negeri menjadi tidak harmonis. Perbedaan kebijakan tarif seperti itu karena pertama sudah komitmen perjanjian dengan luar negeri harus dipatuhi. Kedua karena industri komponen dan industri otomotifnya sendiri merupakan kesatuan. Industri komponen merupakan industri hilirnya. Pola harmonisasi tarif antara industri hulu-hilir memang perlu dicermati. industri hilir mana yang harus didukung.

Kalau bahan baku dijadikan 0% semua maka industri dalam negeri lainnya belum siap. Selain sudah menjadi komitmen perjanjian, target industri hilir yang mana yang masuk dalam rantai industri otomotif yang akan menikmati *di-supply*, tapi di lain pihak kondisinya berbeda. Ini juga dialami oleh industri telekomunikasi. Perjanjian seperti FTA (Free Trade Area) juga akan semakin turun-turun terus mengarah kepada *zero tariff* . Paling tidak 10 tahun dari sekarang...kejar-kejaran tarif banyak terjadi karena berbagai FTA

**3. Bagaimana implikasi terhadap penerimaan negara?**

Jelas karena Bea Masuknya jadi 0% penerimaan negara akan berkurang. Dampak langsung pemberian fasilitas memang langsung ke penerimaan Bea Masuk.

**Bukankah kalau berhasil bisa terkompensasi dari penerimaan pajak lainnya Pak?**

Evaluasi itu yang sedang dilakukan. Memang diyakini sejauh ini fasilitas itu membuahkan hasil. Dari laporan yang kami terima penjualan produk komponen sejak ada pembebasan Bea Masuk meningkat tajam. Jelas dari sini penerimaan PPN juga akan meningkat. Banyak lagi jika kita analisis dari meningkatnya laba perusahaan yang akan meningkatkan PPh Badannya, terbukanya lapangan kerja.

**4. Fasilitas ini telah berakhir dan diusulkan untuk diperpanjang, bagaimana pertimbangannya?**

Saat ini permohonan fasilitas serupa memang sudah masuk ke kami. Kami sedang melakukan pembahasan terhadapnya.

**Menurut Bapak layak diperpanjang?**

Ya, layak. Namun karena wewenang Menteri Keuangan harus dibahas lebih seksama lagi melalui Undang-Undang APBN untuk dimasukkan sebagai Fasilitas Bea Masuk Ditanggung Pemerintah.



## Wawancara Protokol (BKF)

**Skripsi : Analisis Fasilitas Pembebasan Bea Masuk Atas Impor Bahan Baku Untuk Pembuatan Komponen Kendaraan Bermotor (Tinjauan Terhadap Peraturan Menteri Keuangan Nomor 34/PMK.011/2007)**

Waktu : 14.10-14.50 WIB  
Tanggal : 5 Juni 2008  
Tempat : Gedung B Departemen Keuangan, Jakarta  
Interviewer : Dhini Citraningtyas (0606057823)  
Interviewee : Bapak Djaka Kusmartata

Interview ini bertujuan sebagai salah satu sumber data untuk skripsi dengan judul “Analisis Fasilitas Pembebasan Bea Masuk Atas Impor Bahan Baku Untuk Pembuatan Komponen Kendaraan Bermotor (Tinjauan Terhadap Peraturan Menteri Keuangan Nomor 34/PMK.011/2007)”, yang dimaksud agar peneliti mendapatkan gambaran secara utuh mengenai permasalahan tersebut.

### **Pertanyaan :**

**1. Mengapa insentif yang diberikan kepada industri komponen kendaraan bermotor dalam bentuk fasilitas pembebasan Bea Masuk?**

Karena yang dibutuhkan industri itu adalah bahan baku yang diimpor. Bea Masuk sebagai alat pemberian fasilitas kepabeanan untuk melindungi industri komponen kendaraan bermotor. Fasilitas pembebasan Bea Masuk sebagai *tariff barrier* sebagai kebijakan dalam negeri.

**2. Bagaimana tarif FTA untuk impor komponen sudah 0% tapi bahan bakunya masih tinggi 5-15%?**

Itu memang menjadi dilema tersendiri ketika pemerintah mengeluarkan kebijakan kepada suatu sektor industri tertentu. Bea Masuk 0% atas impor komponen tidak dapat dihindari karena sudah komitmen perjanjian dengan negara ASEAN untuk memajukan otomotif. Pola harmonisasi tarif antara industri hulu dan hilir juga terus dilakukan tapi memang ada benturan.

Karena itulah pemerintah mendukung pembebasan Bea Masuk dengan dikeluarkannya PMK 34/2007.

Diharapkan dengan pembebasan ini bisa mengikis ketimpangan tarif antara produk komponen luar negeri dan bahan baku untuk komponen yang diproduksi di dalam negeri.

**3. Bagaimana analisa pencapaian tujuan PMK 34/2007 yang dilakukan BKF Pak?**

Kami sampai pada kesimpulan bahwa fasilitas pembebasan Bea Masuk ini memang membuahkan hasil manis. Seperti yang diungkapkan bahwa PPN nya meningkat, ya jelas. Bea Masuk itu kan modal kerja yang harus dikeluarkan perusahaan. Jika Bea Masuknya dibebaskan maka harga jual produk menurun, sehingga penjualannya juga akan meningkat, di sinilah penerimaan PPN menutup *loss* Bea Masuk.

Efek domino terhadap pajak lainnya juga terjadi. Kapasitas produksi perusahaan kan mampu terpenuhi karena *supply* bahan baku meningkat, ini juga bisa meningkatkan kesempatan lapangan kerja. Kalau tenaga kerja bertambah, artinya kan penerimaan PPh 21 karyawan juga meningkat.

**Karena cenderung akan meningkatkan jumlah WP Pak?**

Ya, semestinya begitu, tapi kembali lagi kan *self assessment system*.

Kemudian kita juga dapat melihat dari sisi perusahaannya. Dengan peningkatan laba kan PPh Badannya akan meningkat juga.

Nah..banyak kan yang bisa didapat pemerintah.

**Selain kompensasi dari pajak lainnya apa lagi Pak?**

Oh ya ada lagi. Kita bisa menganalisis dari tujuan peningkatan daya saing produknya. Suatu produk dapat dikatakan berdaya saing salah satunya kan kalau efisien. Efisien di sini dalam arti biaya produksinya. Input produksi dari bahan bakunya kan sudah murah karena tidak ada biaya Bea Masuk, maka jelas daya saing produk yang dihasilkan akan meningkat karena harga jualnya bisa diadu.

**Berarti maksudnya bisa bersaing dalam hal penjualan Pak?**

Ya, tapi tidak terbatas penjualan domestik saja lho. Kan jenis kendaraan di sini tidak jauh berbeda dengan negara lain, terutama negara ASIA lain. Karena itu jenis komponen kita juga bisa masuk ke sana. Karena itu kalau produk komponen dalam negeri berdaya saing, tidak hanya daya saing domestik, tapi juga daya saing global, komoditi ekspor juga meningkat. Kalo ekspor meningkat, kan jelas manfaat yang diterima pemerintah banyak.

**Ukuran peningkatan ekspor seberapa Pak yang dapat dikatakan berhasil?**

Setiap kenaikan nilai ekspor yang mengalami pertumbuhan itu akan berarti. Kalau pada kasus ini sebelumnya daya saing domestiknya saja rendah, kemudian malah mampu meningkatkan ekspor, itu bagus sekali.

Selain itu kan bisa dilihat juga dari beredarnya produk impor di pasaran. Jika sebelumnya ada serbuan produk dari luar negeri, produk kita telah mempunyai daya saing yang kuat, sehingga penyerapan pasar lebih banyak dari produk domestik, impor produk luar menurun.

**4. Apa fasilitas tersebut layak untuk tetap diberikan kepada industri komponen kendaraan bermotor?**

Oh iya jelas layak sekali.

**Bagaimana tentang penghapusan Pasal 26 ayat (2) UU Kepabeanan yang mencabut kewenangan MenKeu?**

MenKeu memang kehilangan wewenang untuk mengeluarkan kebijakan pemberian fasilitas. Karena ini masih dalam proses perpanjangan, kami masih membahasnya.

Menkeu tidak dapat menerbitkan PMK lagi untuk memberikan fasilitas. Sekarang harus melalui Undang-Undang APBN dengan nama "Bea Masuk Ditanggung Pemerintah".

Pasal 26 (2) dihapus agar lebih transparan, melalui UU APBN lebih jelas peng-anggarannya. Jadi pemerintah dapat mengetahui nilai yang dibebaskan.

## Wawancara Protokol (PT Surveyor Indonesia)

**Skripsi : Analisis Fasilitas Pembebasan Bea Masuk Atas Impor Bahan Baku Untuk Pembuatan Komponen Kendaraan Bermotor (Tinjauan Terhadap Peraturan Menteri Keuangan Nomor 34/PMK.011/2007)**

Waktu : 12.15-13.00 WIB  
Tanggal : 10 Juni 2008  
Tempat : Graha Surveyor Indonesia, Jakarta  
Interviewer : Dhini Citraningtyas (0606057823)  
Interviewee : Bapak Bambang Isworo

Interview ini bertujuan sebagai salah satu sumber data untuk skripsi dengan judul “Analisis Fasilitas Pembebasan Bea Masuk Atas Impor Bahan Baku Untuk Pembuatan Komponen Kendaraan Bermotor (Tinjauan Terhadap Peraturan Menteri Keuangan Nomor 34/PMK.011/2007)”, yang dimaksud agar peneliti mendapatkan gambaran secara utuh mengenai permasalahan tersebut.

### **Pertanyaan :**

#### **1. Bagaimana peran surveyor dalam implementasi PMK No.34/PMK.011/2007?**

Pemerintah memberikan fasilitas berupa pembebasan Bea Masuk bahan baku komponen kendaraan dituangkan dalam PMK 34/2007. Dalam PMK itu disebutkan bahwa permohonan untuk memperoleh fasilitas harus melampirkan keterangan verifikasi oleh surveyor.

Verifikasi di sini maksudnya pemeriksaan terhadap industri dalam rangka kepastian pemenuhan persyaratan penggunaan fasilitas dan analisis manfaat pemberian fasilitas tersebut. Output yang dihasilkan adalah surat keterangan verifikasi yang dibutuhkan untuk disertakan sebagai dokumen.

Menteri Perindustrian melakukan proses seleksi menunjuk surveyor untuk melakukan verifikasi terhadap industri yang mendapatkan fasilitas pembebasan Bea Masuk dalam PMK 34/2007.

#### **Proses seleksinya bagaimana Pak?**

Diumumkan melalui Media Indonesia, pengumuman di internal Depperin, dan juga undangan. Seleksi tersebut menunjuk PT Surveyor Indonesia sebagai surveyor.

#### **2. Bagaimana verifikasi terhadap perusahaan-perusahaan yang mengajukan permohonan atas PMK No.34/PMK.011/2007 dilakukan?**

Penunjukkan surveyor untuk melakukan verifikasi terhadap industri komponen kendaraan bermotor yang dituangkan dalam PMP No.45/2007, verifikasi harus dilakukan kepada industri yang ingin memanfaatkan fasilitas pembebasan Bea Masuk. Verifikasi mengacu pada juknis Dirjen ILMTA 88/2007, yang memuat apa saja yang harus dilakukan dalam melaksanakan verifikasi.

Tahap verifikasi terdiri dari tahap verifikasi awal, verifikasi produksi, dan verifikasi akhir.

**Yang syarat dilampirkan itu hasil keterangan verifikasi awal ya Pak?**

Benar. pada tahap verifikasi awal dilakukan pemeriksaan kelengkapan dokumen, pemeriksaan lapangan, sampai terbit surat keterangan verifikasi industri. Pada tahap ini yang terpenting adalah kelengkapan dokumen, seperti NPWP, izin usaha. Pada tahap ini harus dipastikan secara legal benar atau tidak perusahaan itu di sektor industri komponen. Masalah di izin usaha industrinya, misalnya tidak spesifik menyebutkan bidang usahanya adalah industri komponen kendaraan bermotor.

**Apa saja yang diperiksa?**

Nama bahan baku, spesifikasi teknis, pos tarif, dan kebutuhannya (meliputi jumlah, jenis). Untuk memastikan bahan baku yang dibutuhkan adalah yang mendapat fasilitas, dan memastikan jumlah yang dapat diberikan pembebasan Bea Masuk. Di situlah fungsi verifikasi awal.

**Berapa lama waktu yang dibutuhkan untuk mendapat keterangan verifikasi agar dapat dilampirkan dalam permohonan pengajuan?**

Itu tergantung masing-masing perusahaan. Jika mereka kooperatif mau memberi dokumen lengkap, 2 hari sudah selesai. Tapi keseluruhan maksimal 10 hari sudah dikeluarkan keterangan verifikasi.

Kemudian di verifikasi produksi, memantau apakah bahan baku yang diimpor digunakan sesuai yang direncanakan.

Verifikasi akhir menghasilkan berapa yang diimpor, berapa yang dihasilkan, berapa yang dijual.

**3. Faktor-faktor apa saja yang menjadi pendukung dan penghambat dalam proses verifikasi?**

Kendala pasti ada. Terutama minimnya pemahaman perusahaan bahwa harus dilakukan verifikasi seperti pemeriksaan lapangan, dsb. karena mereka tidak memahami benar isi juklak 88/2007 ini. Tapi perusahaan juga perlu cermat berhitung, apakah pasokan bahan baku komponen seperti baja dan logam lainnya tersedia sesuai dengan spesifikasi yang mereka butuhkan atau tidak.

Jumlahnya juga. Ini harus dipertimbangkan untuk menghindari inefisiensi

**4. Manfaat apa yang diperoleh pemerintah dari hasil verifikasi oleh surveyor?**

Pertama pemerintah, terutama Depperin bisa mengetahui siapa saja yang memanfaatkan, bahan baku apa yang paling banyak dimanfaatkan, sehingga bisa diketahui bahan baku yang paling dibutuhkan untuk menarik investasi masuk yang tinggi.

Kedua, menghindari penyalahgunaan fasilitas. Seperti sektor lain yang memanfaatkan, padahal yang dituju adalah industri komponen.

Ketiga, ini penting, analisa *cost and benefit* dari verifikasi awal sampai akhir. Seperti diketahui kehilangan penerimaan Bea Masuk, tapi akan surplus dari pajak-pajak lain.



# LAMPIRAN