

Bab I

Pendahuluan

a. Latar belakang

Globalisasi mencerminkan hubungan tanpa batas antara negara satu dengan negara lain yang saling ketergantungan sehingga melahirkan adanya perekonomian internasional. Sifat dasar saling bergantung inilah yang menciptakan perdagangan antar negara-negara di dunia. Pengaruh perdagangan internasional sangatlah besar karena tidak hanya mempengaruhi kebijakan satu negara tapi juga mempengaruhi kebijakan negara lain seperti harga, pendapatan nasional, dan tingkat kesempatan kerja negara-negara yang terlibat dalam perdagangan internasional. Begitu besar dampaknya hingga setiap negara berusaha mengambil peluang untuk bersaing dalam kancah perdagangan internasional. Indonesia pun terus berupaya optimal untuk terjun dan bersaing dalam perdagangan internasional.

Perdagangan internasional tak lepas dari alat transportasi yang menunjang kelancaran dalam pengangkutan barang maupun jasa. Peranan angkutan laut sudah sejak lama memegang peranan yang sangat penting dan strategis. Angkutan laut di samping sebagai penunjang dan pertumbuhan ekonomi nasional dan daerah juga berperan dalam mempelancar perdagangan internasional. Lebih dari itu, angkutan laut juga berperan sebagai alat pemersatu kehidupan berbangsa dan bernegara serta memberikan makna bagi bangsa Indonesia sebagai negara bahari.

Industri pelayaran sebagai salah satu alat transportasi telah menjadi tulang punggung perekonomian di Indonesia karena perannya sangat penting dan strategis. Pelayaran memiliki suatu peranan yang penting dalam kelancaran kegiatan perekonomian di Indonesia, karena Indonesia merupakan negara kepulauan yang memiliki luas wilayah laut dua kali luas daratan.¹ Pelayaran secara definisi berarti segala sesuatu yang berkaitan dengan angkutan di perairan, kepelabuhan serta keamanan dan keselamatannya.² Pelayaran sebagai salah satu modal transportasi diselenggarakan dengan tujuan untuk memperlancar arus perpindahan orang dan atau barang melalui perairan dengan mengutamakan dan melindungi pelayaran nasional, dalam rangka menunjang, menggerakkan, dan mendorong pencapaian tujuan pembangunan nasional, memantapkan perwujudan wawasan nusantara serta memperkuat ketahanan nasional.

Pertumbuhan Industri pelayaran di Indonesia beberapa tahun belakangan ini mengalami hambatan hal ini terlihat dari sekitar 65% kapal asing yang mendominasi pengangkutan antar pulau dan 95% kapal asing yang menguasai kegiatan ekspor-impor atau jalur internasional. Implikasinya banyak muatan perdagangan luar negeri yang diangkut oleh pelayaran asing secara langsung menyebabkan terjadinya defisit dibidang jasa angkutan ekspor non migas yang cukup besar, setiap tahunnya pemerintah harus kehilangan devisa sekitar 11

¹ Suyono, *Pengangkutan Intermodal Ekspor Impor Melalui laut*, PPM, Jakarta, 2001, hal.1

² Republik Indonesia, *Undang-undang No.21 tahun 1992 tgl 17 desember 2003 tentang pelayaran*, pasal 1 angka 1.

milyar dollar AS dari sektor angkutan laut saja.³ Keadaan ini lambat berubah pascaterbitnya Inpres No. 5 tahun 2005 tentang Pemberdayaan Industri Pelayaran Nasional, pengadaan kapal oleh perusahaan pelayaran nasional masih belum mengalami peningkatan yang cukup signifikan. Berdasarkan data departemen perhubungan (Dephub), armada pelayaran per 31 Maret 2007 naik 18,14% menjadi 7.137 unit kapal, dibandingkan Maret 2005 yang hanya 6.041 unit.⁴ Peningkatan ini masih relatif kecil jika dibandingkan dengan total keseluruhan jumlah kapal yang berlayar di Indonesia. Dominasi asing terhadap pelayaran nasional terjadi sejak adanya kebijakan pemerintah pada 1984 yang melarang kapal di atas usia 25 tahun berlayar membuat perusahaan pelayaran lemah karena memang kapal yang mereka miliki berkondisi tua dan tidak bisa bersaing.

Lambatnya kondisi perkembangan perusahaan pelayaran melatar belakangi lahirnya pemberlakuan asas *cabotage* atau satu tujuan pelabuhan bagi kapal asing. Kebijakan *cabotase* oleh pemerintah mulai diimplementasikan akhir Maret 2005 merupakan kebijakan dalam membatasi ruang gerak perusahaan pelayaran asing. Kebijakan ini dalam rangka mendukung perusahaan pelayaran nasional agar dapat menguasai pasar domestik. Penerapan asas *cabotage* sebagai upaya untuk membentengi diri sekaligus menjamin kelangsungan bisnis masing-masing pelayaran di setiap negara. Asas *cabotase* berkaitan erat dengan konsep

³ "Statistik Perhubungan Transportasi tahun 2004," www.dephub.go.id, Dirjen Perhubungan Laut, 18 maret 2006

⁴ "Perkembangan pelayaran Nasional," <http://www.detik.com/pelayaranindonesia>, 5 Maret 2008

pelabuhan *hub* (pengumpul) and *spoke* (pengumpan). Pelabuhan pengumpul, yang berfungsi sebagai pelabuhan internasional, cukup misalnya dibatasi di Tanjung Priok, Belawan, Makassar, Bitung, Tanjung Perak, Tanjung Emas. Sisa pelabuhan cukup menjadi pelabuhan domestik sebagai pengumpan. Penerapan konsep *hub & spoke* berpotensi penghematan devisa dari praktik *double handling* di Singapura dan Malaysia, yang mencapai US\$500 juta per tahun. Pengembangan investasi infrastruktur pelabuhan akan lebih terfokus dan tidak asal ada proyek yang dikerjakan, seperti citra yang selama ini terbentuk. Diharapkan dengan stimulan ini ekspansi armada dikalangan pelayaran nasional terhadap potensi muatan domestik dan internasional merupakan prospek bisnis yang menjanjikan bagi perkembangan industri pelayaran.

Kebijakan yang dikeluarkan oleh pemerintah memerlukan dukungan dari sektor keuangan sehingga perusahaan dapat membiayai operasional terutama dalam rangka pemenuhan kuota kapal laut agar azas *cabotase* dapat berjalan dengan baik. Mahalnya pembiayaan kapal laut membuat perusahaan masih memerlukan insentif dari pemerintah yakni bantuan pinjaman dari perbankan dan juga fasilitas perpajakan. Salah satu insentif yang diberikan pemerintah mengenai perpajakan terhadap perusahaan pelayaran adalah kebijakan pemerintah yang dituangkan dalam KMK No.370/KMK.03/2003 Tentang Pelaksanaan Pajak Pertambahan Nilai Yang Dibebaskan atas Impor dan/atau penyerahan Barang Kena Pajak Tertentu dan/atau penyerahan Jasa kena Pajak Tertentu. Kebijakan ini mengatur fasilitas yang diberikan oleh pemerintah mengenai pengadaan kapal laut bagi perusahaan pelayaran nasional. Kebijakan yang penetapannya diberikan

berupa fasilitas pembebasan PPN ternyata dalam praktek lapangan tak sepenuhnya dapat digunakan oleh perusahaan pelayaran. Hal ini disebabkan adanya syarat yang harus terpenuhi agar memperoleh fasilitas tersebut. Kondisi inilah yang menyebabkan pemberdayaan industri pelayaran nasional menjadi lambat. Hambatan pemenuhan persyaratan menjadi perusahaan pelayaran niaga nasional menjadi salah satu kendala perusahaan pelayaran dalam menikmati fasilitas pembebasan PPN. Sehingga perusahaan menjadi terbagi 2 kelompok yakni kelompok perusahaan pelayaran niaga nasional dan non niaga nasional. Pembagian kelompok ini membuat jurang pemisah antara perusahaan pelayaran dalam perlakuan perpajakannya. Hal ini pun memberikan dampak yang cukup signifikan bagi stabilitas keuangan perusahaan pelayaran dalam rangka menjalankan operasionalnya.

B. Pokok Permasalahan

Pokok permasalahan dalam skripsi ini adalah “ Bagaimana aspek Pajak Pertambahan Nilai atas transaksi pengadaan kapal dalam Industri Pelayaran? “.

Pokok permasalahan ini dapat diperinci menjadi pertanyaan sebagai berikut :

- 1 Mengapa terdapat perbedaan perlakuan pengenaan PPN antara perusahaan pelayaran niaga nasional dan non niaga nasional dalam pengadaan kapal laut?
- 2 Apakah implikasi terhadap operasional keuangan perusahaan akibat perbedaan perlakuan pengenaan PPN dalam pengadaan kapal laut?

C. Tujuan Penelitian

Berdasarkan permasalahan yang telah dikemukakan sebelumnya, maka tujuan yang hendak dicapai adalah sebagai berikut :

1. Menjelaskan alasan perbedaan perlakuan pengenaan PPN atas transaksi pengadaan kapal laut antara perusahaan niaga nasional dan non niaga nasional.
2. Menganalisis implikasi perbedaan perlakuan pengenaan PPN atas transaksi pengadaan kapal laut bagi perusahaan dalam industri pelayaran Indonesia.

D. Signifikasi Penelitian

Manfaat dari penulisan dari skripsi ini adalah :

- a. Signifikasi Akademis,

Manfaat Akademis yang ingin dicapai dari penulisan skripsi ini yaitu untuk meningkatkan pengetahuan teoritis dan wawasan bagi kalangan akademisi yang mendalami bidang Pajak Pertambahan Nilai khususnya kebijakan fasilitas pembebasan PPN dalam hal transaksi pengadaan kapal laut (*vessel*).

- b. Signifikasi Praktis,

Manfaat praktis yang ingin dicapai dalam penulisan skripsi ini yaitu dapat memberi masukan dan bahan pertimbangan bagi Pemerintah/Direktorat Jenderal Pajak dalam hal membuat kebijakan dan peraturan perpajakan terutama pemberian fasilitas pembebasan PPN bagi perusahaan pelayaran di Indonesia.

E. Sistematika Penulisan

Pembahasan mengenai analisis perbedaan perlakuan Pajak Pertambahan Nilai atas pengadaan kapal laut (*vessel*) yang merupakan penelitian yang mengambil data pada tahun 2005 dan 2007 terdiri dari 5 bab, yang masing-masing bab saling menunjang satu sama lain sehingga diharapkan skripsi ini dapat membahas secara keseluruhan permasalahan yang ada.

BAB I PENDAHULUAN

Pada bab I, dikemukakan tentang latar belakang dan pokok permasalahan mengapa judul skripsi ini dijadikan suatu penelitian, tujuan dan signifikansi penelitian, serta sistematika penyusunan skripsi yang memberikan gambaran mengenai garis besar materi yang dibahas secara menyeluruh.

BAB II KERANGKA PEMIKIRAN DAN METODE PENELITIAN

Merupakan penguraian mengenai dasar-dasar pemikiran yang menjadi landasan dalam melakukan penelitian. Selain itu, bab ini mengenai metode penelitian yang akan membahas materi penelitian yakni perlakuan Pajak Pertambahan Nilai dalam pengadaan kapal laut. Skripsi ini juga mengambil intisari dari literatur dan bacaan-bacaan lainnya, serta pendapat dari beberapa ahli perpajakan.

BAB III GAMBARAN UMUM OBJEK PENELITIAN & PERLAKUAN PERTAMBAHAN NILAI ATAS PENGADAAN KAPAL LAUT (VESSEL)

Pada bab III akan dideskripsikan tentang gambaran umum dan kegiatan objek penelitian. Kebijakan PPN dalam transaksi pengadaan kapal dalam industri

pelayaran nasional. Pembahasan akan ditekankan pada PPN dalam pengadaan kapal laut baik melalui pembelian kapal laut baru, pembelian kapal laut bekas, kapal laut sewa (*charter*).

BAB IV ANALISIS PERLAKUAN PAJAK PERTAMBAHAN NILAI ATAS PENGADAAN KAPAL LAUT (*VESSEL*)

Merupakan pembahasan secara rinci mengenai perlakuan pengadaan kapal laut terhadap Pajak Pertambahan Nilai antara pengadaan kapal melalui pembelian kapal baru, kapal bekas(*second vessel*), dan sewa kapal (*charter*). Selain itu juga membahas secara terperinci perlakuan Pajak Pertambahan Nilai bagi perusahaan pelayaran niaga dan perusahaan pelayaran non niaga sehingga dapat ditarik perbedaan perlakuan perpajakan antara keduanya .

BAB V SIMPULAN DAN SARAN

Adalah bab terakhir yang memuat tentang simpulan dan saran penulis berdasarkan hasil pembahasan yang diperoleh pada penelitian tersebut.