



UNIVERSITAS INDONESIA

**KEBIJAKAN FISKAL DAN EVALUASI KEBIJAKAN PPH  
UNTUK MENDORONG DAYA SAING PERUSAHAAN  
PELAYARAN NASIONAL**

**SKRIPSI**

**RIBKA LISABETH DAMANIK**

**0806317981**

**FAKULTAS ILMU SOSIAL DAN ILMU POLITIK  
PROGRAM STUDI ILMU ADMINISTRASI FISKAL  
DEPOK  
JUNI 2012**



UNIVERSITAS INDONESIA

**KEBIJAKAN FISKAL DAN EVALUASI KEBIJAKAN PPH  
UNTUK MENDORONG DAYA SAING PERUSAHAAN  
PELAYARAN NASIONAL**

**SKRIPSI**

Diajukan sebagai salah satu syarat memperoleh gelar Sarjana Ilmu Administrasi

**RIBKA LISABETH DAMANIK  
0806317981**

**FAKULTAS ILMU SOSIAL DAN ILMU POLITIK  
PROGRAM STUDI ILMU ADMINISTRASI FISKAL  
DEPOK  
JUNI 2012**

## HALAMAN PERNYATAAN ORISINALITAS

**Skripsi ini adalah hasil karya saya sendiri,  
dan semua sumber baik yang dikutip maupun dirujuk  
telah saya nyatakan dengan benar.**

**Nama : Ribka Lisabeth Damanik**

**NPM : 0806317981**

**Tanda Tangan :** 

**Tanggal : 26 Juni 2012**

## HALAMAN PENGESAHAN

Skripsi ini diajukan oleh :

Nama : Ribka Lisabeth Damanik  
NPM : 080637981  
Program Studi : Ilmu Administrasi Fiskal  
Judul : Kebijakan Fiskal dan Evaluasi Kebijakan PPh untuk Mendorong Daya Saing Perusahaan Pelayaran Nasional

telah berhasil dipertahankan di hadapan Dewan Penguji dan diterima sebagai bagian persyaratan yang diperlukan untuk memperoleh gelar Sarjana Ilmu Administrasi pada Program Studi Ilmu Administrasi Fiskal, Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik, Universitas Indonesia.

### DEWAN PENGUJI

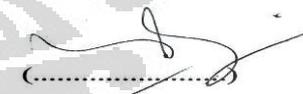
Ketua Sidang : Dra. Rainingsih Hardjo, MA



Sekretaris Sidang : Maria R.U.D, S.IA



Penguji Ahli : Dr. Haula Rosidana, M.Si



Pembimbing : Drs. Iman Santoso, M.Si



Ditetapkan di : Depok  
Tanggal : 26 Juni 2012

## KATA PENGANTAR

Segala puji dan syukur kepada Tuhan Yesus Kristus untuk setiap kasih dan penyertaan-Nya kepada penulis sehingga penulisan skripsi yang berjudul “Kebijakan Fiskal dan Evaluasi Kebijakan PPh untuk Mendorong Daya Saing Perusahaan Pelayaran Nasional” sebagai persyaratan untuk memenuhi kelulusan meraih gelar sarjana Ilmu Administrasi Program Studi Administrasi Fiskal Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Indonesia dapat diselesaikan dengan baik. Penulis menyadari bahwa tanpa bantuan dan bimbingan dari berbagai pihak, sangatlah sulit bagi penulis untuk menyelesaikan skripsi ini. Oleh karena itu, penulis mengucapkan terima kasih yang sebesar-besarnya kepada :

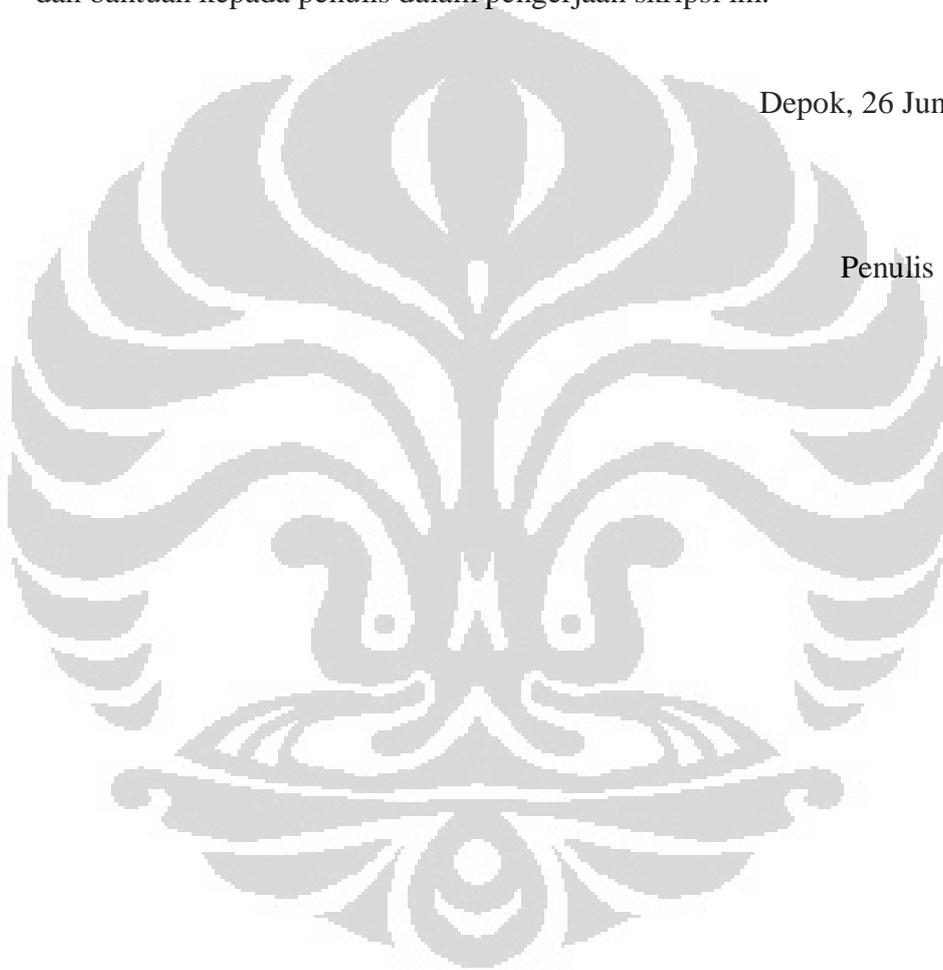
1. Prof. Dr. Bambang Shergi Laksmono, M.Sc selaku Dekan Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik;
2. Prof. Dr. Irfan Ridwan Maksum, M.Si selaku Ketua Program Sarjana Reguler Departemen Ilmu Administrasi FISIP UI;
3. Umanto Eko Prasetyo, S.Sos, M.Si selaku Sekretaris Program Sarjana Reguler Departemen Ilmu Administrasi FISIP UI;
4. Dra. Inayati, M.Si selaku Ketua Program Studi Ilmu Administrasi Fiskal Departemen Ilmu Administrasi FISIP UI;
5. Bapak Drs. Iman Santoso, M.Si, selaku dosen pembimbing yang telah memberikan arahan dan bantuan serta masukan yang sangat berguna dalam penulisan skripsi ini.
6. Ibu Dr. Haula Rosdiana, M.Si, selaku dosen penguji ahli yang telah memberikan banyak masukan dalam penulisan skripsi ini serta mengarahkan penulis dalam melakukan analisis serta pemakaian teori.
7. Ibu Drs. Rainingsih Hardjo, MA, selaku ketua sidang yang memberi masukan dan tanggapan dalam skripsi ini.
8. Maria Debora, S.IA, selaku sekretaris sidang yang memberikan masukan dan tanggapan dalam skripsi ini.
9. Ibu Dra. Titi M. Putranti M.Si, yang memberikan banyak masukan, tema dan bimbingan dan penulisan skripsi ini.

10. Para Bapak dan Ibu Dosen Ilmu Administrasi Fiskal yang telah banyak memberikan ilmu dan pelajaran yang berguna selama penulis menjalankan masa perkuliahan di FISIP UI.
11. Kepada Mbak Nur, Mbak Ina dan Mas Meilan jurusan yang memberikan bantuan dalam melengkapi berkas-berkas sidang proposal dan sidang skripsi.
12. Bapak dan Ibu yang bertugas di gedung F yang membantu dalam membuat surat penelitian.
13. Bapak Joni, Bapak Gunadi, Bapak Safri, Bapak Yosep, Bapak Idris, Bapak Hendri, Bapak Indra, Bapak Nasrun, Bapak Hendrawan, Bapak Doddy serta Ibu Dewi sebagai narasumber penulis yang telah menyediakan waktu dan bantuan dalam perolehan data yang penulis butuhkan.
14. Pak Wim Hutajulu dan Bang Gunawan Sinaga untuk bantuannya selama mengumpulkan data dan wawancara.
15. Bapak dan mama tercinta yang memberi dukungan yang luar biasa baik moril dan materiil serta doa dan kasih sayangnya sepanjang hidup penulis, serta Kak Yanti, Bang Bonar, Kak Imelda dan Bang Richard yang telah membantu, mendoakan dan menyemangati penulis dalam menyelesaikan skripsi ini.
16. Rekan terkasih Andrew, Ares, Jo dan Ricky atas doa dan dukungannya serta segenap keluarga besar Paduan Suara Persekutuan Oikumene Universitas Indonesia yang tidak bisa penulis sebutkan satu-persatu yang telah banyak memberikan dukungan, semangat dan doa kepada penulis selama penulisan skripsi ini. Terima kasih atas perhatian yang diberikan kepada penulis.
17. Kak Petro PKKku dan TKKku Debo, Yanti, Dina, Devi, Ryani, dan Eta serta AKKku tercinta Vania, Emi, Puji dan Melya, terima kasih untuk setiap kebersamaan dan suka duka yang kita bagi bersama.
18. Teristimewa untuk Kak Maria Debora Tambunan untuk setiap bimbingan, masukan dan dukungannya dalam penulisan skripsi ini.
19. Teman-temanku tercinta Cristina, Paula, Bela. Adikku Dian Napogos dan Keluarga Tobaga. Serta temanku tercinta Desi, Endang, Jupet, Sri, Julpud, Luxi, Bang Ivan dan juga teman-teman RTB Ola, Tami, Irma, Kak Lidya, Kak Ke, Dian dan Ribka untuk semua dukungan dan doa-doa yang diberikan kepada penulis dalam penulisan skripsi ini.

20. Teman-teman seperjuangan "skripsi pelayaran" Yanti, Khisi, Rhesa dan Imam untuk setiap kebersamaan turlap kita.
21. Teman-teman seperjuangan Adm. Fiskal 2008 khususnya geng belajar Besta dkk dan teman-teman FISKAL 2008 atas kebersamaan selama 4 tahun dalam belajar, berbagi, berjuang suka dan duka dan kekeluargaan yang erat selama 4 tahun ini.
22. Rekan terkasih Erwin Bastian Sitinjak atas setiap doa, dukungan, semangat dan bantuan kepada penulis dalam pengerjaan skripsi ini.

Depok, 26 Juni 2010

Penulis



**HALAMAN PERNYATAAN PERSETUJUAN PUBLIKASI  
TUGAS AKHIR UNTUK KEPENTINGAN AKADEMIS**

---

Sebagai civitas akademik Universitas Indonesia, saya yang bertanda tangan di bawah ini:

Nama : Ribka Lisabeth Damanik  
NPM : 0806317981  
Program Studi : Ilmu Administrasi Fiskal  
Departemen : Ilmu Administrasi  
Fakultas : Ilmu Sosial dan Ilmu Politik  
Jenis Karya : Skripsi

Demi pengembangan ilmu pengetahuan, menyetujui untuk memberikan kepada Universitas Indonesia **Hak Bebas Royalti Noneksklusif (Non-Exclusive Royalty-Free Fight)** atas karya ilmiah saya yang berjudul:

“Kebijakan Fiskal dan Evaluasi Kebijakan PPh untuk Mendorong Daya Saing  
Perusahaan Pelayaran Nasional”

beserta perangkat yang ada (jika diperlukan). Dengan Hak Bebas Royalti Noneksklusif ini Universitas Indonesia berhak menyimpan, mengalih media/formatkan, mengelola dalam bentuk pangkalan data (*database*), merawat dan mempublikasikan tugas karya akhir saya selama tetap mencantumkan nama saya sebagai penulis/pencipta dan sebagai pemilik Hak Cipta.

Demikian pernyataan ini saya buat dengan sebenarnya.

Dibuat di : Depok

Pada Tanggal : 26 Juni 2012

Yang menyatakan,



(Ribka Lisabeth Damanik)

## ABSTRAK

Nama : Ribka Lisabeth Damanik  
Program Study : Ilmu Administrasi Fiskal  
Judul : Kebijakan Fiskal dan Evaluasi Kebijakan PPh untuk Mendorong Daya Saing Perusahaan Pelayaran Nasional  
Volume : xv + 122 halaman + 13 tabel + 4 gambar + 51 daftar referensi (1983 – 2012)

Skripsi ini membahas tentang kebijakan pajak penghasilan perusahaan pelayaran nasional dalam pengangkutan muatan ekspor dan impor di jalur internasional. Tujuan dari penelitian ini adalah membandingkan ketentuan PPh perusahaan pelayaran di Indonesia, Singapura dan Filipina serta menganalisis daya saing perusahaan pelayaran nasional dengan ketentuan PPh yang diterapkan di Indonesia serta melakukan evaluasi terhadap kebijakan PPh perusahaan pelayaran dalam rangka meningkatkan daya saing perusahaan pelayaran nasional khususnya dalam melakukan pengangkutan muatan ekspor dan impor di jalur internasional. Penelitian ini menggunakan pendekatan kualitatif dengan jenis penelitian deskriptif. Hasil dari penelitian ini menyimpulkan bahwa kebijakan PPh atas perusahaan pelayaran belum mampu mendorong perusahaan pelayaran nasional untuk melakukan pengangkutan muatan ekspor dan impor. Selain itu, kebijakan PPh ini sudah berlangsung selama enam belas tahun, berdasarkan evaluasi yang dilakukan oleh penulis, kebijakan PPh ini belum mampu meningkatkan daya saing perusahaan pelayaran nasional. Pemerintah dapat mengacu kepada kebijakan PPh di negara-negara lain sebagai referensi untuk menetapkan kebijakan PPh untuk mengembangkan perusahaan pelayaran nasional.

Kata Kunci:  
Perusahaan Pelayaran Nasional, Kebijakan PPh, Evaluasi, Daya Saing

## ABSTRACT

Name : Ribka Lisabeth Damanik  
Study Program : Fiscal Administration  
Title : Fiscal Policy and Policy Evaluation to Improve  
Competitiveness of National Shipping Company  
Volume : xv + 122 pages + 13 tables + 4 pictures +  
51 bibliographies (1983 – 2012)

This thesis discusses the income tax policy for national shipping company doing the export and import transportation in international lines. The purpose of this study is compare the policy of the income tax in Indonesia, Singapore and Phillipines and analyze the competitiveness of national shipping company with the policy that implemented in Indonesia and evaluate the income tax policy to improve the competitiveness of national shipping company specifically for doing export and import transportation in the international lines. This study used a qualitative approach to the type of descriptive research. This research concluded that income tax policy to shipping company has not been able to improve the competitiveness of the national shipping company doing the export and import cargo in international lines. In addition, income tax policy has been going for sixteen years, based on an evaluation conducted by the author, income tax policy has not been able to improve the competitiveness of the national shipping company. Government should be refer to income tax policy in other countries as a reference for setting income tax policy to develop a national shipping company.

Kata Kunci:

National Shipping Company, Income Tax, Policy Evaluation, Competitiveness

## DAFTAR ISI

	Halaman
HALAMAN JUDUL .....	i
HALAMAN PERNYATAAN ORISINALITAS .....	ii
HALAMAN PENGESAHAN .....	iii
KATA PENGANTAR .....	iv
HALAMAN PERSETUJUAN PUBLIKASI KARYA ILMIAH.....	vii
ABSTRAK .....	viii
ABSTRCT .....	ix
DAFTAR ISI .....	x
DAFTAR GAMBAR .....	xiii
DAFTAR TABEL .....	xiv
DAFTAR LAMPIRAN.....	xv
BAB 1 PENDAHULUAN .....	1
1.1 Latar Belakang .....	1
1.2 Permasalahan.....	9
1.3 Tujuan Penelitian.....	11
1.4 Signifikansi Penelitian.....	11
1.5 Sistematika Penulisan .....	12
BAB 2 TINJAUAN PUSTAKA DAN KERANGKA TEORI.....	14
2.1 Tinjauan Pustaka .....	14
2.2 Kerangka Teori.....	20
2.2.1 Fungsi Pemerintahan .....	20
2.2.2 Kebijakan Publik.....	21
2.2.3 Kebijakan Fiskal .....	26
2.2.4 Kebijakan Pajak .....	27
2.2.5 Fungsi Pajak .....	30
2.2.6 Asas Pemungutan Pajak .....	30
2.2.7 Pajak Penghasilan .....	33
2.2.8 <i>Global Taxation</i> dan <i>Schedular Taxation</i> .....	35
2.2.9 <i>Presumptive Taxation</i> .....	36
2.2.10 Daya Saing.....	37
2.3 Kerangka Pemikiran .....	39
BAB 3 METODE PENELITIAN .....	42
3.1 Pendekatan Penelitian .....	42
3.2 Jenis Penelitian .....	43

3.2.1 Jenis Penelitian Berdasarkan Tujuan Penelitian.....	43
3.2.2 Jenis Penelitian Berdasarkan Manfaat Penelitian.....	43
3.2.2 Jenis Penelitian Berdasarkan Dimensi Waktu penelitian.....	44
3.3 Teknik Pengumpulan Data .....	44
3.4 Teknik Analisis Data .....	44
3.5 Informan /Narasumber .....	45
3.6 <i>Site</i> Penelitian .....	45
3.7 Batasan Penelitian .....	47
3.8 Proses Penelitian .....	48
3.9 Keterbatasan Penelitian .....	49
 BAB 4 GAMBARAN UMUM.....	 50
4.1 Perusahaan Pelayaran Nasional.....	50
4.2 Kegiatan Usaha pada Perusahaan Pelayaran .....	51
4.2.1 Dioperasikan Sendiri.....	51
4.2.2 Disewakan/dicharterkan kepada Pihak Ketiga .....	52
4.3 Ketentuan Pajak Penghasilan Perusahaan Pelayaran di Indonesia .....	53
4.3.1 Perlakuan PPh Perusahaan Pelayaran Nasional.....	53
4.3.2 Perlakuan PPh Perusahaan Pelayaran Asing .....	54
4.4 Ketentuan PPh Perusahaan Pelayaran di Singapura .....	55
4.4.1 Pembebasan Pajak Penghasilan (PPh) untuk Kapal yang Teregistrasi .....	56
4.4.2 Pembebasan Pajak Penghasilan (PPh) dengan Skema <i>Approved International Shipping Enterprise (AIS)</i> .....	58
4.4.3 Pembebasan Pajak Penghasilan (PPh) dengan Skema <i>Matitime Finance Incentive (MFI)</i> .....	58
4.4.4 <i>Withholding Tax</i> .....	60
4.4.5 Subsidi dan Insentif .....	61
4.5 Ketentuan PPh Perusahaan Pelayaran di Filipina .....	61
4.5.1 Fasilitas Pajak untuk Perusahaan Pelayaran.....	61
4.5.2 Insentif untuk Investasi yang Diberikan oleh BOI ( <i>Board of Investments</i> ) untuk Perusahaan Pelayaran dan Industri Perkapalan di bawah <i>Investment Priorities</i> <i>Plan (IPP)</i> .....	62
4.5.2.1 Insentif Fiskal.....	62
4.5.2.2 Insentif Non Fiskal .....	63
4.5.2.3 Persyaratan untuk Mendapatkan Insentif Pajak .....	63
 BAB 5 ANALISIS .....	 65
5.1 Analisis Perbandingan Kebijakan Pajak Penghasilan Perusahaan Pelayaran di Indonesia, Singapura da Filipina .....	65
5.1.1 Analisis Kebijakan Pajak Penghasilan (PPh) Perusahaan Pelayaran di Singapura .....	65
5.1.2 Analisis Kebijakan Pajak Penghasilan (PPh) Perusahaan Pelayaran di Filipina.....	68
5.1.3 Analisis Kebijakan Pajak Penghasilan (PPh) Perusahaan Pelayaran di Indonesia.....	72

5.1.4 Analisis Daya Saing Perusahaan Pelayaran Indonesia .....	74
5.2 Evaluasi Kebijakan Pajak Penghasilan (PPh) dalam Rangka Meningkatkan Daya Saing Perusahaan Pelayaran Nasional .....	81
5.2.1 Alasan Melakukan Evaluasi .....	81
5.2.1.1 Faktor Lingkungan .....	82
5.2.1.2 Perkembangan Ekonomi .....	85
5.2.2 Evaluasi Kebijakan Pajak Penghasilan (PPh) Berdasarkan Kriteria William N. Dunn .....	86
5.2.2.1 Efektivitas ( <i>Effectiveness</i> ) .....	86
5.2.2.2 Efisiensi ( <i>Efficiency</i> ) .....	91
5.2.2.3 Kecukupan ( <i>Adequacy</i> ) .....	95
5.2.2.4 Perataan ( <i>Equity</i> ) .....	98
5.2.2.5 Responsivitas ( <i>Responsiveness</i> ) .....	102
5.2.2.6 Ketepatan ( <i>Appropriateness</i> ) .....	107
 BAB 6 SIMPULAN DAN SARAN.....	 117
6.1 Simpulan .....	117
6.2 Saran .....	118
DAFTAR REFERENSI .....	119
DAFTAR RIWAYAT HIDUP	
LAMPIRAN	

## DAFTAR GAMBAR

Gambar 1.1 Jumlah Perusahaan Angkutan Laut Menurut Jenis Pelayaran .....	4
Gambar 2.2 Asas-Asas dalam Sistem Perpajakan yang Ideal .....	31
Gambar 2.3 Kerangka Berpikir .....	41
Gambar 5.1 Perbandingan Muatan Ekspor dan Impor dalam Pengangkutan Pangsa Muatan Luar Negeri .....	73



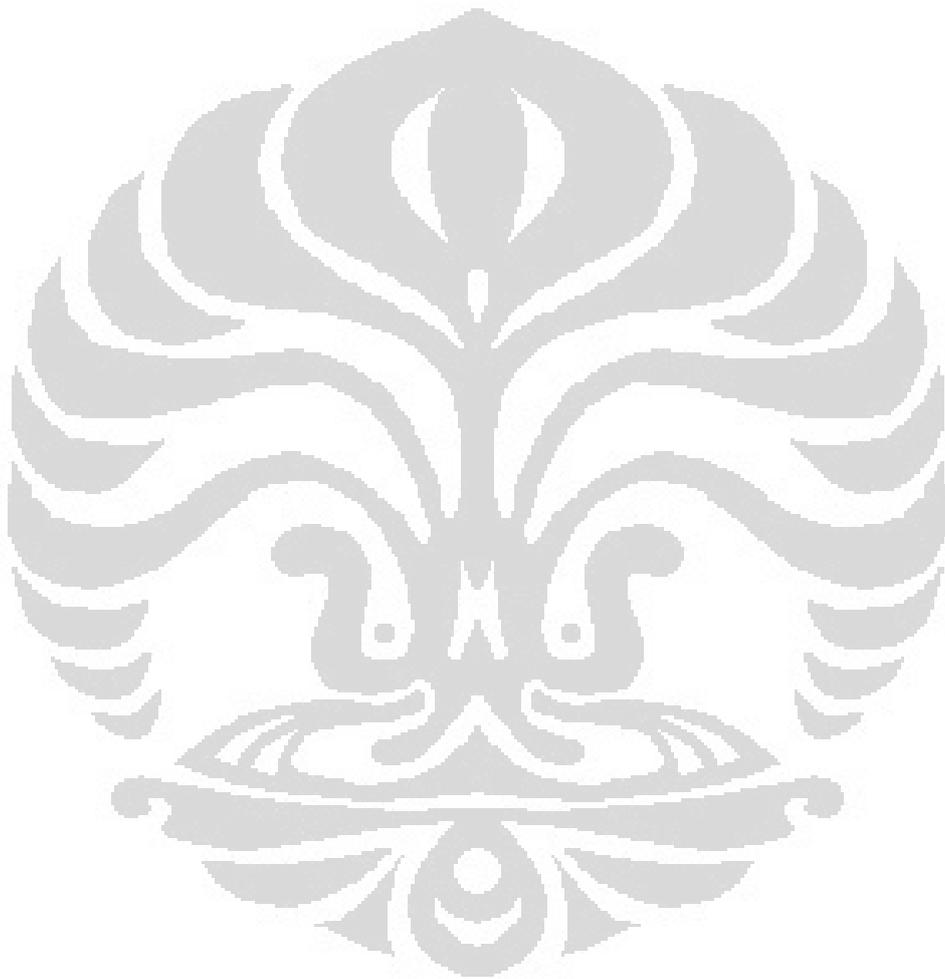
## DAFTAR TABEL

Tabel 1.1	Perkembangan Jumlah Unit Armada Nasional dan Asing yang Beroperasi di Dalam Negeri Tahun 2006-2010 .....	5
Tabel 1.2	Perkembangan Pangsa Muatan Dalam Negeri yang Dilaksanakan Armada Nasional dan Asing Tahun 2006-2010 .....	5
Tabel 1.3	Perkembangan Komposisi Muatan Ekspor yang Diangkut Armada Nasional dan Asing Tahun 2006-2010 .....	6
Tabel 1.4	Perkembangan Komposisi Muatan Impor yang Diangkut Armada Nasional dan Asing Tahun 2006-2010 .....	7
Tabel 2.1	Matriks Perbandingan Tinjauan Pustaka.....	16
Tabel 4.1	Perbandingan Pajak Penghasilan (PPH) di Indonesia, Singapura dan Filipina .....	64
Tabel 5.1	Perkembangan Ekspor dan Impor Singapura (dalam Juta Dollar)....	67
Tabel 5.2	Perkembangan Ekspor dan Impor Filipina (dalam Juta Dollar).....	71
Tabel 5.3	Perkembangan Muatan Ekspor dan Impor Tahun 2007-2010 .....	78
Tabel 5.4	Penerimaan PPh Pasal 15 atas Perusahaan Pelayaran Nasional Pada Tahun 2003-2011.....	89
Tabel 5.5	Muatan Angkutan Laut dalam Negeri Tahun dan Luar Negeri Tahun 2005-2010.....	107
Tabel 5.6	Perkiraan Volume Ekspor Migas dan Beberapa Produk Non Migas Unggulan, 2011-2016 dan 2020 (Ribu Ton) .....	111
Tabel 5.7	Ringkasan Evaluasi Kebijakan PPh Perusahaan Pelayaran dengan Kriterion William N. Dunn.....	113

## DAFTAR LAMPIRAN

Lampiran 1 Pedoman Wawancara

Lampiran 2 Transkrip Wawancara



# BAB 1 PENDAHULUAN

## 1.1 Latar Belakang Masalah

Globalisasi memberikan dampak pada perkembangan perekonomian yang begitu pesat serta diikuti dengan semakin meningkatnya kadar hubungan saling ketergantungan antara suatu negara dengan negara lain serta menimbulkan proses menyatunya ekonomi dunia sehingga batas-batas antarnegara dalam berbagai praktik dunia usaha/bisnis seakan-akan dianggap tidak berlaku lagi (Halwani, 2002, h.224). Globalisasi diartikan sebagai suatu proses di mana antarindividu, antarkelompok, dan antarnegara saling berinteraksi, bergantung dan mempengaruhi satu sama lain yang melintasi batas negara. Hal ini menjadikan semakin terbukanya pasar untuk produk-produk ekspor. Adanya globalisasi memberi kemudahan dalam memasarkan produk-produk dalam negeri di pasar internasional.

Salah satu bentuk globalisasi yang diprakarsai oleh negara-negara ASEAN adalah ASEAN *connectivity*. Negara-negara di kawasan ASEAN sepakat untuk membangun konektivitas diantara negara-negara tersebut. Konektivitas dilakukan dengan membangun infrastruktur, transportasi, telekomunikasi hingga *people to people contact*. Adanya ASEAN *connectivity* ini diharapkan dapat menggerakkan ekonomi regional barang, jasa, dan manusia serta dapat mengurangi kesenjangan antar negara-negara ASEAN, ([www.setneg.com](http://www.setneg.com), diunduh pada tanggal 27 Februari 2012).

ASEAN *connectivity* memberikan peluang bagi setiap negara untuk semakin memajukan perekonomiannya melalui perdagangan. Konektivitas ini secara tidak langsung akan mendorong perdagangan bebas di kawasan ASEAN. Adanya perdagangan bebas ini membuat setiap negara aktif melakukan perdagangan luar negeri. Hal ini disebabkan oleh keterbatasan setiap negara yang tidak dapat menghasilkan setiap jenis barang sehingga membutuhkan bantuan dari negara lain yang menghasilkan barang-barang tersebut. Ketergantungan inilah yang kemudian mengharuskan setiap negara melakukan perdagangan dengan negara lain. Setiap negara mempunyai perbedaan tingkat kapasitas produksi secara kuantitas, kualitas dan jenis produksinya. Satu negara tidak dapat

menghasilkan setiap jenis barang sehingga membutuhkan negara lain yang menghasilkan barang tersebut (Halwani, 2002, h.224).

Perdagangan internasional selain memenuhi kebutuhan barang dan jasa di dalam negeri juga memberikan peluang kepada Indonesia untuk memperoleh devisa yang berasal dari kegiatan ekspor dan impor. Devisa sebagai alat pembayaran dalam ekspor dan impor menjadi sumber pemasukan Indonesia untuk meningkatkan penerimaan dalam APBN. Semakin banyak ekspor yang dilakukan, semakin banyak pula pemasukan yang dapat dihimpun ke dalam kas negara. Di samping ekspor, impor juga mempunyai peranan yang besar dalam perekonomian untuk persediaan bahan baku.

Perdagangan luar negeri membutuhkan sarana dan prasarana yang memadai untuk memudahkan terjadinya perdagangan tersebut. Kapal merupakan sarana yang umumnya digunakan dalam melakukan perdagangan luar negeri dan dalam negeri. Oleh karena itu, kapal menjadi hal penting dalam melakukan perdagangan luar negeri. Hal ini turut didukung oleh kondisi Indonesia sebagai negara maritim yang juga membutuhkan sarana transportasi untuk menghubungkan pulau yang satu dengan pulau yang lainnya. Selain mendukung perdagangan luar negeri, kapal juga sangat berperan dalam perekonomian Indonesia dalam pengangkutan barang dan jasa baik dari dalam maupun luar negeri.

Kapal ataupun angkutan laut lainnya mempunyai karakteristik pengangkutan secara nasional yang dapat menjangkau seluruh wilayah melalui perairan perlu dikembangkan potensi dan ditingkatkan peranannya sebagai penghubung antarwilayah, baik nasional maupun internasional termasuk lintas batas, karena itu digunakan sebagai sarana untuk menunjang, mendorong, dan menggerakkan pembangunan nasional dalam upaya peningkatan kesejahteraan rakyat serta menjadi perekat Negara Kesatuan Republik Indonesia (Martono dan Tjahjono, 2011, h.2).

Latar belakang Indonesia sebagai negara maritim menjadikan sektor transportasi laut sebagai faktor yang fundamental untuk menghubungkan suatu daerah dengan daerah yang lain. Pelayaran merupakan salah satu komponen dari angkutan laut yang berfungsi sebagai penghubung antarpulau dan wilayah.

Dengan demikian angkutan pelayaran berperan dalam memberikan aksesibilitas yang sangat vital dan tidak tergantikan (*irreplaceable*) dalam memenuhi kebutuhan pokok masyarakat (Rosyadi, 2000, h.4).

Perusahaan pelayaran berperan sebagai pemberi jasa pengangkutan laut menjadi tulang punggung perekonomian dalam mendistribusikan barang dan jasa di dalam dan di luar negeri. Usaha pelayaran merupakan usaha industri bidang jasa transportasi laut atau *shipping industry* yang memberi manfaat sebagai berikut ;

1. *Place Utility*, yaitu barang yang di satu tempat kurang bermanfaat dipindahkan ke tempat yang manfaatnya lebih besar.
2. *Time Utility*, yaitu barang dari satu tempat yang saat tertentu sudah diproduksi dan berlebihan dipindahkan ke tempat yang pada waktu yang sama belum diproduksi dan membutuhkan pengangkutan dengan kapal dapat dilakukan melalui laut, danau, maupun sungai (Kokasih dan Soewendo, 2007, h.8).

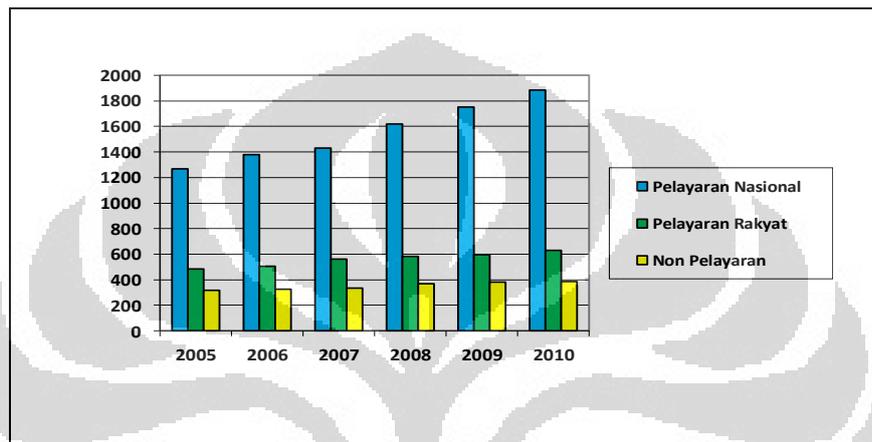
Bagi perdagangan internasional, pelayaran niaga memegang peranan yang sangat penting dan hampir semua barang ekspor dan impor diangkut dengan kapal laut, dengan beberapa alasan berikut :

1. *Unit capacity*, kapal jauh lebih besar untuk pengangkutan dalam jumlah besar sekaligus.
2. Biaya bongkar muatannya lebih efisien dibanding melalui darat.
3. Biaya angkut (*freight*) per unit lebih murah karena pengangkutannya dalam jumlah banyak.

Bagi Indonesia, perusahaan pelayaran nasional mempunyai prospek yang sangat cerah mengingat volume ekspor dan impor meningkat terus setiap tahun. Sementara itu, jumlah muatan ekspor dan impor yang dapat diangkut kapal-kapal samudera nasional saat ini hanya di bawah 4%. Lebih dari 96% muatan masih diangkut oleh kapal-kapal asing (Kokasih dan Soewendo, 2007, h.7-8).

Perusahaan pelayaran merupakan perusahaan yang menyediakan armada kapal. Pemerintah mengeluarkan kebijakan asas *cabotage* yang tertuang dalam Instruksi Presiden Nomor 5 tahun 2005 tentang Pemberdayaan Industri Pelayaran Nasional. Ketentuan asas *cabotage* tersebut memberikan hak atau keleluasaan

kepada suatu negara untuk mengelola pengangkutan antarpelabuhan di dalam negeri yang hanya dapat diangkut oleh kapal-kapal berbendera negara tersebut. Penerapan asas *cabotage* ini mengharuskan seluruh kapal yang ada di dalam perairan Indonesia berbendera merah putih. Sejak diberlakukannya asas *cabotage* perusahaan pelayaran mengalami perkembangan yang lebih baik. Hal tersebut terlihat dari semakin bertambahnya jumlah perusahaan pelayaran dalam negeri. Perkembangan perusahaan pelayaran ditunjukkan oleh grafik di bawah ini :



Sumber : Statistik Perhubungan, Kementerian Perhubungan, 2010

**Gambar 1.1 Jumlah Perusahaan Angkutan Laut Menurut Jenis Pelayaran**

Grafik 1.1 menunjukkan adanya pertambahan jumlah perusahaan menurut jenisnya dari tahun 2005-2010. Sejak diterbitkannya Inpres Nomor 5 Tahun 2005 tentang pemberlakuan asas *cabotage*, terjadi pertambahan jumlah perusahaan pelayaran khususnya perusahaan pelayaran nasional. Perusahaan pelayaran nasional terus mengalami pertambahan jumlah perusahaan pasca diterapkannya asas *cabotage* tersebut. Pemerintah memberikan proteksi kepada perusahaan pelayaran khususnya pelayaran nasional dengan mengharuskan menggunakan bendera Indonesia dalam melakukan pelayaran di wilayah perairan Indonesia.

Pertambahan jumlah perusahaan pelayaran juga turut menambah jumlah armada kapal. Pertambahan jumlah armada ini juga merupakan dampak positif dari penerapan asas *cabotage*. Tabel 1.1 menunjukkan perkembangan jumlah unit armada nasional dan asing.

**Tabel 1.1 Perkembangan Jumlah Unit Armada Nasional dan Asing yang Beroperasi di Dalam Negeri Tahun 2007 – 2010**

No	Tahun	Armada Nasional			Armada Asing		
		Unit	Perkembangan		Unit	Perkembangan	
			Unit	%		Unit	%
1	2007	4.805	-	-	799	-	-
2	2008	5.612	807	14,38	759	(40)	(5,27)
3	2009	6.291	679	10,79	683	(76)	(11,13)
4	2010	6.930	639	9,22	546	(137)	(25,09)
Perkembangan Kumulatif			2.125	34,39		(253)	(41,49)
Perkembangan Rata-rata per Tahun			708,33	11,46		(84,33)	(13,88)

Sumber : *Executive Summary* Angkutan Laut Tahun 2010, Ditjen Perhubungan Laut, 2010

Tabel 1.1 menunjukkan perkembangan jumlah armada nasional dan asing. Sejak tahun 2006-2009, terjadi penambahan jumlah armada nasional hingga pada tahun 2009 terhitung sebanyak 7.154 jumlah armada kapal. Hal ini ditengarai oleh dampak positif diberlakukannya asas *cabotage* sehingga terjadi peningkatan jumlah armada yang cukup tinggi bagi perusahaan pelayaran nasional. Hal tersebut dikemukakan oleh Dirjen Migas Kementerian ESDM Evita H. Legowo ([www.wartapedia.com](http://www.wartapedia.com), diunduh pada tanggal 27 Februari 2012).

“Penerapan asas *cabotage* telah mampu mendorong pertumbuhan industri pelayaran nasional. Sejak asas *cabotage* diberlakukan tahun 2005, telah terjadi peningkatan jumlah armada niaga nasional berbendera Indonesia sebesar 3.904 unit atau sekitar 64,6%”.

Selama enam tahun pasca diberlakukannya asas *cabotage*, terjadi peningkatan armada nasional sekitar 64,6%. Hal ini tentunya memberikan dampak positif bagi perusahaan pelayaran untuk semakin mengembangkan usahanya. Peningkatan jumlah armada sangat dibutuhkan seiring meningkatnya jumlah muatan di dalam dan ekspor impor.

**Tabel 1.2 Perkembangan Pangsa Muatan Dalam Negeri yang Dilaksanakan Armada Nasional dan Asing Tahun 2006 – 2010**

Tahun	Muatan (Ton/M <sup>3</sup> )			Pangsa Muatan (%)	
	Nasional	Asing	Total	Nasional	Asing
2007	148.740.629	79.214.358	227.954.987	65,25	34,75
2008	192.763.874	50.126.180	242.890.054	79,36	20,64
2009	258.359.686	28.007.688	286.367.374	90,22	9,78
2010	303.119.578	5.870.818	308.990.396	98,10	1,90
Pangsa Muatan Rata-Rata Per Tahun				83,24	16,76

Sumber : *Executive Summary* Angkutan Laut Tahun 2010, Ditjen Perhubungan Laut, 2010

Tabel 1.2 menunjukkan perkembangan muatan dalam negeri yang diangkut oleh armada nasional dan asing sepanjang tahun 2006 sampai dengan tahun 2010. Berdasarkan 1.2 dapat dilihat bahwa terjadi penambahan muatan dalam negeri dari tahun ke tahun. Tabel tersebut menunjukkan bahwa sebagian besar muatan dalam negeri diangkut oleh armada nasional. Hal ini menunjukkan perkembangan yang baik dari pelayaran nasional.

Pelayaran nasional memang berjaya dalam mengangkut muatan dalam negeri, tetapi sangat ironis dibandingkan dengan pengangkutan muatan ekspor impor. Pengangkutan muatan ekspor impor hampir seutuhnya menggunakan armada asing. Kapal nasional hanya mampu mengangkut muatan ekspor dan impor tidak lebih dari 10%. Perkembangan muatan ekspor impor yang diangkut oleh kapal nasional dan kapal asing dapat dilihat dalam tabel 1.3 dan 1.4 di bawah ini :

**Tabel 1.3 Perkembangan Angkutan Ekspor yang Diangkut Angkutan Nasional dan Asing Tahun 2007 – 2010**

No	Tahun	Muatan Ekspor (Ton)			Perkembangan	
		Nasional	Asing	Total	Ton	%
1	2007	19.810.956	301.412.017	321.222.973	9.992.924	3,21
2	2008	24.944.799	298.376.509	323.321.308	2.098.335	0,65
3	2009	32.574.043	300.812.124	333.386.167	10.064.859	3,11
4	2010	33.819.532	310.402.085	344.221.617	10.835.450	3,25
Perkembangan Kumulatif					32.991.568	10,2
Perkembangan Rata-Rata per Tahun						2
					8.247.892	2,50

Sumber : *Executive Summary* Angkutan Laut Tahun 2010, Ditjen Perhubungan Laut, 2010

Pada pangsa muatan ekspor terjadi perkembangan muatan dari tahun ke tahun. Satu sisi, hal ini memberikan dampak positif dengan bertambahnya produk-produk dalam negeri yang digunakan oleh negara lain. Perkembangan pangsa muatan ekspor ternyata tidak membuat perusahaan pelayaran nasional berkembang seperti halnya perusahaan pelayaran asing. Eksportir lebih cenderung menggunakan armada laut asing seperti digambarkan dalam tabel di atas. Pelayaran nasional juga tertinggal dari pelayaran asing dalam pengangkutan pangsa muatan impor. Perkembangan pangsa muatan impor dapat dilihat dalam tabel dibawah ini :

**Tabel 1.4**  
**Perkembangan Angkutan Impor yang Diangkut Angkutan Nasional dan Asing Tahun 2007 – 2010**

No	Tahun	Muatan Ekspor (Ton)			Perkembangan	
		Nasional	Asing	Total	Ton	%
1	2007	10.570.914	199.102.208	209.673.122	5.749.568	2,81
2	2008	13.251.894	199.897.200	213.149.094	3.475.972	1,65
3	2009	16.719.910	200.849.026	217.568.936	4.419.842	2,07
4	2010	17.342.655	205.402.085	222.744.740	5.175.804	2,37
Perkembangan Kumulatif					18.821.186	8,90
Perkembangan Rata-Rata per Tahun					4.705.296,5	2,22

Sumber : *Executive Summary* Angkutan Laut Tahun 2010, Ditjen Perhubungan Laut, 2010

Berdasarkan tabel 1.3 dan 1.4 dapat dilihat bahwa pelayaran nasional jauh tertinggal dari pelayaran asing dalam pengangkutan ekspor dan impor. Pada tahun 2010, pengangkutan ekspor dan impor yang dilakukan oleh pelayaran nasional hanya mencapai 10% dari total seluruh pangsa muatan ekspor dan impor. Hal tersebut turut disampaikan oleh Ketua Umum INSA 2010-2011 Johnson W. Sutjipto ([www.suaramerdeka.com](http://www.suaramerdeka.com), diunduh pada tanggal 27 Februari 2012) :

“Dari total kapasitas angkutan laut 550 juta ton pertahun dari berbagai komoditas, baru sebanyak 10% atau sekitar 55 juta ton yang diangkut oleh kapal berbendera nasional. Itu hanya senilai 1 Miliar dolar AS, selebihnya asing”

Pernyataan Ketua Umum INSA tersebut menunjukkan bahwa pelayaran nasional memang mengalami ketertinggalan yang sangat jauh dibandingkan dengan kapal asing yang melakukan pengangkutan muatan ekspor dan impor di jalur internasional. Hal serupa juga diungkapkan Carmelita Hartoto Ketua INSA terpilih 2011-2012 ([www.tender-Indonesia.com](http://www.tender-Indonesia.com), diunduh tanggal 27 Februari 2012) :

“Muatan ekspor dan impor Indonesia mencapai 577,3 juta ton per tahun atau 91% dikuasai kapal berbendera asing sehingga potensi devisa negara yang hilang diproyeksikan US\$ 28,8 miliar”.

Selain harus kehilangan potensi devisa negara yang jatuh kepada pelayaran asing, atas penghasilan tersebut juga tidak dikenakan pajak di Indonesia. Dari sisi penerimaan, Indonesia harus mengalami *potential loss* karena penghasilan atas pengangkutan ini tidak dikenakan pajak di Indonesia, di sisi lain perusahaan pelayaran harus kalah bersaing dengan perusahaan pelayaran asing karena

perusahaan pelayaran nasional yang melakukan pengangkutan ekspor dan impor harus dikenakan pajak atas penghasilan dari pengangkutan ekspor dan impor. Pemajakan atas penghasilan ini menjadikan perusahaan pelayaran nasional kalah bersaing dengan perusahaan pelayaran asing.

Hasil Forum Global Competitiveness Report menyebutkan bahwa peraturan pajak (*Tax Regulation*) dan tingkat pajak (*Tax Rate*) merupakan faktor penghambat daya saing dalam bisnis (Klaus Schwab, 2011, h. 184). Demikian halnya yang dirasakan oleh perusahaan pelayaran nasional yang kalah bersaing dengan perusahaan pelayaran asing khususnya dalam pengangkutan muatan ekspor dan impor. Hal tersebut dikarenakan perusahaan pelayaran asing dalam melakukan pengangkutan muatan ekspor dan impor tidak dikenakan pajak di Indonesia sesuai dengan ketentuan *tax treaty* yang pada umumnya memberikan hak pemajakan kepada negara domisili. Sedangkan perusahaan pelayaran nasional dalam melakukan pengangkutan muatan baik muatan dalam negeri maupun muatan ekspor dan impor dikenakan pajak sebesar 1,2% dari penghasilan bruto.

Perusahaan pelayaran membutuhkan kebijakan pemerintah dalam mengatasi persoalan yang dihadapi oleh perusahaan pelayaran khususnya dalam bersaing melakukan pengangkutan ekspor dan impor karena dari segi penerimaan, Indonesia kehilangan *potensial loss* sebesar berupa devisa 28,8 US\$ yang harus dibayar kepada pelayaran asing. Perusahaan pelayaran nasional tidak mendapatkan fasilitas perpajakan untuk pajak penghasilan. Pemajakan atas penghasilan yang diperoleh perusahaan didasarkan pada Keputusan Menteri Keuangan Republik Indonesia Nomor 416/KMK.04/1996 Pasal 2 ayat (2) tentang Norma Perhitungan Khusus Penghasilan Neto Bagi Wajib Pajak Perusahaan Pelayaran dalam Negeri dengan tarif sebesar 1,2%n Jo SE-29/PJ.4/1996. Kebijakan ini sudah diterapkan sejak tahun 1996 dan tidak pernah dilakukan evaluasi.

Kebijakan pajak penghasilan atas perusahaan pelayaran nasional masih tertinggal dibandingkan perusahaan pelayaran di ASEAN yang mendapatkan banyak fasilitas perpajakan di negaranya seperti Singapura. Pemerintah Singapura memberikan perhatian yang besar kepada perusahaan pelayaran. Singapura merupakan negara yang memiliki posisi geografis yang serupa dengan Indonesia,

yaitu sama-sama menghubungkan dua samudera (Samudera Hindia dan Samudera Pasifik) dan dua benua (Benua Asia dan Benua Australia). Singapura memanfaatkan kondisi geografisnya untuk memajukan perusahaan pelayaran di Singapura dalam rangka memajukan perekonomian Singapura. Perusahaan pelayaran di Singapura dibebaskan dari pengenaan pajak penghasilan dengan syarat perusahaan pelayaran tersebut sudah teregistrasi dan menggunakan bendera Singapura. Pemerintah Singapura tidak menetapkan batasan waktu untuk pembebasan ini. Dengan demikian selama perusahaan tersebut teregistrasi dan menggunakan bendera Singapura maka akan dibebaskan dari pajak penghasilan badan (Pricewaterhousecoopers, h.1, 2006). Selain memberikan insentif pembebasan pajak penghasilan bagi perusahaan pelayaran Singapura, pemerintah juga memberikan pembebasan pajak penghasilan kepada perusahaan pelayaran asing yang berkedudukan di Singapura dengan memberikan beberapa persyaratan tertentu yang ditetapkan Pemerintah Singapura dalam rangka mengembangkan industri maritim dan perekonomian Singapura (Ernst and Young, 2011, h.325). Demikian halnya dengan perusahaan pelayaran di Filipina.

Pemerintah memberikan insentif yang bertujuan untuk mengembangkan perusahaan pelayaran Filipina. Salah satunya kebijakan pemerintah Filipina yang memberi dukungan kepada perusahaan pelayaran adalah undang-undang Filipina (*Republic Act*) No. 9301 yang disetujui pada tanggal 27 Juli 2004 amandemen dari *Republic Act* No. 7471 yang bertujuan untuk mengembangkan perusahaan pelayaran Filipina dalam melakukan pengangkutan di jalur internasional dengan memberikan pembebasan Pajak Penghasilan (PPh) selama sepuluh tahun (Ernst and Young, 2011, h. 283)

## 1.2 Pemasalahan

Inpres Nomor 5 Tahun 2005 mengamanatkan pemberdayaan industri pelayaran di Indonesia. Asas *cabotage* telah memberikan angin segar bagi perusahaan pelayaran untuk mengembangkan usahanya. Akan tetapi, enam tahun pasca diberlakukannya asas *cabotage* belum juga mampu mengejar ketertinggalan pelayaran nasional dari pelayaran asing. Kondisi ini terjadi karena beban biaya yang harus dipikul perusahaan pelayaran nasional sangat besar. Beban pajak yang

berlapis-lapis dan tinggi menghambat pertumbuhan usaha angkutan kapal dalam negeri sedangkan masalah ini tidak dialami oleh perusahaan kapal asing di negaranya karena justru banyak diberikan kemudahan baik dari segi permodalan maupun regulasinya. Hal ini menjadikan persaingan antara pelayaran nasional dan asing menjadi tidak *fair* ([www.indomaritimeinstitute.com](http://www.indomaritimeinstitute.com) diunduh pada tanggal 27 Februari 2012).

Regulasi atas perusahaan pelayaran juga masih tertinggal dibanding dengan negara ASEAN seperti Singapura dan Filipina. Perusahaan pelayaran masih harus membayar pajak penghasilan sebesar 1,2% sedangkan beberapa negara di ASEAN telah membebaskan PPh atas perusahaan pelayaran. Selain itu, Indonesia turut serta berpartisipasi menuju Masyarakat Ekonomi Asean (MEA). Untuk mencapai MEA ini, negara-negara ASEAN sepakat dalam membentuk suatu *master plan* yaitu *ASEAN Connectivity* yang akan menghubungkan seluruh negara ASEAN yang mendorong perdagangan bebas di kawasan ASEAN.

ASEAN telah menjadi kawasan yang terus berkembang dengan pesat pasca krisis ekonomi global. ASEAN berada di lokasi yang strategis dan sentral di ASIA. Hal ini berpotensi bagi ASEAN sebagai kawasan pusat di Asia, antara lain perdagangan barang dan jasa, pendidikan, pariwisata dan logistik. ASEAN juga memiliki peluang besar dalam mengembangkan potensi-potensi yang dimiliki pada pasar di kawasan terdekat yang juga sedang mengalami perkembangan yang sangat pesat, yakni Asia Timur dan Asia Selatan ([www.setneg.com](http://www.setneg.com) , diunduh pada tanggal 27 Februari 2012). *ASEAN Connectivity* ini akan berlangsung mulai tahun 2015. *ASEAN Connectivity* pada dasarnya adalah baik karena akan mengembangkan ASEAN menjadi suatu kawasan yang maju khususnya dalam perekonomian.

Pada saat ini perusahaan pelayaran nasional mengalami ketertinggalan dalam pengangkutan muatan ekspor dan impor. Perusahaan pelayaran nasional kalah bersaing dengan pelayaran asing yang tidak dibebaskan dari pengenaan pajak dalam pengangkutan muatan ekspor impor. Selain itu, perusahaan pelayaran nasional harus bersaing dengan kapal asing yang dibebaskan pajak baik di negaranya ataupun di Indonesia. Berdasarkan latar belakang yang telah diuraikan, yang akan diteliti dalam penelitian ini adalah komparasi kebijakan pajak

penghasilan yang diperoleh perusahaan pelayaran antara Indonesia dengan negara pembanding. Peneliti menganalisis daya kompetitif perusahaan pelayaran nasional dengan ketentuan perpajakan penghasilan dengan membandingkan kebijakan pajak penghasilan (PPh) perusahaan pelayaran baik di Singapura atau Filipina. Kemudian, peneliti ingin melakukan evaluasi kebijakan pajak penghasilan (PPh) dalam rangka meningkatkan daya saing perusahaan pelayaran nasional. Adapun penelitian tersebut diuraikan dalam bentuk pertanyaan di bawah ini :

1. Bagaimana perbandingan perlakuan Pajak Penghasilan perusahaan pelayaran Indonesia, Singapura dan Filipina?
2. Bagaimana evaluasi kebijakan Pajak Penghasilan (PPh) atas perusahaan pelayaran dalam rangka meningkatkan daya saing perusahaan pelayaran nasional untuk melakukan pengangkutan muatan ekspor dan impor?

### **1.3 Tujuan Penelitian**

Penelitian ini dimaksudkan agar dapat memenuhi tujuan-tujuan sebagai berikut :

1. Menggambarkan perbandingan ketentuan PPh perusahaan pelayaran di Indonesia, Singapura dan Filipina.
2. Melakukan evaluasi kebijakan atas Pajak Penghasilan (PPh) atas perusahaan pelayaran dalam rangka meningkatkan daya saing perusahaan pelayaran nasional untuk melakukan kegiatan ekspor dan impor.

### **1.4 Signifikansi Penelitian**

Penulisan ini merupakan analisis mengenai kebijakan PPh perusahaan pelayaran dengan melakukan tinjauan terhadap kebijakan PPh perusahaan pelayaran di Singapura dan Filipina diharapkan dapat memberikan manfaat baik secara akademis maupun secara praktis. Adapun yang menjadi signifikansi penulisan ini adalah ;

#### **a. Signifikansi Akademis**

Secara akademis, penulisan ini dilakukan guna menambah wawasan dan pengetahuan baik bagi penulis khususnya dan umumnya bagi para pembaca. Penelitian ini diharapkan dapat melengkapi penelitian tentang pajak

penghasilan perusahaan pelayaran dibandingkan dengan negara lain sehingga penulisan ini diharapkan menjadi referensi bagi penulisan selanjutnya.

b. Signifikansi Praktis

Penulisan ini dianggap dapat memberikan kontribusi bagi para pembuat kebijakan dalam menentukan kebijakan PPh yang tepat untuk perusahaan pelayaran nasional. Penulisan ini diharapkan dapat memberikan referensi bagi pembuat kebijakan khususnya pemerintah dalam memberikan fasilitas perpajakan untuk memberdayakan perusahaan pelayaran.

### 1.5 Sistematika Penulisan

Dalam penelitian ini, peneliti membagi ke dalam beberapa bagian. Adapun sistematika dari penelitian ini dapat disajikan sebagai berikut :

#### **BAB 1           PENDAHULUAN**

Pada bab ini, penulis menggambarkan latar belakang masalah, pokok permasalahan yang menjadi dasar penelitian, tujuan penelitian, dan signifikansi penulisan serta sistematika penulisan.

#### **BAB 2           TINJAUAN PUSTAKA**

Merupakan penguraian dasar-dasar pemikiran ataupun konsep-konsep teoritis sebagai landasan dalam melakukan analisis terhadap penelitian ini yang disertai dengan tinjauan pustaka yang berasal dari penelitian-penelitian sebelumnya sebagai sumber informasi. Selain daripada itu, bab ini juga menjabarkan kerangka pemikiran yang merupakan kaitan antara konteks penelitian dengan metode yang digunakan.

#### **BAB 3           METODE PENELITIAN**

Pada bab 3 akan dijelaskan metode penelitian yang digunakan penulis dalam penelitian ini. Metode penelitian terdiri dari pendekatan penelitian, jenis penelitian, teknik pengumpulan data, teknik analisis data, narasumber atau informan, metode dan strategi penelitian, penentuan site penelitian, pembatasan penelitian, keterbatasan penelitian dan proses penelitian.

**BAB 4            GAMBARAN PERUSAHAAN PELAYARAN INDONESIA  
DAN KEBIJAKAN PERPAJAKAN ATAS PENGHASILAN  
YANG DIPEROLEH SERTA GAMBARAN KEBIJAKAN  
PPH DI SINGAPURA DAN FILIPINA**

Pada bab ini, penulis akan menguraikan gambaran perusahaan pelayaran dan kegiatan atau bentuk usaha yang dilakukan perusahaan pelayaran baik perusahaan pelayaran nasional maupun perusahaan pelayaran asing serta kebijakan pemajakan atas penghasilan yang diperoleh, gambaran kebijakan pajak penghasilan di Singapura dan Filipina

**BAB 5            ANALISIS KEBIJAKAN PPH ATAS PERUSAHAAN  
PELAYARAN UNTUK MENINGKATKAN DAYA SAING  
DIKOMPARASIKAN DENGAN SINGAPURA DAN  
FILIPINS SERTA MELAKUKAN EVALUASI KEBIJAKAN**

Bab ini akan menganalisis kebijakan pemajakan atas penghasilan yang diperoleh perusahaan pelayaran nasional dari pengangkutan muatan ekspor dan impor dengan melakukan perbandingan dengan Singapura dan Filipina. Kemudian kebijakan PPh atas pelayaran nasional akan dievaluasi mengingat bahwa kebijakan ini sudah berlangsung selama enam belas tahun dan belum pernah dievaluasi.

**BAB 6            SIMPULAN DAN SARAN**

Bab ini dibagi menjadi dua sub-bab yaitu simpulan yang merupakan rangkuman dari analisis pada bab sebelumnya, dan saran yang ditujukan sebagai solusi pemecahan masalah dari hasil penelitian yang dilakukan.

## BAB 2

### TINJAUAN PUSTAKA DAN KERANGKA TEORI

#### 2.1 Tinjauan Pustaka

Dalam melakukan penelitian mengenai “Kebijakan Fiskal dan Evaluasi Kebijakan PPh untuk Mendorong Daya Saing Perusahaan Pelayaran Nasional” peneliti melakukan peninjauan terhadap penelitian-penelitian sebelumnya yang terkait dengan penelitian ini. Hal ini bertujuan untuk membandingkan penelitian yang akan dilakukan peneliti dengan penelitian-penelitian sebelumnya sebagai pembandingan.

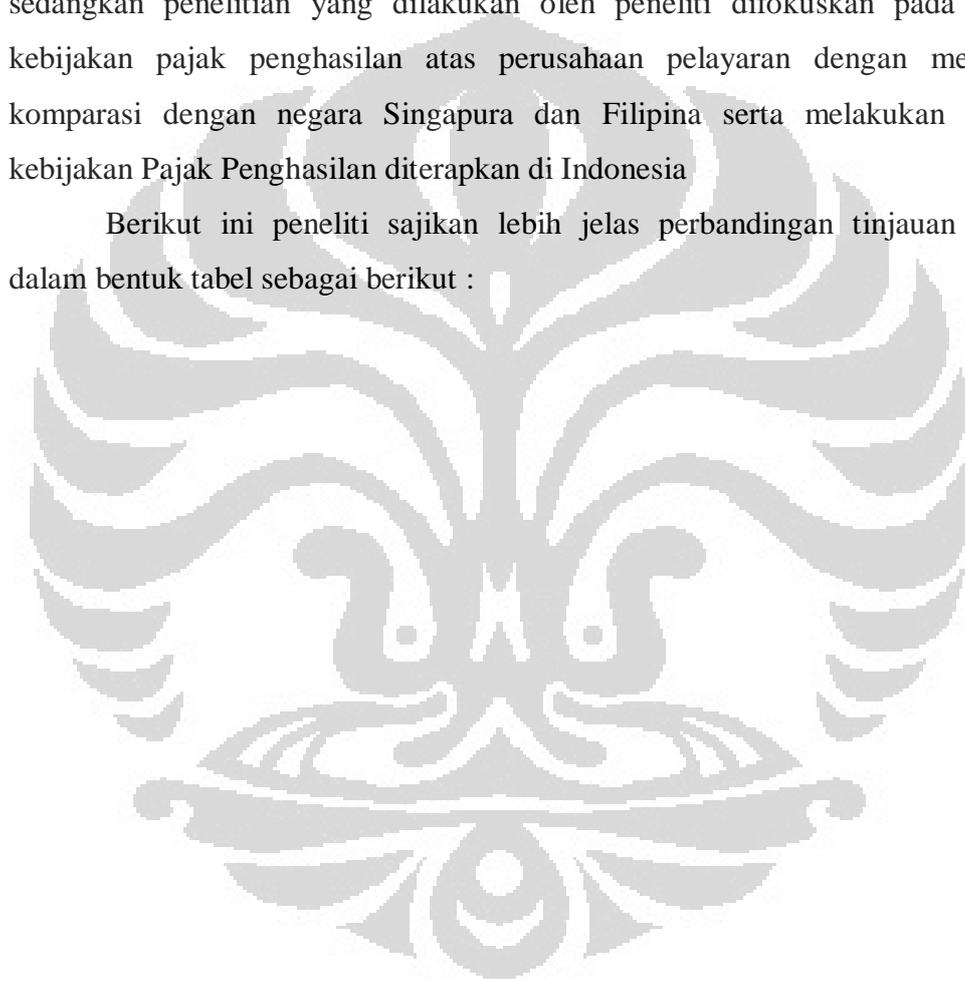
Peneliti mengambil hasil dari dua penelitian terdahulu yang terkait dengan pajak penghasilan dan komparasi kebijakan perpajakan dengan luar negeri. Penelitian pertama yang digunakan peneliti sebagai penelitian pembandingan adalah penelitian yang dilakukan oleh Nurida Wandita, mahasiswa Program Sarjana Ekstensi, Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik (FISIP), Universitas Indonesia tahun 2010 dengan judul “Kebijakan Pajak Pertambahan Nilai atas Usaha Jasa Pelayaran”. Penelitian ini menggunakan pendekatan kualitatif bersifat deskriptif dan tehnik pengumpulan data dalam penelitian ini dilakukan dengan cara studi literatur dan wawancara.

Penelitian kedua yang digunakan oleh penulis adalah penelitian yang dilakukan oleh Edwin Basten Matualaga, mahasiswa Program Sarjana Ekstensi, Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik (FISIP), Universitas Indonesia tahun 2011 dengan judul “Analisis Implementasi Perlakuan Pajak Penghasilan (PPh) atas Persewaan Kapal *Floating Production Storage & Offloading* dari Perusahaan Pelayaran Luar Negeri”. Penelitian ini menggunakan pendekatan kualitatif yang bersifat deskriptif dengan manfaat yang bersifat murni, sedangkan berdasarkan dimensi waktu yang digunakan, penelitian ini termasuk dalam penelitian *cross sectional*. Tehnik pengumpulan data yang dilakukan dalam penelitian ini adalah studi kepustakaan dan studi lapangan.

Persamaan antara penelitian yang dilakukan peneliti dengan penelitian pertama adalah sama-sama melakukan analisis terhadap kebijakan pajak atas perusahaan pelayaran. Sedangkan perbedaannya terletak pada objeknya, penelitian

yang dilakukan peneliti difokuskan pada penghasilan yang diperoleh perusahaan pelayaran sedangkan penelitian pertama memfokuskan penelitiannya terhadap Pajak Pertambahan Nilai atas usaha jasa pelayaran. Persamaan penelitian yang dilakukan peneliti dengan penelitian kedua adalah sama-sama mengkaji perlakuan Pajak Penghasilan dari Perusahaan pelayaran akan tetapi terdapat perbedaan antara penelitian tersebut yaitu, penelitian kedua difokuskan pada pajak penghasilan atas persewaan kapal *Floating Production Storage & Offloading* sedangkan penelitian yang dilakukan oleh peneliti difokuskan pada analisis kebijakan pajak penghasilan atas perusahaan pelayaran dengan melakukan komparasi dengan negara Singapura dan Filipina serta melakukan evaluasi kebijakan Pajak Penghasilan diterapkan di Indonesia

Berikut ini peneliti sajikan lebih jelas perbandingan tinjauan pustaka dalam bentuk tabel sebagai berikut :



Tabel 2.1 Matriks Perbandingan Tinjauan Pustaka

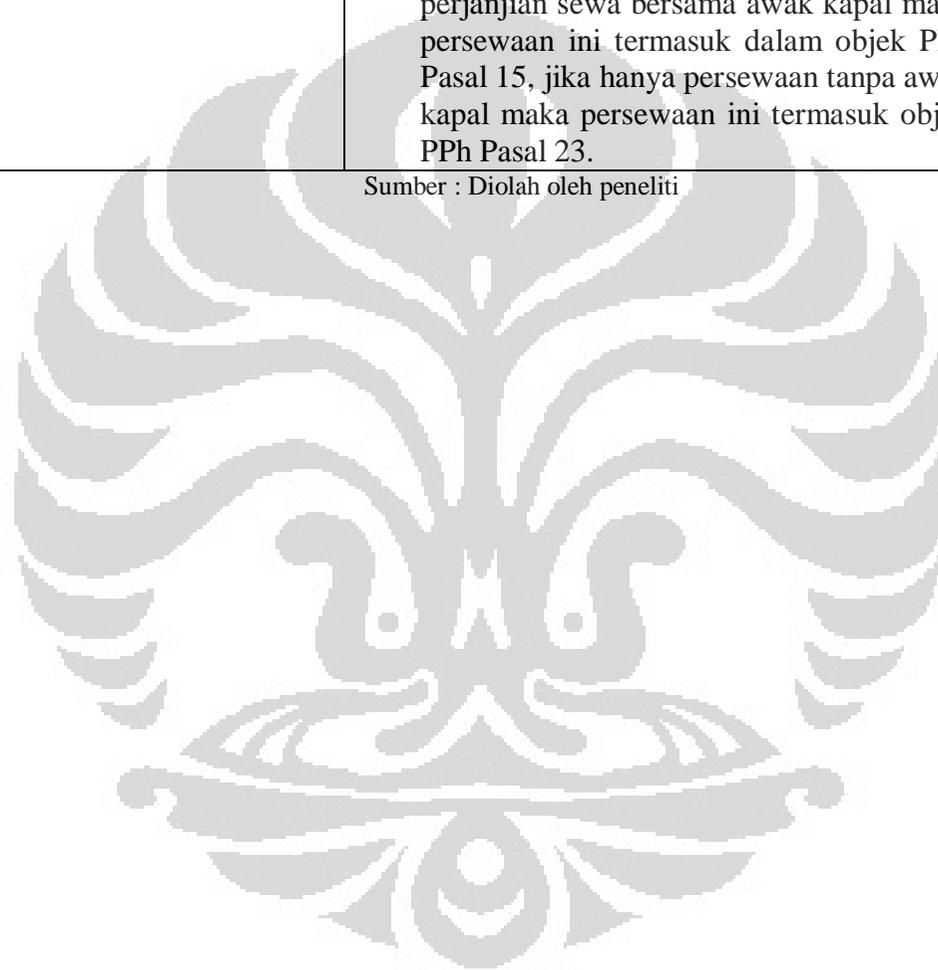
	Penelitian 1	Penelitian 2	Penelitian 3
<b>Nama</b>	Nurida Wandita Sari (2010)	Edwin Basten Matualaga (2011)	Ribka Lisabeth Damanik (2012)
<b>Judul</b>	Kebijakan Pajak Pertambahan Nilai atas Usaha Jasa Pelayaran	Analisis Implementasi Perlakuan Pajak Penghasilan (PPh) atas Persewaan Kapal <i>Floating Production Storage &amp; Offloading</i> dari Perusahaan Pelayaran Luar Negeri	Kebijakan Fiskal dan Evaluasi Kebijakan PPh untuk Mendorong Daya Saing Perusahaan pelayaran Nasional
<b>Pertanyaan Penelitian</b>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Bagaimana perlakuan Pajak Pertambahan Nilai atas usaha jasa pelayaran yang dilakukan oleh perusahaan pelayaran nasional dan perusahaan pelayaran non nasional berdasarkan ketentuan perpajakan Indonesia?</li> <li>2. Bagaimana perlakuan Pajak Pertambahan Nilai atas usaha jasa pelayaran yang diterapkan di negara Singapura dan Malaysia?</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Apakah dasar argumentasi antara Wajib Pajak dan Fiskus dalam mengenakan PPh atas kegiatan pengangkutan dan sewa kapal FPSO)?</li> <li>2. Perlakuan PPh manakah yang paling tepat dikenakan atas pengangkutan dan persewaan kapal FPSO?</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Bagaimana perbandingan perlakuan Pajak Penghasilan perusahaan pelayaran Indonesia dan Singapura dan Filipina?</li> <li>2. Bagaimana evaluasi kebijakan Pajak Penghasilan (PPh) perusahaan pelayaran dalam rangka meningkatkan daya saing perusahaan pelayaran nasional?</li> </ol>
<b>Tujuan Penelitian</b>	<ol style="list-style-type: none"> <li>a. Untuk mengetahui bagaimana perlakuan Pajak Pertambahan Nilai atas usaha jasa pelayaran yang dilakukan oleh perusahaan pelayaran nasional dan perusahaan pelayaran non nasional berdasarkan ketentuan perpajakan</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>a. Untuk mengetahui apa sajakah batasan-batasan /dasar dikenakannya pemotongan PPh Pasal 15 (Final) atas penghasilan yang diperoleh sehubungan dengan pengangkutan &amp; persewaan kapal FPSO dari Perusahaan Pelayaran Luar Negeri Tersebut.</li> <li>b. Untuk mengetahui kepastian perlakuan pengenaan Pajak Penghasilan (PPh) atas</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>a. Menggambarkan perbandingan ketentuan perpajakan atas penghasilan yang diperoleh perusahaan pelayaran di Indonesia, Singapura dan Filipina.</li> <li>b. Melakukan evaluasi kebijakan Pajak Penghasilan (PPh)</li> </ol>

	Indonesia. b. Untuk mengetahui bagaimana perlakuan Pajak Pertambahan Nilai atas usaha jasa pelayaran yang diterapkan di Singapura dan Malaysia.	pengangkutan & persewaan kapal FPSO dari perusahaan Pelayaran Luar Negeri tersebut.	perusahaan pelayaran dalam rangka meningkatkan daya saing perusahaan pelayaran nasional.
<b>Metode Penelitian</b>	Pendekatan Penelitian : Kualitatif. Jenis Penelitian : a. Berdasarkan Tujuan : Deskriptif. b. Berdasarkan Manfaat : Murni. c. Berdasarkan Dimensi Waktu : <i>Cross Sectional Research</i> . Tehnik Pengmpulan Data : 1. Studi Literatur 2. Wawancara	Pendekatan Penelitian : Kualitatif Jenis Penelitian : a. Berdasarkan Tujuan : Deskriptif. b. Berdasarkan Manfaat : Murni. c. Berdasarkan Dimensi Waktu : <i>Cross Sectional Research</i> . Tehnik Pengmpulan Data : 1. Studi Kepustakaan 2. Studi Lapangan	Pendekatan Penelitian : Kualitatif. Jenis Penelitian : d. Berdasarkan Tujuan : Deskriptif. e. Berdasarkan Manfaat : Murni. f. Berdasarkan Dimensi Waktu : <i>Cross Sectional Research</i> . Tehnik Pengmpulan Data : 1. Penelitian Kepustakaan ( <i>Library Research</i> ) 2. Penelitian Lapangan ( <i>Filed Reseacrh</i> )
<b>Hasil Penelitian</b>	a. Terdapat perbedaan perlakuan Pajak Pertambahan Nilai antara Perusahaan pelayaran Nasional dan Perusahaan Pelayaran Non Nasional. Kegiatan usaha jasa pelayaran nasional diberikan fasilitas bebas PPN dalam rangka impor dan penyerahannya wajib mencantumkan Surat Keterangan Bebas (SKB) PPN sedangkan perusahaan	a. Dasar Wajib Pajak dalam Mengenakan PPh sehubungan dengan kegiatan pengangkutan kapal FPSO ( <i>Floating Production Storage &amp; Offloading</i> ) adalah berdasarkan surat Dirjen Pajak No. 271/PJ.031/2010 DAN SE-32/PJ.04/1996 yang mengenakan PPh Pasal 15 (final). Sedangkan dasar Fiskus dalam mengenakan PPh atas kegiatan pengangkutan kapal FPSO mengacu kepada Perjanjian Penghindaran Pajak Berganda (P3B) dan ketentuan domestik	

	<p>pelayaran non nasional tidak menerima fasilitas ini.</p> <p>b. Negara Singapura dan Malaysia tidak menetapkan PPN bagi perusahaan asing yang ingin melakukan kegiatan pelayaran di kedua negara tersebut. Hal ini dikarenakan negara Singapura dan Malaysia lebih menitikberatkan sumber pendapatan negaranya dari sektor jasa dibandingkan dari sektor pajak.</p>	<p>KMK No. 417/PJ. 4/1996 dan SE-32/PJ. 04/1996. Berdasarkan kedua peraturan tersebut pengenaan PPh Pasal 15 harus didasarkan pada syarat kumulatif yaitu :</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Pengangkutan orang /barang yang dilakukan oleh Perusahaan Pelayaran.</li> <li>2. Dari pelabuhan ke pelabuhan.</li> </ol> <p>Jika salah satu tidak terpenuhi maka penghasilan sehubungan dengan kegiatan pengangkutan menjadi objek PPh Pasal 15 (final). Dasar Fiskus mengenakan PPh atas persewaan kapal FPSO adalh berdasarkan P3B Artikel 8 (kombinasi OECD /UN Model (Alternatif B)) tentang <i>shipping &amp; air transport</i> serta ketentuan perpajakan domestik SE-32/PJ. 04/1996 DAN S-852/PJ. 341/2003 tentang penegasan perlakuan PPh atas sewa kapal.</p> <p>b. Perlakuan pengenaan (pemotongan) PPh atas kegiatan pengangkutan &amp; persewaan kapal FPSO diatur dalam KMK No. 417.KMK.04/1996 sehingga terhadap pengangkutan kapal FPSO bukan merupakan objek PPh Pasal 15 (final). Perlakuan pengenaan (pemotongan) PPh terhadap persewaan kapal FPSO diatur dalam P3B Artikel 8 OECD /UN Model. Ketentuan tersebut diperjelas oleh S-852/PJ.341/2003 tentang penegasan perlakuan PPh atas persewaan kapal.</p>	
--	---	---	--

		<p>Ketentuan ini merujuk pada kontrak, jika dalam kontrak terdapat ketentuan bahwa perjanjian sewa bersama awak kapal maka persewaan ini termasuk dalam objek PPh Pasal 15, jika hanya persewaan tanpa awak kapal maka persewaan ini termasuk objek PPh Pasal 23.</p>	
--	--	---	--

Sumber : Diolah oleh peneliti



## 2.2 Kerangka Teori

Peneliti menggunakan beberapa konsep dan teori yang relevan sebagai landasan pemikiran dan pedoman dalam melakukan penelitian ini diantaranya :

### 2.2.1. Fungsi Pemerintahan

Dari segi ekonomi, pemerintah mempunyai tiga fungsi utama, yaitu mengatasi masalah inefisiensi dalam mengalokasikan sumber-sumber ekonomi, mendistribusikan penghasilan dan kekayaan kepada masyarakat sehingga tercapai masyarakat adil dan makmur. Pemerintah juga berfungsi untuk mengatasi masalah-masalah yang timbul sebagai akibat dari fluktuasi perekonomian dan menjaga /menjamin tersedianya lapangan kerja (memperkecil tingkat pengangguran) serta penjaga stabilitas harga. Menurut Musgrave fungsi tersebut merupakan *fiscal function*. Secara lebih rinci fungsi kebijakan fiskal yang dijalankan oleh pemerintah adalah sebagai berikut :

#### a. Fungsi Alokasi

Fungsi alokasi menurut Musgrave adalah *“The provision for social goods, or the process by which total resource use is divided between private and social goods and by which the mix of social goods chosen. This provision may be termed the allocation function of budget policy. Regulatory policies, which may also be considered a part of the allocation function, are not included here because they are not primarily a problem of budget policy”*. Fungsi ini tergambar dalam kegagalan pasar sehingga pemerintah perlu melakukan intervensi ketika pasar tidak mau memproduksi. Barang-barang yang tidak tersedia di pasar pada umumnya adalah *public good* (Rosdiana & Tarigan, 2005, h.4).

#### b. Fungsi Distribusi

Menurut Musgrave fungsi distribusi : *“Adjustment of the distribution of income and wealth to ensure conformance with what society considers a “fair” or “just” state of distribution”*. Melalui pemungutan pajak, negara bisa menyediakan pelayanan kesehatan yang murah dan pendidikan yang terjangkau untuk seluruh

lapisan masyarakat dan bisa memberikan subsidi atas pengadaan rumah murah dan barang-barang kebutuhan pokok lainnya (Rosdiana & Tarigan, 2005, h.7).

### c. Fungsi Stabilisasi

Menurut Musgrave fungsi stabilisasi adalah *“The use of budget policy as a means of maintaining high employment, of reasonable degree of price level stability, and an appropriate rate of economic growth, with allowances for effects on trade and on the balance of payments. We refer to all these objectives as the stabilization function”*. Peranan pemungutan pajak sebagai instrumen fungsi stabilisasi pemerintah untuk mengatasi masalah pengangguran, inflasi, pertumbuhan ekonomi, suplai uang, nilai tukar dan aspek makro ekonomi lainnya (*macroeconomic problems*) tidak bisa diselesaikan oleh pasar secara otomatis sehingga pemerintah harus menangani hal-hal tersebut (Rosdiana & Tarigan, h.17).

### d. Fungsi Regulasi

Pasar tidak mampu mengatasi setiap permasalahan yang terjadi dalam produksi barang atau jasa sehingga pemerintah harus melakukan intervensi. Eksternalitas yang tidak dapat diatasi pasar seperti limbah yang berbahaya atau efek samping dari suatu proses produksi dianggap sebagai kegagalan pasar. Pasar tidak mempunyai otoritas untuk membatasi dampak buruk tersebut dan menghukum setiap orang atau badan yang melakukannya. Dalam hal ini, pemerintah berfungsi sebagai regulator (Rosdiana & Tarigan, 2005, h.33-35).

## 2.2.2. Kebijakan Publik

Kebijakan (*policy*) menurut Budiardjo dalam bukunya adalah suatu kumpulan keputusan yang diambil oleh seorang pelaku atau kelompok politik, dalam usaha memilih tujuan dan cara untuk mencapai tujuan itu. Pada prinsipnya, pihak yang membuat kebijakan-kebijakan mempunyai kekuasaan untuk melaksanakannya. Para sarjana menekankan aspek kebijakan umum (*public policy, beleid*), menganggap bahwa setiap masyarakat mempunyai beberapa tujuan bersama. Cita-cita bersama ini ingin dicapai melalui usaha bersama, dan untuk itu perlu ditentukan rencana-rencana

yang mengikat, yang dituang dalam kebijakan (*policies*) oleh pemerintah (Budiarjo, 2008, h.20).

Anderson yang dikutip oleh Winarno kebijakan merupakan arah tindakan yang mempunyai maksud yang ditetapkan oleh seorang aktor atau sejumlah aktor dalam mengatasi suatu masalah atau suatu persoalan. Konsep kebijakan ini dianggap tepat karena memusatkan perhatian pada apa yang sebenarnya dilakukan dan bukan pada apa yang diusulkan atau dimaksudkan. Selain itu, konsep ini juga membedakan kebijakan dari keputusan yang merupakan pilihan di antara berbagai alternatif yang ada (Winarno, 2005, h.16).

Kebijakan publik (*public policy*) oleh Dye diartikan sebagai “*whatever governments choose to do or not to do*” (Dye, 2002, h.1). Kebijakan publik adalah apapun yang pemerintah pilih untuk melakukan atau tidak melakukan sesuatu. Pendapat senada dikemukakan oleh Edward III dan Sharkansky dalam Widodo mengemukakan bahwa kebijakan publik adalah “*what Governments say and do, or not to do. It is the goals or purpose of government*” (Widodo, 2007, h.12).

Nugroho dalam bukunya mengutip pendapat Thomas R. Dye yang mendefinisikan kebijakan publik sebagai segala sesuatu yang dikerjakan pemerintah, mengapa mereka melakukan, dan hasil apa yang membuat sebuah kehidupan bersama tampil berbeda (Nugroho, 2003, h.3). Definisi lain dari kebijakan publik diungkapkan oleh Nugroho (Nugroho, 2008, h.55), yaitu :

“Kebijakan publik adalah keputusan yang dibuat oleh negara, khususnya pemerintah, sebagai strategi untuk merealisasikan tujuan negara yang bersangkutan. Kebijakan publik adalah strategi untuk mengantar masyarakat pada masa awal, memasuki masyarakat pada masa transisi, untuk menuju pada masyarakat yang dicita-citakan”.

#### **a. Analisis Kebijakan Publik**

Sebagai suatu istilah “analisis kebijakan” terkait erat dengan penggunaan beragam tehnik untuk meningkatkan atau merasionalkan proses pembuatan kebijakan. Menurut Quade yang dikutip Parsons tujuan utama analisis ini adalah membantu pembuat keputusan untuk membuat pilihan yang lebih baik ketimbang yang dibuat

pihak lain. Untuk melakukan hal ini, analisis tersebut melalui tiga tahap (Parsons, 2008, h.57) :

“Pertama, penemuan, yakni usaha untuk menemukan alternatif yang memuaskan dan terbaik di antara alternatif-alternatif yang tersedia ; kedua penerimaan, yakni membuat temuan itu agar bisa diterima dan dimasukkan ke dalam kebijakan atau keputusan ; ketiga, implementasi, yakni menerapkan keputusan kebijakan tanpa ada perubahan terlalu banyak yang bisa membuat alternatif itu menjadi tidak memuaskan”.

Menurut Lasswell dikutip Dunn analisis kebijakan adalah aktivitas menciptakan pengetahuan tentang dan dalam proses pembuatan kebijakan. Dalam menciptakan pengetahuan tentang proses pembuatan kebijakan, analisis kebijakan meneliti sebab, akibat, dan kinerja kebijakan dan program publik (Dunn, 2003, h.1). Proses analisis kebijakan menurut Dunn adalah serangkaian aktivitas intelektual yang dilakukan di dalam proses kegiatan yang pada dasarnya bersifat politis. Analisis kebijakan dilakukan untuk menciptakan, secara kritis menilai, dan mengkomuniaksikan pengetahuan yang relevan dengan kebijakan dalam satu atau lebih tahap proses pembuatan kebijakan (Dunn, 2003, h. 22-23). Tahapan-tahapan dalam proses pembuatan kebijakan menurut Dunn adalah sebagai berikut :

**Penyusunan Agenda** : Perumusan masalah dapat membantu menemukan asumsi-asumsi yang tersembunyi, mendiagnosis penyebab-penyebabnya, memetakan tujuan-tujuan yang memungkinkan, memadukan pandangan-pandangan yang bertentangan, dan merancang peluang-peluang kebijakan yang baru.

**Formulasi Kebijakan** : Peramalan dapat menguji masa depan yang plausibel, potensial, dan secara normatif bernilai, mengestimasi akibat dari kebijakan yang ada atau yang diusulkan, mengenali kendala-kendala yang memungkinkan akan terjadi dalam pencapaian tujuan, dan mengestimasi kelayakan politik (dukungan dan oposisi) dari berbagai pilihan.

**Adopsi Kebijakan** : Rekomendasi membantu mengestimasi tingkat risiko dan ketidakpastian, mengenali eksternalitas dan akibat ganda, menentukan kriteria dalam pembuatan pilihan, dan menentukan pertanggungjawaban administratif bagi implementasi kebijakan.

**Implementasi Kebijakan** : Pada tahap implementasi kebijakan dilakukan pemantauan (*monitoring*). Pemantauan membantu menilai tingkat kepatuhan, menemukan akibat-akibat yang tidak diinginkan dari kebijakan dan program, mengidentifikasi hambatan dan rintangan implementasi, dan menemukan letak pihak-pihak yang bertanggung jawab pada setiap tahap kebijakan.

**Penilaian Kebijakan** : Unit-unit pemeriksaan dan akuntansi dalam pemerintahan menentukan apakah badan-badan eksekutif, legislatif, dan peradilan memenuhi persyaratan undang-undang dalam pembuatan kebijakan dan pencapaian tujuan. Penilaian kebijakan dilakukan dengan evaluasi. Evaluasi membuahkan pengetahuan yang relevan dengan kebijakan tentang ketidaksesuaian antara kinerja kebijakan yang diharapkan dengan yang benar-benar dihasilkan. Evaluasi tidak hanya menghasilkan kesimpulan mengenai seberapa jauh masalah telah terselesaikan; tetapi juga menyumbang pada klarifikasi dan kritik terhadap nilai-nilai yang mendasari kebijakan, membantu dalam penyesuaian dan perumusan kembali masalah (Dunn, 2003, h.23-29).

Evaluasi kebijakan publik merupakan suatu proses untuk menilai seberapa jauh suatu kebijakan publik dapat membuahkan hasil yaitu membandingkan antara hasil yang diperoleh dengan tujuan dan /atau target kebijakan publik yang ditentukan (Widodo, 2007, 112). Setelah melakukan evaluasi, diperoleh informasi apakah kebijakan tersebut berhasil atau gagal sehingga dapat merekomendasikan kebijakan berkaitan dengan nasib atau masa depan kebijakan publik yang sedang dievaluasi tadi (h.125).

Dunn dalam bukunya menjelaskan bahwa evaluasi memainkan sejumlah fungsi utama dalam analisis kebijakan. Pertama, evaluasi memberi informasi yang valid dan dapat dipercaya mengenai kinerja kebijakan, yaitu seberapa jauh kebutuhan, nilai dan kesempatan telah dapat dicapai melalui tindakan publik. Dalam hal ini, evaluasi mengungkapkan seberapa jauh tujuan-tujuan tertentu (misalnya, perbaikan kesehatan) dan target tertentu (sebagai contoh, 20% pengurangan penyakit kronis pada tahun 1990) telah dicapai (Dunn, 2003, h. 609-610).

Kedua, evaluasi memberi sumbangan pada klarifikasi dan kritik terhadap nilai-nilai yang mendasari pemilihan tujuan dan target. Nilai diperjelas dengan mendefinisikan dan mengoperasikan tujuan dan target. Nilai juga dikritik dengan menanyakan secara sistematis kepastian tujuan dan target dalam hubungan dengan masalah yang dituju. Dalam menanyakan kepastian tujuan dan sasaran, analisis dapat menguji alternatif sumber nilai (misalnya, kelompok kepentingan dan pegawai negeri, kelompok-kelompok klien) maupun landasan mereka dalam berbagai bentuk rasionalitas (teknis, ekonomis, legal, sosial, substantif) (Dunn, 2003, h.610).

Dunn dalam bukunya menjelaskan ada enam kriteria evaluasi, yaitu (Dunn, 2003, h.610) :

1. Efektivitas (*Effectivity*) menyangkut apakah hasil yang diinginkan telah dicapai.
2. Efisiensi (*Efficiency*) menyangkut seberapa banyak usaha diperlukan untuk mencapai hasil yang diinginkan.
3. Kecukupan (*Adequacy*) berkaitan dengan seberapa jauh pencapaian hasil yang diinginkan memecahkan masalah.
4. Perataan (*Equity*) yaitu apakah biaya dan manfaat didistribusikan dengan merata kepada kelompok-kelompok yang berbeda.
5. Responsitas (*Responsiveness*) yaitu apakah hasil kebijakan memuaskan kebutuhan, preferensi atau nilai kelompok-kelompok tertentu.
6. Ketepatan (*Appropriateness*) adalah apakah hasil (tujuan) yang diinginkan benar-benar berguna atau bernilai.

Ketiga, evaluasi memberi sumbangan pada aplikasi metode-metode analisis kebijakan lainnya, termasuk perumusan masalah dan rekomendasi. Informasi tentang tidak memadainya kinerja kebijakan dapat memberi sumbangan pada perumusan ulang masalah kebijakan, sebagai contoh dengan menunjukkan bahwa tujuan dan target perlu didefinisikan ulang. Evaluasi dapat pula menyumbang definisi alternatif kebijakan yang baru atau revisi kebijakan dengan menunjukkan bahwa alternatif kebijakan yang diunggulkan sebelumnya perlu dihapus dan diganti dengan yang lain (Dunn, 2003, h.611).

Berdasarkan pengertian dan penjelasan tentang tahap-tahap pembuatan kebijakan di atas, maka penelitian ini ditekankan pada penilaian kebijakan, karena kebijakan atas penghasilan yang diperoleh dari perusahaan pelayaran Indonesia, Singapura dan Filipina berbeda perlakuannya selain daripada itu, kebijakan PPh Pasal 15 ini sudah berlangsung selama enam belas tahun sehingga perlu dilakukan penilaian terhadap kebijakan tersebut.

### 2.2.3. Kebijakan Fiskal

Kebijakan fiskal mempunyai dua instrumen pokok, yakni ; perpajakan (*tax policy*) dan pengeluaran (*expenditure policy*). Dengan menggunakan dua komponen utama tersebut, kebijakan fiskal mampu menjawab pertanyaan tentang bagaimana pengaruh penerimaan dan pengeluaran negara terhadap kondisi perekonomian, tingkat pengangguran, dan inflasi. Menurut Mankiw yang dikutip Subiyantoro dan Riphath dalam bukunya kebijakan fiskal didefinisikan sebagai “*the Government’s choise regarding levels of spending and taxation*”. Praktik kenegaraan di Indonesia, kebijakan fiskal merupakan keputusan bersama antara pemerintah dan Dewan perwakilan Rakyat (DPR) tentang besar penerimaan, pengeluaran, dan pinjaman sebagaimana ditetapkan dalam anggaran pendapatan dan belanja negara (APBN) yang ditetapkan dengan maksud untuk mengarahkan perekonomian Indonesia mencapai kondisi tertentu, sebagaimana ditetapkan dalam Garis Besar Haluan Negara, Rencana Pembangunan Lima Tahunan atau Propernas (Subiyantoro dan Riphath, 2004, h.3-4). Berdasarkan pengertian tersebut, dapat dikatakan bahwa kebijakan fiskal bersifat dinamis sesuai dengan situasi dan kondisi maupun sejalan dengan pemikiran dari pembuat kebijakan tersebut yang turut mengalami pergantian.

Kebijaksanaan fiskal terdiri dari perubahan pengeluaran pemerintah atau perpajakan dengan tujuan untuk mempengaruhi besar serta susunan permintaan agregat (khususnya permintaan swasta). Indikator yang biasa dipakai untuk kebijaksanaan fiskal ini adalah *budget* defisit, yakni selisih antara pengeluaran pemerintah (dan juga pembayaran transfer) dengan penerimaan (terutama dari pajak) (Nopirin, 1993, h.97).

Menurut Mansury dalam buku Rodiana dan Irianto menjelaskan bahwa Kebijakan fiskal merupakan bagian dari kebijakan publik dalam lingkup yang lebih khusus karena kebijakan tersebut dibuat oleh pemerintah untuk mencapai tujuan-tujuan tertentu. Berdasarkan definisi kebijakan publik, kebijakan fiskal termasuk dalam pengertian kebijakan publik dalam lingkup yang lebih khusus karena kebijakan tersebut dikeluarkan oleh pemerintah (pihak yang memiliki otoritas publik) dalam rangka mencapai tujuan-tujuan tertentu (Rosdiana dan Irianto, 2012, h.83) . Kebijakan fiskal mempunyai tiga tujuan utama, yaitu (Due, 1985, h.249) :

1. Untuk menjamin bahwa laju pertumbuhan perekonomian yang sebenarnya menyamai laju pertumbuhan potensial, dengan mempertahankan kesempatan kerja yang penuh.
2. Untuk mencapai suatu tingkatan harga umum stabil yang wajar.
3. Untuk meningkatkan laju pertumbuhan potensial, kalau mungkin tanpa merintangai tujuan-tujuan lain dari masyarakat yang hendak dicapai.

#### **2.2.4. Kebijakan Pajak**

Mansury membagi kebijakan fiskal kedalam dua pengertian, yaitu berdasarkan pengertian luas dan pengertian sempit. Kebijakan fiskal dalam arti luas adalah kebijakan untuk mempengaruhi produksi masyarakat, kesempatan kerja dan inflasi dengan menggunakan instrumen pemungutan pajak dan belanja negara. Sedangkan pengertian kebijakan fiskal dalam arti yang sempit adalah kebijakan yang berhubungan dengan penentuan apa yang akan dijadikan sebagai *tax base*, siapa-siapa yang akan dikenakan pajak, siapa-siapa yang dikecualikan, apa-apa yang akan dijadikan sebagai objek pajak, apa saja yang dikecualikan, bagaimana menentukan besarnya pajak yang terutang dan bagaimana menentukan prosedur pelaksanaan kewajiban pajak terutang (Rosdiana dan Irianto, 2012, h.84). Kebijakan pajak adalah kebijakan fiskal dalam arti sempit.

Menurut Michael P. Devereux, isu-isu penting dalam kebijakan pajak adalah sebagai berikut (Rosdiana dan Tarigan, 2005, h.94) :

- a. *What should the tax base be : income, expenditure, or a hybrid?*

- b. *What should the tax rate schedule be?*
- c. *How should international income flows be taxed?*
- d. *How should environmental taxes be designed?*

Michael Barker dalam bukunya menyebutkan tiga dasar yang harus dipertimbangkan untuk membentuk suatu kebijakan pajak adalah efisiensi (efisiensi), *equity* (keadilan), dan *administrative cost* (biaya administrasi). Barker menyebutkan dalam bukunya efisiensi adalah “*concerned with minimizing the disruptive effects of raising revenues to supports state services*”. Dalam membangun suatu sistem pajak yang efisien harus berfokus pada hal-hal yang dapat meminimalkan efek yang dapat mengganggu meningkatnya penerimaan negara dalam mendukung pelayanan negara. Efek yang dapat mengganggu meningkatnya penerimaan negara dapat disebabkan oleh tarif pajak yang terlalu tinggi. Misalnya pajak untuk orang pribadi, pajak membuat orang-orang malas untuk bekerja dan menjadi tidak produktif. Efisiensi sistem perpajakan dapat dicapai dengan memperhatikan dua karakter berikut (Barker, 1983, h.26-27) :

1. *The level of taxes should be consonant with the local preference for state-provided public services.* Besarnya pajak harus sejalan dengan pelayanan publik yang diberikan namun tidak membuat pajak tersebut dipungut serendah mungkin.
2. *The structure of state taxes should not actively discriminate against actions which benefit economic development.* Struktur pajak tidak boleh diskriminatif terhadap tindakan yang menguntungkan perkembangan ekonomi. Banyak pajak yang menyebabkan ketidaefisiensi dalam ekonomi. Pajak penghasilan menghambat partisipasi angkatan kerja dan dapat pula menghambat investasi.

Kedua adalah *equity* (keadilan), Barker mengungkapkan tiga prinsip untuk membuat suatu pajak yang adil, yaitu (Barker, 1983, h.27) :

1. *All other factors being equal, the greater a household or firm's resources, the greater the amount of taxes it should pay.* Semakin besar penghasilan, semakin besar pula pajak yang harus dibayar. Hal ini merujuk pada keadilan vertikal.

2. *Those with similiar resouces should pay similiar amounts of tax.* Orang-orang dengan penghasilan yang sama seharusnya membayar pajak dalam jumlah yang sama pula. Hal ini merujuk pada keadilan horizontal.
3. *The greater the volume of public services received by a taxpayers, the greater the amount of taxes he should pay.* Semakin besar volume pelayanan publik yang diterima oleh wajib pajak, semakin besar pula jumlah pajak yang harus dibayar.

Hal ketiga dalam membangun kebijakan pajak menyangkut biaya administrasi (*administrative cost*). Pemungutan pajak tidak dapat dilakukan tanpa adanya biaya. Fiskus harus mengidentifikasi serta mengadili wajib pajak yang melakukan penghindaran pajak. Hal ini tentunya membutuhkan sumber daya manusia dan biaya administrasi dalam menangani ketidakpatuhan wajib pajak (Barker,1983,h.28).

Menurut Mansury dalam bukunya, kebijakan perpajakan mempunyai tujuan-tujuan tertentu antara lain (Mansury, 2000, h.5) ;

- a. Peningkatan kesejahteraan dan kemakmuran
- b. Distribusi penghasilan yang lebih adil, dan
- c. Stabilitas

Sistem pajak penghasilan yang baik dijelaskan Mansury dalam bukunya terdiri dari tiga unsur pokok yaitu (Mansury, 2000, h.3):

1. Kebijakan Pajak (*Tax Policies*)
2. Undang-Undang Perpajakan (*Tax law*)
3. Administrasi Perpajakan (*Tax Administration*)

Kebijakan perpajakan positif merupakan alternatif yang nyata-nyata dipilih dari berbagai pilihan lain, agar dapat dicapai sasaran yang hendak dituju sistem pajak penghasilan yang bersangkutan. Kebijakan pajak diatur dalam seperangkat undang-undang beserta dengan peraturan pelaksanaannya (*tax law*) yang dilaksanakan melalui sistem administrasi perpajakan (*tax administration*) yang telah dibentuk, yang meliputi pengertian : lembaga, personel, dan penyelenggaraan pemungutan pajak (Mansury, 2000, h.3-6).

### 2.2.5. Fungsi Pajak

Umumnya dikenal dua macam fungsi pajak, yaitu fungsi pajak *budgetair* dan fungsi pajak *regulerend*.

#### a. Fungsi *Budgetair*

Fungsi pajak *budgetair* yaitu suatu fungsi dalam mana pajak dipergunakan sebagai alat untuk memasukkan dana secara optimal ke kas negara berdasarkan undang-undang perpajakan yang berlaku (Nurmantu, 2005, h.36). Fungsi ini merupakan fungsi pajak yang utama dalam mengisi kas negara (*to raise government's revenue*). Suatu pemungutan pajak yang baik sudah seharusnya memenuhi asas *revenue productivity* (Rosdiana dan Tarigan, 2005, h.40).

#### b. Fungsi *Regulerend*

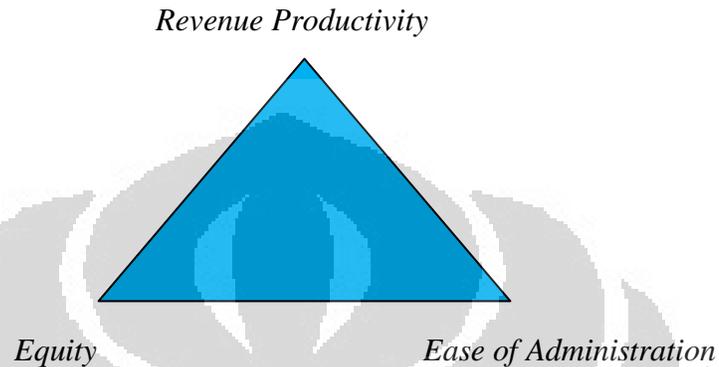
Pajak tidak hanya digunakan untuk mengisi kas negara akan tetapi digunakan pula untuk memencapai tujuan-tujuan tertentu yang telah ditetapkan oleh pemerintah (Rosdiana dan Tarigan, 2005, h.40-41) . Fungsi *regulerend* atau fungsi mengatur disebut juga sebagai fungsi tambahan karena fungsi ini berperan sebagai alat dalam mencapai tujuan-tujuan tertentu. Disebut sebagai fungsi tambahan karena fungsi ini hanya sebagai pelengkap dari fungsi utama pajak yaitu fungsi *budgetair* (Nurmantu, 2005, h.36).

### 2.2.6. Asas Pemungutan Pajak

Adam Smith menjelaskan empat asas yang harus dipenuhi dalam pemungutan pajak antara lain asas *Equity*, *Certainty*, *Convenience*, dan *Economy*. Dalam reformasi perpajakan yang dilakukan pemerintah Indonesia pada tahun 1984, ditetapkan enam sasaran utama, yaitu (Rosdiana, 2010, h.100) :

1. Penerimaan negara dari sektor perpajakan menjadi bagian dari penerimaan negara yang mandiri dalam rangka pembiayaan pembangunan nasional.
2. Pemerataan dalam pengenaan pajak dan keadilan dalam pembebanan pajak.
3. Menjamin adanya kepastian.
4. Sederhana.
5. Menutup peluang penghindaran pajak /atau penyeludupan pajak oleh Wajib Pajak dan penyalahgunaan wewenang oleh petugas pajak.
6. Memberikan dampak yang positif dalam bidang ekonomi.

Dasar pijakan penentuan sasaran-sasaran reformasi tersebut tidak lain adalah asas perpajakan yaitu *revenue productivity*, *equity /equality*, dan *ease of administration*. Dengan demikian, bila digambarkan secara sederhana sistem perpajakan yang baik (ideal) adalah seperti sebuah segitiga sama sisi.



Sumber : Rosdiana dan Irianto, 2012, h.158

**Gambar 2.2. Asas-Asas dalam Sistem Perpajakan yang Ideal**

Berikut ini dijelaskan beberapa asas yang penting untuk diperhatikan dalam mendesain sistem pengutan pajak (Rosdiana dan Irianto, 2012, h.159) :

a. Asas *Equity/Equality*

Keadilan merupakan salah satu asas yang sering kali menjadi pertimbangan penting dalam memilih *policy option* yang ada dalam membangun sistem perpajakan. Suatu sistem pemajakan dapat berhasil apabila masyarakatnya merasa yakin bahwa pajak-pajak dipungut pemerintah telah dikenakan secara adil dan setiap orang dan setiap orang membayar sesuai dengan bagiannya. Asas keadilan dalam PPh terdiri dari keadilan horizontal (*Horizontal Equity*) yaitu setiap wajib pajak yang berada dalam kondisi yang sama diperlakukan sama (*Equal treatment for equals*) dan keadilan vertikal (*Vertical Equity*) yaitu setiap wajib pajak yang mempunyai tambahan kemampuan ekonomis yang berbeda diperlakukan tidak sama (Rosdiana dan Irianto, 2012, h.159-162).

b. Asas Revenue Productivity

*Revenue productivity principle* adalah asas yang lebih menyangkut kepentingan pemerintah sehingga asas ini oleh pemerintah bersangkutan sering dianggap sebagai asas yang terpenting. Sesuai dengan fungsi utama pajak (fungsi

*budgetair*) harus selaras dengan asas *revenue productivity* ini (Rosdiana dan Irianto, 2012, h.163-164).

#### c. Asas *Ease of Administration*

Dalam “The Encyclopedia America”, asas *certainty*, *convenience*, dan *economy* dimasukkan dalam satu asas yaitu *the administrative principles* sebagaimana dikutip dalam buku Rosdian dan Irianto berikut ini :

“*The administrative principles of taxation are those of certainty, of convenience, and or economy*”.

Asas *Certainty* (kepastian) menyatakan bahwa harus ada kepastian, baik bagi petugas pajak maupun wajib pajak dan seluruh masyarakat dalam pemungutan pajak (Rosdiana dan Irianto, 2012, h.167). Asas *convenience* (Kemudahan/kenyaman) menyatakan bahwa saat pembayaran pajak hendaklah dimungkinkan pada saat yang menyenangkan/memudahkan wab pajak (Rosdiana dan Irianto, 2012, h.171). Asas *efficiency* dilihat dari dua sisi : sisi fiskus pemungutan pajak efisien jika biaya pemungutan pajak yang dilakukan kantor pajak lebih kecil daripada jumlah pajak yang berhasil dikumpulkan. Dari sisi wajib pajak, sistem pemungutan pajak efisien jika biaya yang harus dikeluarkan oleh wajib pajak untuk memenuhi kewajiban perpajakannya bisa seminimal mungkin (Rosdiana dan Irianto, 2012, h.171).

*Administrative cost* dalam buku Rosdiana dan Irianto terdiri dari *Fiscal Cost*, *Time Cost*, dan *Psychological Costs*. *Fiscal cost* adalah biaya atau beban yang dapat diukur dengan nilai uang yang harus dikeluarkan/ditanggung oleh wajib pajak berkaitan dengan proses pelaksanaan kewajiban-kewajiban dan hak-hak perpajakannya. *Time cost* merupakan biaya berupa waktu yang dibutuhkan untuk melaksanakan kewajiban-kewajiban dan hak-hak perpajakannya sedangkan *Psychological cost* adalah biaya psiki/psikologis antara lain berupa stress, dan atau/ketidaktenangan, kegamangan, kegelisahan, ketidakpastian, dan hak-hak perpajakannya (Rosdiana dan Irianto, 2012, h.177).

#### d. Asas *Simplicity*

Dalam menyusun suatu peraturan pajak harus diperhatikan asas kesederhanaannya. Dalam sistem pajak penghasilan, terdapat suatu metode penghitungan pajak yang disebut *presumptive tax* atau *deemed taxable income*

dengan menggunakan norma perhitungan sebagai asumsi atau perkiraan (Rosdiana dan Irianto, 2012, h.178-179).

### 2.2.7. Pajak Penghasilan

Pendekatan pengenaan pajak atas penghasilan pada umumnya menggunakan konsep *ability to pay approach* sebagaimana dijelaskan Rosdiana dan Tarigan dalam bukunya. Penghasilan merupakan satu tambahan ekonomis yang diterima wajib pajak pada suatu kurun waktu tertentu.

Salah satu konsep penghasilan yang paling banyak mempengaruhi kebijakan pajak karena dianggap paling mencerminkan keadilan tapi sekaligus dapat diterapkan yaitu konsep yang dikemukakan oleh Schanz, Haig dan Simon (*SHS Concept*). Inti dari SHS Concept adalah sebagai berikut :

- a. George Schanz mengemukakan apa yang disebut dengan *The Accretion Theory of Income* yang menyatakan bahwa pengertian penghasilan untuk keperluan perpajakan seharusnya tidak membedakan sumbernya dan tidak menghiraukan pemakaiannya, melainkan lebih menekankan kepada kemampuan ekonomis yang dapat dipakai untuk menguasai barang dan jasa (Rosdiana dan Tarigan, 2005, h.143-144).
- b. Haig merumuskan penghasilan sebagai *the money value of the net accretion to one's economic power between two points of time* atau *the increase or accretion in one's power to satisfy his wants in a given period in so far as that power consists* (Rosdiana dan Tarigan, 2005, h.144). Haig menekankan bahwa hakekat penghasilan itu adalah kemampuan untuk memenuhi kebutuhan untuk mendapatkan kepuasan, jadi bukan kepuasan itu sendiri. Penghasilan itu didapat pada saat tambahan kemampuan itu diterima, dan bukan pada saat kemampuan itu dipakai guna menguasai barang dan jasa pemuas kebutuhan, dan bukan juga pada saat barang dan jasa dipakai untuk memuaskan kebutuhan. Haig juga menekankan bahwa tambahan kemampuan yang dihitung sebagai penghasilan adalah hanya yang berbentuk uang dan dapat dihitung dengan memakai nilai uang, sebab jika tidak berbentuk uang dan tidak dapat dihitung dengan memakai nilai uang, maka

jumlahnya menjadi tidak dapat dihitung dan tidak dapat diukur Mansury, 2002, h.71).

- c. Menurut Henry C. Simon, penghasilan perseorangan secara luas mengandung arti sebagai pemanfaatan kontrol atas penggunaan sumber daya masyarakat yang terbatas. *”It has to do not with sensations, services, or goods but rather with rights which command prices (or to which prices may be imputed).* Perhitungannya termasuk (Rosdiana dan Tarigan, 2005, h.144):

1. *of the amount by which the value a person’s store of property rights would be increased, as between the beginning and end of the period, if he had consumed (destroyed) nothing; or*
2. *of the value of rights which he might have exercised in consumption without altering the value of his store of rights*

Dari kedua asumsi tersebut, Simons kemudian mengembangkan definisi penghasilan seperti berikut ini (Rosdiana dan Tarigan, 2005, h.144-145):

*“Personal income may be defined as the algebraic sum of (1) the market value of rights exercised in consumption and (2) the change in the value of the store of property rights between the beginning and the end of the period in question. In the words, it is merely the result obtained by adding consumption during the period to ‘wealth’ at the end of the period and then subtracting ‘wealth’ at the beginning.*

Dari definisi penghasilan yang dikemukakan oleh Schanz, Haig dan Simon kemudian dikenal dengan *SHS Income Concept*. Pokok pemikiran dari konsep penghasilan SHS adalah *The Accretion Theory of income* adalah teori yang menghasilkan konsep penghasilan yang memungkinkan untuk diterapkannya pendekatan *ability-to-pay-principle* (Mansuri, 2002, h.72).

Konsep yang dipakai dalam Pasal 4 Undang-Undang Pajak Penghasilan Indonesia pun terasa kental nuansa SHS-nya apabila disimak dari bunyi Pasal 4 berikut ini:

*“Yang menjadi Objek Pajak Penghasilan adalah Penghasilan setiap tambahan kemampuan ekonomis untuk yang diterima atau diperoleh oleh wajib pajak, baik yang berasal dari Indonesia maupun luar Indonesia yang dapat digunakan untuk konsumsi maupun menambah kekayaan wajib pajak yang bersangkutan, dengan nama dan dalam bentuk apapun.”*

### 2.2.8. *Global dan Schedular Taxation*

Victor Thuronyi mendefinisikan *global taxation* yaitu “A *global income tax* is one in which a single tax imposed on all income, whatever its nature” (Thuronyi, 1998, h. 495). *Global taxation* dapat diartikan sebagai suatu sistem pengenaan pajak atas penghasilan dengan cara menjumlahkan seluruh penghasilan apapun sifat dari penghasilan tersebut dan mengenakan satu struktur tarif. A *schedular income tax* is one in which separate taxes are imposed on different categories income (Thuronyi, 1998, h. 495). Pada *schedular taxation* penarikan pajak yang terpisah-pisah atas penghasilan yang berbeda-beda atau tarif pajak yang dikenakan berbeda-beda tergantung dari sumber atau jenis penghasilannya.

Menurut Sylvain Plasschart yang dikutip Kevin Holmes dalam bukunya menjelaskan bahwa dalam *global taxation* seluruh penghasilan dikumpulkan tidak melihat darimana sumbernya dan dikenakan pajak tunggal. Tujuan dari pendekatan global adalah untuk mendistribusikan semua beban pajak, baik secara vertikal maupun horizontal, sesuai dengan *ability to pay*. *Global taxation* dikenakan atas seluruh penghasilan dengan mengenakan skala tarif progresif yang lebih efektif (keadilan vertikal) dan tidak membedakan antara pendapatan dari sumber yang berbeda-beda (keadilan horizontal)(Holmes, 2000, h.28).

Pada *schedular taxation* penghasilan diidentifikasi berdasarkan sumber dan pengenaan pajak pada tarif yang berbeda, pada tingkat penghasilan yang berbeda yang dikenakan secara terpisah dari seluruh penghasilan yang diperoleh dari setiap klasifikasi sumber penghasilan tersebut. Pada metode sumber ini, dibuat beberapa perbedaan antara penghasilan yang diperoleh dari *active income* dan *passive income*. Pada *capital gain* misalnya, perlakuan pajaknya lebih menguntungkan dari pada *passive income* yang lain sehingga sistem ini dapat merusak prinsip keadilan horizontal yang dapat menambah ketidakadilan dalam sistem pajak penghasilan (Holmes, 2000, h.28).

### 2.2.9. *Presumptive Taxation*

Pajak atas penghasilan dapat dikenakan berdasarkan penghasilan nyata atau yang dianggap diperoleh (presumtif atau fiksi). Terdapat empat pendekatan dalam *presumptive*, antara lain (Gunadi, 2002, h.11-12) :

1. Estimasi penghasilan (diuraikan dalam ketentuan norma penghasilan neto-Pasal 14)
2. Pajak atas harta (*assets tax*)
3. Pajak atas peredaran (*turn-over, gross receipt tax*)
4. Indikator eksternal atas penghasilan.

Indikator eksternal atas penghasilan mempergunakan faktor objektif yang diperkirakan mempunyai kontribusi dalam perolehan penghasilan. Faktor fisik yang dapat dipertimbangkan seperti jumlah karyawan, pemakaian bahan, kapasitas produksi, kapasitas jasa, dan sebagainya. Kadangkala pengeluaran perusahaan (*cost, expenses*) juga merupakan indikator perolehan penghasilan. Demikian juga dengan akumulasi kekayaan (*assess*), atau pengeluaran konsumsi dapat merupakan indikator penghasilan (basis pajak) (Gunadi, 2002, h.11-12).

Menurut Victor Thuronyi, *presumptive taxation* menyangkut suatu cara untuk menetapkan kewajiban pajak, yang berbeda dari peraturan perpajakan pada umumnya didasarkan pada nilai rekening atau perhitungan wajib pajak. Istilah *presumptive* digunakan untuk menunjukkan sebuah *presumptive* yang berdasarkan undang-undang dimana penghasilan wajib pajak tidak kurang dari jumlah yang dihasilkan dari penerapan metode langsung. Konsep ini mencakup berbagai alternatif penentuan basis pajak, mulai dari metode merekonstruksi pendapatan berdasarkan praktek administratif yang dapat dibantah oleh wajib pajak, untuk membenarkan pajak maksimum dengan dasar pajak yang ditentukan dalam undang-undang (Thuronyi, 1996, h.401).

Cordes, Ebel, dan Gravell dalam bukunya yang berjudul *Encyclopedia of Taxation and Tax Policy* mengutip pendapat Thuronyi yang menjelaskan sistem perpajakan *presumptive* pada umumnya digunakan ketika wajib pajak kesulitan untuk menghitung penghasilan atau biayanya dengan tepat. Negara berkembang dan beberapa negara maju, bisnis kecil dan pertanian sering kali menggunakan sistem *presumptive, presumptive taxation* pada umumnya digunakan ketika terjadi kesulitan

dalam mengenakan pajak atau secara administrasi tidak mungkin untuk dipajaki sesuai dengan peraturan perpajakan atau hasil pemungutan pajaknya lebih kecil daripada biaya administrasi pemungutan pajak tersebut (Cordes, Ebel dan Gravelle, 2005, h.32).

Thuronyi juga menjelaskan metode perhitungan pajak dengan perkiraan (*Presumptive Taxation Method*) sebagai berikut:

a. Perhitungan ulang pendapatan (*Reconstruction of Income*)

Metode ini dilakukan bila Wajib Pajak gagal pembukuan dan jumlah pendapatan yang sebenarnya sulit dilacak. Pendapatan dihitung ulang oleh pihak fiskus bisa dari estimasi pendapatan (*net worth method*), pengeluaran (*expenditure method*) ataupun dari arus kas (*bank deposit method*) (Thuronyi, 1996, h.406).

b. Persentase dari Penerimaan Bruto (*Percentage of Gross Receipt*)

Pemerintah dari beberapa negara memberikan sebuah tarif pajak yang kurang dari tarif normal (tarif minimum) yang diklasifikasi berdasarkan industri dengan cara membandingkan dengan rata-rata profit pada ruang lingkup industri tertentu. Utang Pajak dihitung berdasarkan tarif minimum dikalikan penerimaan bruto Wajib Pajak (Thuronyi, 1996, h.410).

c. Persentase Nilai Aset (*Percentage of Assets*)

Utang Pajak dihitung berdasarkan tarif minimum dikalikan nilai aset wajib Pajak bisa dari total aset (*gross asset*) seperti di Argentina, total aset setelah dikurangi total hutang ataupun total aset dikurangi hutang-hutang tertentu di Colombia sedangkan di Mexico pajak diperoleh dari pengurangan hutang tertentu yang dapat menjadi biaya (Thuronyi, 1996, h.411-412).

### 2.2.10. Daya Saing

*Competitiveness* dalam bahasa Indonesia diartikan sebagai daya saing. Prihantika dan Hardjosukarto mengutip pendapat The European Commission yang mendefinisikan daya saing yaitu “*competitiveness as the ability to produce goods and services that suit the needs of international markets as well as the ability to maintain high and sustainable income. In general, competitiveness is the ability (of a region)*”

*that is reflected on its external competitiveness, increasing income and employments”* (Prihantika dan Hardjosukato, *The Causal Map of The Mayor’s Policies on Regional Competitiveness*, 2011, h.2). Dari definisi ini daya saing dapat diartikan sebagai kemampuan untuk memproduksi barang dan jasa yang sesuai dengan kebutuhan pasar internasional sebaik kemampuan untuk mendapatkan keuntungan yang besar dan berkelanjutan. Definisi tersebut menekankan bahwa daya saing merupakan kemampuan untuk mendapatkan keuntungan yang besar dan berkelanjutan.

Pendapat lain yang dikutip oleh Prihantika dan Hardjosukarto adalah pendapat dari Martin *stated that the concept and definition of competitiveness of a country or region encompasses several key elements, namely improving the people’s standard of living, and being able to compete with other countries and regions, being able to meet its obligations both domestically and internationally, and providing employment and sustainable development without putting burden on future generations.* Definisi ini menjelaskan bahwa daya saing negara atau wilayah mempunyai beberapa elemen kunci yaitu untuk meningkatkan standar hidup rakyat dan kemampuan untuk bersaing dengan negara lain serta untuk pembangunan yang berkelanjutan.

Stopper (1997 in Kitson, 2004) *define region’s competitiveness as a place competitiveness, as well as the ability of the regional economy to attract and retain companies in either a stable or dynamic market activity and at the same time maintain or improve the living standards of each party involved.* Stoner menjelaskan bahwa daya saing merupakan kemampuan perekonomian untuk menarik serta mempertahankan perusahaan dalam pasar yang dinamis dan meningkatkan standar hidup.

Pada umumnya persaingan terjadi di dalam bisnis terutama di tingkat perusahaan atau industri untuk dapat bertahan dan memperoleh keuntungan yang besar. Menurut Traill dan Pitts yang dikutip Mann, Breukers, Schweiger dan Mark dalam jurnalnya yang berjudul *“Green Vegetable Production in The Netherlands and Switzerland : A Grounded Look at Sector Competitiveness”*, *“A competitive industry is one that possesses the sustained ability to profitably gain and maintain market share in domestic and/or foreign markets”*. Sebuah industri yang kompetitif

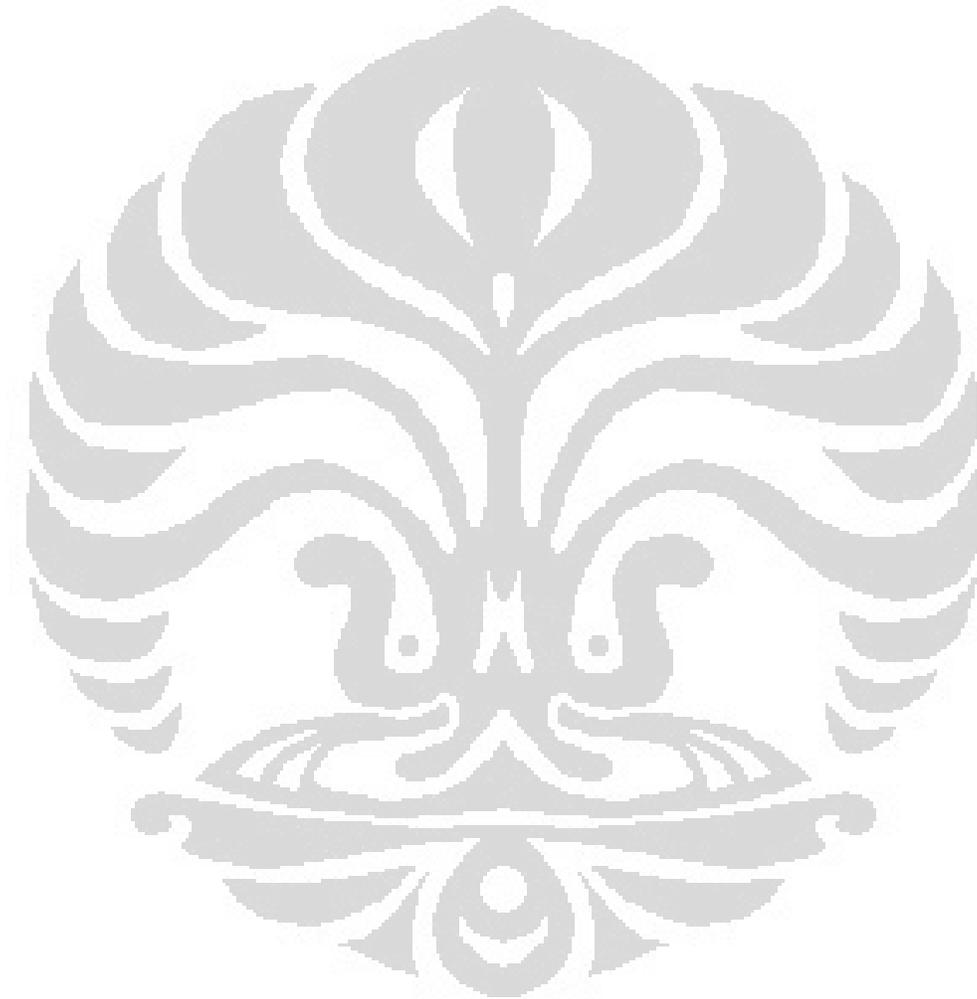
mempunyai kemampuan yang berkelanjutan untuk tetap memberi keuntungan dan mempertahankan pangsa pasar di tingkat domestik ataupun asing. Daya saing sektoral memiliki peran tersendiri untuk memerankan bisnisnya dan daya saing nasional. Sementara itu, daya saing dalam bisnis tergantung pada desain kelembagaan dari suatu perusahaan tertentu, daya saing nasional, wawasan yang luas dan hubungan internasional serta tergantung pada sejarah dan ekonomi politik negara tersebut (Mann, Breukers, dkk, 2011, h.3).

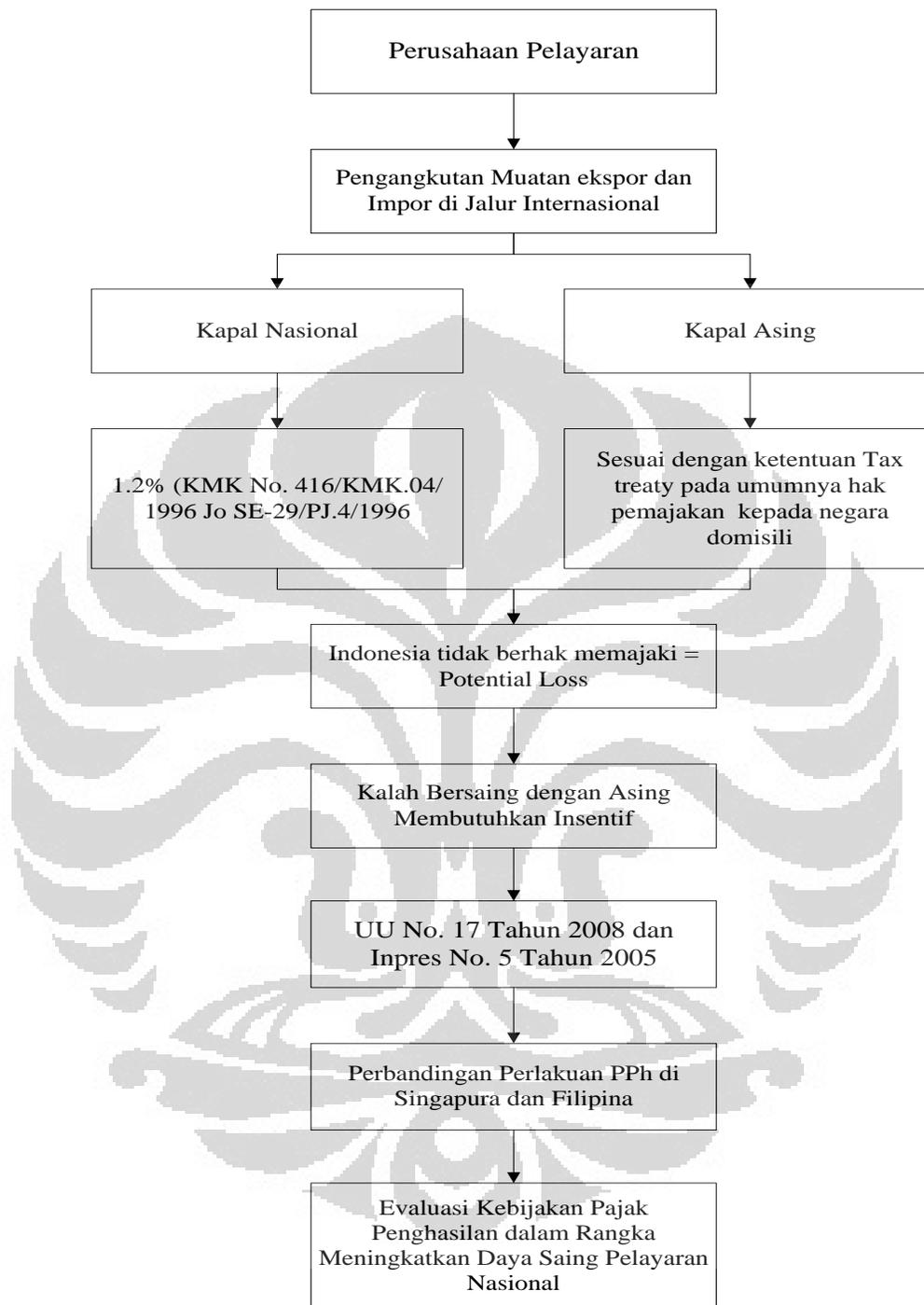
Daya saing suatu negara bergantung pada beberapa faktor seperti pemerintahan yang stabil dan sistem pendidikan. Meskipun ada banyak pendekatan dalam daya saing untuk menjelaskan variasi dalam daya saing tersebut tetapi tidak ada ukuran tertentu yang paling tepat untuk daya saing suatu sektor atau kegiatan (Mann, Breukers, dkk, 2011, h.3).

### **2.3. Kerangka Pemikiran**

Perusahaan pelayaran nasional merupakan subjek dari pajak penghasilan badan yang perhitungannya didasarkan pada norma. Berdasarkan KMK-416/KMK.04/1996 Jo. SE-29/PJ.4/1996. Saat ini pelayaran nasional mengalami ketertinggalan yang sangat jauh dibandingkan dengan pelayaran asing dalam melakukan pengangkutan muatan ekspor dan impor. Pajak merupakan salah satu penyebab perusahaan pelayaran kalah bersaing dengan asing dalam pengangkutan muatan ekspor dan impor. Pelayaran nasional harus membayar pajak atas penghasilan dari pengangkutan muatan ekspor dan impor di jalur internasional sesuai dengan konsep pajak penghasilan (PPh) *world wide income* Sedangkan kapal asing hak pemajakannya sebagian besar diberikan kepada negara domisili sesuai dengan ketentuan dalam *tax treaty*. Hal ini menyebabkan Indonesia tidak berhak mengenakan PPh atas penghasilan tersebut sedangkan untuk kapal nasional dikenakan PPh. Dari segi bisnis, terjadi perlakuan yang tidak setara antara pelayaran asing dan pelayaran nasional dalam pengangkutan muatan ekspor impor. Oleh karena itu perusahaan pelayaran nasional membutuhkan dukungan dari pemerintah dalam bentuk insentif pajak seperti yang telah diamanatkan melalui UU No. 17 Tahun 2008 dan Inpres No.

5 Tahun 2005 tentang pemberdayaan industri pelayaran nasional. Kebijakan pajak penghasilan perusahaan pelayaran ini sudah berlangsung selama enam belas tahun sehingga perlu ditinjau kembali apakah masih relevan sesuai dengan kondisi lingkungan yang dinamis. Berdasarkan pemaparan di atas, kerangka pemikiran dalam penelitian ini dapat diuraikan seperti gambar 2.3 di bawah.





**Gambar 2.3 Kerangka Bepikir**

Sumber : Diolah oleh Peneliti

## **BAB 3**

### **METODE PENELITIAN**

Menurut Bogdan dan Taylor metodologi kualitatif adalah prosedur penelitian yang menghasilkan data deskriptif berupa kata-kata tertulis atau lisan dari orang-orang dan perilaku yang dapat diamati. Pendekatan ini diarahkan pada latar dan individu tersebut secara holistik (utuh). Jadi, dalam hal ini tidak boleh mengisolasi individu atau organisasi ke dalam variabel atau hipotesis, tetapi perlu memandangnya sebagai bagian dari sesuatu keutuhan (Moleong, 2006, h.4).

Penelitian kualitatif menggunakan metode kualitatif yaitu pengamatan, wawancara, atau penelaahan dokumen. Metode penelitian kualitatif ini digunakan karena beberapa pertimbangan diantarnya, menyesuaikan metode kualitatif lebih mudah apabila berhadapan dengan kenyataan yang jamak, dan metode ini menyajikan secara langsung hakikat hubungan antara peneliti dan responden serta metode ini lebih peka dan lebih dapat menyesuaikan diri dengan banyak penajaman pengaruh bersama terhadap pola-pola nilai yang dihadapi (Moleong, 2006, h.9-10).

Metode Penelitian yang digunakan peneliti dalam penelitian ini adalah metode penelitian kualitatif dengan cara mengumpulkan data dan informasi melalui wawancara mendalam untuk melakukan analisis terhadap daya saing perusahaan pelayaran nasional dalam pengangkutan muatan ekspor dan impor serta melakukan evaluasi terhadap kebijakan PPh perusahaan pelayaran nasional.

#### **3.1 Pendekatan Penelitian**

Pendekatan penelitian yang digunakan dalam penelitian ini adalah pendekatan kualitatif. Penelitian kualitatif adalah penelitian yang bermaksud untuk memahami fenomena tentang apa yang dialami oleh subjek penelitian misalnya perilaku, persepsi, motivasi, tindakan, dan lain-lain secara holistik dan dengan cara deskripsi dalam bentuk kata-kata dan bahasa, pada suatu konteks khusus yang alamiah dan dengan memanfaatkan berbagai metode alamiah (Moleong, 2006, h.6).

Menurut Creswell penelitian kualitatif adalah (Creswell, 1994, h.1-2).;

*“a qualitative study is designed to be consistent with the assumptions of a qualitative paradigm. This study is defined as an inquiry process of understanding a social or human problem, based on building a complex, holistic picture, formed with words, reporting detailed views of informants, and conducted in a natural setting”.*

Penelitian kualitatif didefinisikan sebagai sebuah proses penyelidikan untuk memahami masalah sosial atau masalah manusia, berdasarkan pada penciptaan gambaran holistik lengkap yang dibentuk dengan kata-kata, melaporkan pandangan informan secara terperinci, dan disusun dalam sebuah latar alamiah (Creswell, 2002, h.1).

Dalam penelitian ini, permasalahan diteliti dengan menggunakan pendekatan kualitatif karena peneliti ingin permasalahan dengan cara menggambarkan dan membentuk pemahaman dari fenomena yang sedang diteliti serta mengembangkan teori yang digunakan dalam penelitian ini. Penelitian ini akan menggambarkan bagaimana perlakuan pemajakan atas perusahaan pelayaran dengan melakukan perbandingan dengan negara lain yang akan diteliti melalui pendekatan kualitatif.

### **3.2 Jenis Penelitian**

Jenis penelitian yang digunakan dalam penelitian ini terdiri dari tiga jenis, yaitu :

#### **3.2.1 Jenis penelitian berdasarkan tujuan penelitian**

Menurut Neuman penelitian deskriptif adalah *“descriptive research present a picture of the spesific detailed of situation, social setting, or relationship”*. Definisi tersebut menjelaskan bahwa penelitian deskriptif menggambarkan situasi atau permasalahan yang diteliti secara detail sebagaimana adanya (Neuman, 2006, h.35).

#### **3.2.2 Berdasarkan Manfaat Penelitian**

Berdasarkan manfaat, penelitian ini merupakan penelitian murni.. Penelitian murni mencakup penelitian-penelitian yang dilakukan dalam kerangka akademis (Prasetyo dan Jannah, 2005, h.38). Neuman dalam bukunya menjelaskan penelitian murni sebagai berikut (Neuman, 2006, h.24):

*“Basic research (also called academic research or pure research) advances fundamental knowledge about the social world. It focuses on refuting or supporting theories that explain how the social world operates, what makes things happen, why social relations are certain way, and why society changes”.*

### **3.2.3 Berdasarkan Dimensi Waktu Penelitian**

Berdasarkan dimensi waktu, penelitian ini tergolong dalam penelitian cross sectional. Penelitian ini adalah penelitian yang dilakukan dalam satu waktu tertentu dan tidak akan dilakukan penelitian lain di waktu yang berbeda untuk perbandingan (Prasetyo dan Jannah, 2005, h.45). Pendapat serupa dikemukakan Neuman bahwa cross-sectional research adalah *“research observe at one point in time”* (Neuman, 2006, h.37).

### **3.3 Teknik Pengumpulan Data**

Penelitian kualitatif membutuhkan data dalam melakukan penelitian. Data tersebut terdiri dari data primer yang diperoleh langsung dari sumbernya sedangkan data sekunder merupakan data yang telah diolah sebelumnya yang digunakan untuk mendapatkan data dan informasi tertentu. Penelitian ini mengumpulkan sumber data dengan cara sebagai berikut :

#### **a. Studi Literatur (*Library Research*)**

Peneliti mengumpulkan data-data kepustakaan dari buku-buku, perundang-undangan, peraturan pemerintah, jurnal ilmiah serta artikel yang terkait dengan perlakuan perpajakan atas penghasilan yang diperoleh perusahaan pelayaran.

#### **b. Studi Lapangan (*Field Research*)**

Peneliti menggunakan studi lapangan sebagai pelengkap studi kepustakaan dan studi banding dengan cara melakukan penelitian secara langsung ke lapangan (*field research*) untuk mendapatkan data primer dan sekunder. Studi lapangan dilakukan dengan cara melakukan wawancara mendalam dengan menggunakan pedoman wawancara dengan informan atau narasumber yang terkait dengan kebijakan pajak penghasilan perusahaan pelayaran nasional dan kemampuan daya saing pelayaran nasional dalam pengangkutan muatan ekspor dan impor serta mendapatkan informasi dan

keterangan untuk melakukan evaluasi atas kebijakan PPh perusahaan pelayaran.

### 3.4 Teknik Analisis Data

Teknik analisis data yang digunakan dalam penelitian ini adalah analisis kualitatif. Bogdan dan Biklen yang dikutip Moleong dalam bukunya menjelaskan analisis data kualitatif adalah “Upaya yang dilakukan dengan jalan bekerja dengan data, mengorganisasikan data, memilah-milah dalam satuan yang dapat dikelola, mensistesisikannya, mencari dan menemukan pola, menemukan apa yang dapat diceritakan kepada orang lain” (Moleong, 2006, h.248).

Penelitian yang menggunakan teknik analisis data kualitatif lebih menekankan kepada makna dan deskripsi sehingga proporsi analisis terhadap data banyak menggunakan kata-kata. Peneliti melakukan teknik mengumpulkan data melalui wawancara dan menggunakan angka untuk melengkapi analisis kualitatif.

### 3.5 Informan /Narasumber

Informan (*key actor*) dalam penelitian adalah orang-orang yang membangun relasi dalam penelitian yang akan memberikan informasi yang berkaitan dengan penelitian. Wawancara dapat dilakukan dengan beberapa informan. Informan yang baik menurut Neuman harus memiliki empat karakteristik yaitu (Neuman, 2006, h.411):

1. Seseorang yang mengetahui dengan baik budaya daerahnya dan menyaksikan kejadian-kejadian di tempatnya.
2. Terlibat secara mendalam dengan kegiatan yang ada di tempat penelitian.
3. Anggota masyarakat yang dapat meluangkan waktu bersama peneliti karena penelitian lapangan membutuhkan waktu yang cukup lama dengan intensitas yang tinggi.
4. Nonanalitis. Orang yang tidak analitis namun mengetahui dengan baik situasi daerahnya.

Berdasarkan kriteria-kriteria yang diuraikan Neuman, wawancara dilakukan kepada beberapa pihak yang terkait dengan penelitian ini. Pihak-pihak yang menjadi informan dalam penelitian ini merupakan pihak yang membuat

kebijakan (*policy maker*), pihak pelaksana dan penerima kebijakan tersebut. Pihak-pihak yang dipilih peneliti sebagai narasumber/ informan dalam penelitian ini dapat dikelompokkan menjadi :

**a. Direktorat Jenderal Pajak.**

Direktorat Jenderal Pajak merupakan direktorat yang berada di bawah naungan Kementerian Keuangan yang bertugas merumuskan serta melaksanakan kebijakan dan standarisasi teknis di bidang perpajakan. Peneliti melakukan wawancara dengan Direktorat Pajak Penghasilan dengan Ibu Dewi dan Bapak Nasrun (Staf PPh Potong Pungut PP II DJP).

**b. Badan Kebijakan Fiskal**

Badan Kebijakan Fiskal merupakan lembaga yang berada di bawah naungan Kementerian keuangan yang bertugas sebagai pembuat kebijakan di bidang perpajakan. Peneliti melakukan wawancara dengan Bapak Joni Kiswanto (Kasubdit PPh Badan Kebijakan Fiskal)

**c. Kementerian Perhubungan**

Kementerian perhubungan khususnya perhubungan laut adalah lembaga pemerintahan yang mengawasi perusahaan pelayaran. Peneliti melakukan wawancara untuk mendapatkan informasi tentang kebijakan yang terkait perusahaan pelayaran nasional dan informasi tentang ASEAN *Connectivity*. Narasumber dari Kementerian Perhubungan adalah Bapak Doddy Triwahyudi STr (Kasubdit Angkutan Laut Dalam Negeri Kementerian Perhubungan Laut).

**d. Akademisi**

Wawancara dilakukan dengan pihak akademisi selaku pihak independen yang menguasai konsep kebijakan fiskal dan Pajak Penghasilan. Pihak ini sebagai pihak yang memberikan informasi dan penjelasan tentang filosofi atau prinsip pajak penghasilan. Adapun Akademisi yang menjadi narasumber penelitian ini adalah Bapak Prof. Safri Nurmantu (Guru Besar Pajak/Dosen FISIP UI), Bapak Prof. Gunadi (Guru Besar Pajak/Dosen FISIP UI) dan Bapak Yosep Poernomo (Dosen STAN).

**e. Pihak Indonesia National Shipowner Associations (INSA)**

INSA merupakan asosiasi perusahaan pelayaran di Indonesia. Wawancara dilakukan dengan INSA untuk mengetahui sudut pandang pengusaha pelayaran

sebagai salah satu pihak yang berkepentingan tentang kebijakan pajak penghasilan atas perusahaan pelayaran. Pihak INSA yang menjadi narasumber dari penelitian ini adalah Bapak Hendrawan (Sekretariat INSA)

#### **f. Perusahaan Pelayaran**

Perusahaan Pelayaran adalah perusahaan pelayaran nasional. Wawancara dilakukan dengan Perusahaan pelayaran nasional untuk mendapatkan informasi mengenai permasalahan penelitian dari sudut pandang praktisi atau pihak yang langsung terkait dengan kebijakan ini dan merasakan dampak dari kebijakan ini. selain itu peneliti ingin mengetahui harapan mereka di masa depan tentang kebijakan PPh Badan atas perusahaan pelayaran. Narasumber dari pihak perusahaan pelayaran adalah :

1. Bapak Indra Yuli *Tax Manager of PT. XYZ & Head Taxation of INSA*
2. Bapak Indris Hadi Sikumbang (*Head of Tugs PT. YXZ*)
3. Bapak Hendri (*Tax Manager of PT. YXZ*)

#### **3.6 Site Penelitian**

*Site* dalam penelitian ini adalah tempat yang dapat mendukung penelitian dan relevan dengan permasalahan yang akan diteliti. Adapun yang menjadi *site* penelitian antara lain adalah Direktorat Jenderal Pajak (DJP), Kementerian Perhubungan, *Indonesian National Shipowner Associations* (INSA) sebagai asosiasi perusahaan pelayaran dan perusahaan pelayaran.

#### **3.7 Batasan Penelitian**

Ruang lingkup penelitian ini dibatasi hanya pada kebijakan pajak penghasilan perusahaan pelayaran nasional atas pengangkutan muatan ekspor dan impor. Penelitian ini hanya menggambarkan pajak penghasilan atas perusahaan pelayaran di Indonesia, Singapura dan Filipina serta melakukan perbandingan kebijakan pemerintah Singapura dan Filipin dalam mendorong perkembangan perusahaan pelayaran. Peneliti juga melakukan evaluasi kebijakan PPh atas perusahaan pelayaran dalam rangka meningkatkan daya saing perusahaan pelayaran nasional untuk melakukan kegiatan ekspor dan impor.

### **3.8 Proses Penelitian**

Pemerintah perlu melakukan tinjauan terhadap kebijakan PPh perusahaan pelayaran. Kebijakan tersebut sudah berjalan selama enam belas tahun dan belum pernah dilakukan revisi terhadap kebijakan tersebut atas kesesuaiannya dengan lingkungan dan perkembangan ekonomi saat ini. Perusahaan pelayaran membutuhkan dukungan dari pemerintah berupa kebijakan pajak untuk mendorong perusahaan pelayaran nasional aktif melakukan kegiatan ekspor dan impor.

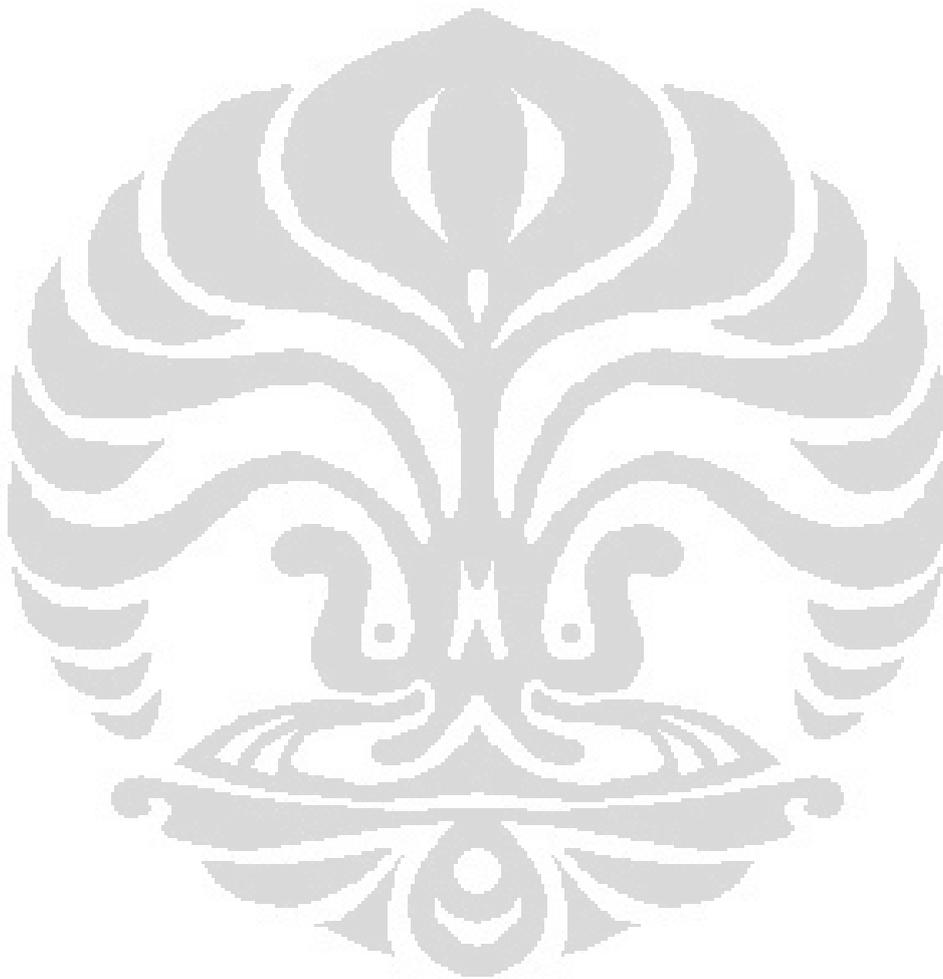
Penelitian ini ditujukan untuk membandingkan ketentuan PPh perusahaan pelayaran di Singapura dan Filipina. Selain itu, peneliti melakukan evaluasi kebijakan PPh perusahaan pelayaran yang sudah berlangsung selama enam belas tahun. Evaluasi ini dilakukan untuk menilai kinerja dari kebijakan PPh perusahaan pelayaran agar tidak tertinggal dengan kebijakan PPh yang telah ditetapkan oleh negara-negara di kawasan ASEAN seperti Singapura dan Filipina.

Proses penelitian dilakukan dengan cara mengumpulkan data-data dan membaca literatur terkait dan melakukan wawancara dengan beberapa narasumber. Adapun yang menjadi narasumber dalam penelitian ini adalah pihak Direktorat Jenderal Pajak, Asosiasi Perusahaan Pelayaran/INSA, perusahaan pelayaran nasional serta Akademisi yang menguasai Kebijakan Fiskal dan Pajak Penghasilan. Proses selanjutnya yang akan dilakukan oleh peneliti adalah melakukan analisis terhadap sumber-sumber informasi yang telah diperoleh, baik itu berupa kumpulan data maupun kesimpulan dari wawancara yang dilakukan terhadap narasumber.

### **3.9 Keterbatasan Penelitian**

Dalam melakukan penelitian ini, peneliti memiliki keterbatasan dalam melakukan wawancara mendalam dengan beberapa narasumber karena keterbatasan waktu narasumber tersebut dalam melakukan wawancara. Peneliti juga memiliki keterbatasan dalam memperoleh data yang dibutuhkan karena hal tersebut menyangkut kerahasiaan instansi. Selain itu, peneliti memiliki keterbatasan dalam mendapatkan referensi peraturan pajak Singapura dan Filipina

karena peneliti hanya menggunakan jurnal terkait dengan peraturan pajak penghasilan perusahaan pelayaran serta pencarian melalui website dari negara terkait.



## **BAB 4**

### **GAMBARAN UMUM**

#### **4.1 Perusahaan Pelayaran Nasional**

Secara kelembagaan, angkutan laut atau pelayaran Indonesia berada di bawah Kementerian Perhubungan, Direktorat Jenderal Perhubungan Laut khususnya Direktorat Lalu Lintas dan Angkutan Laut. Menurut KM No. 60 Tahun 2010 tentang Organisasi dan Tata Kerja Kementerian Perhubungan, bahwa Direktorat Lalu Lintas dan Angkutan Laut mempunyai tugas merumuskan serta melaksanakan kebijakan, standar, norma, pedoman, kriteria dan prosedur, bimbingan teknis, evaluasi dan pelaporan di bidang lalu lintas dan angkutan laut dalam negeri, luar negeri, angkutan laut khusus, pengembangan usaha angkutan laut serta pengembangan sistem informasi angkutan laut.

Direktorat lalu lintas dan angkutan laut berdasarkan Pasal 25 KM No. 60 Tahun 2010, terdiri beberapa subdirektorat, yaitu :

1. Sub Direktorat Angkutan Laut dalam Negeri
2. Sub Direktorat Angkutan Laut luar Negeri
3. Sub Direktorat Angkutan Laut Khusus dan Penunjang Angkutan Laut
4. Sub Direktorat Pengembangan Usaha Angkutan Laut
5. Sub Direktorat Pengembangan Sistem dan Informasi Angkutan Laut
6. Sub Bagian Tata Usaha

Visi direktorat lalulintas dan angkutan laut adalah terwujudnya pelayanan angkutan laut nasional yang berkualitas, efisien dan memiliki daya saing sehingga mampu menjadi sarana pemersatu dan tuan rumah di negeri sendiri serta dapat bersaing di pasar global. Misi direktorat lalu lintas dan angkutan laut adalah :

- a. Penataan peraturan perundang-undangan di bidang angkutan laut yang kondusif bagi pengembangan usaha angkutan laut serta antisipasi dan adaptif dengan perkembangan lingkungan strategis.
- b. Pengembangan iklim usaha yang kondusif khususnya melalui kebijakan fiskal, permodalan, investasi dan perdagangan.
- c. Pengembangan armada niaga nasional.

Dalam rangka menumbuhkembangkan industri pelayaran nasional, pemerintah mempunyai mitra kerja yaitu INSA (Indonesian National Shipowners' Association). INSA didirikan pada tahun 1967. Asosiasi perusahaan pelayaran di Indonesia ini diakui oleh Pemerintah berdasarkan SK Menteri Perhubungan No. KP.8/AL.308/Phb-89 tanggal 28 Oktober 1989. INSA mempunyai VISI sebagai infrastruktur pembangunan, perekonomian, alat pemersatu kesatuan dan persatuan bangsa dan negara, sedangkan yang menjadi MISI INSA adalah turut memberdayakan pelayaran niaga nasional serta berfungsi mempersatukan, melindungi dan memperjuangkan kepentingan anggota dan mengarahkan kemampuan usaha untuk mencapai tujuan bersama yaitu menjadi tuan rumah di negeri sendiri.

Pelaksanaan kebijakan pemberdayaan industri pelayaran nasional, Pemerintah telah menginstruksikan Menteri terkait dengan Menteri Keuangan dan Perindustrian untuk menerapkan asas *cabotage* secara konsekuen dan merumuskan kebijakan serta mengambil langkah-langkah yang diperlukan sesuai dengan tugas, fungsi dan kewenangan masing-masing guna memberdayakan industri pelayaran nasional.

## **4.2 Kegiatan Usaha pada Perusahaan Pelayaran**

Sebuah perusahaan pelayaran dapat mengusahakan (mengoperasikan) kapalnya yang pada akhirnya akan memberikan penghasilan kepada perusahaan pelayaran tersebut. Adapun bentuk usaha yang dilakukan oleh perusahaan pelayaran adalah sebagai berikut :

### **4.2.1 Dioperasikan Sendiri**

Pemilik kapal menjadi operator atas kapal yang dimiliki dengan menetapkan dan melaksanakan trayek, *schedule*, rencana produksi, *crewing*, dan pemeliharaan armada. Dalam hal ini, pemilik kapal akan memperoleh seluruh pendapatan *freight* dan membiayai seluruh kegiatan operasinya. Bentuk kegiatan usaha dari pengoperasian kapal sendiri ini terdiri dari dua jenis kegiatan :

#### *a. Liner Services*

*Liner services* mempunyai ciri-ciri sebagai berikut :

Jalur tetap (*trade lane*) dan perjalanan kapal tertentu dan teratur, menyinggahi pelabuhan yang sudah ditetapkan sebelumnya dengan frekuensi yang tetap dan mempunyai *sailing schedule* tertentu yang semuanya diumumkan kepada semua *cargo owner* (pemilik muatan).

1. Pada umumnya pelayaran tetap dapat menerima semua jenis muatan.
2. Pelayaran tetap menawarkan *freight rate* (daftar tarif angkutan) yang telah ditetapkan dan telah berlaku umum. Pada pelayaran samudera sering ditetapkan oleh *conference* (ditetapkan melalui kesepakatan antara sesama anggota bila perusahaan menjadi anggota *conference*).
3. *Carrier* (pengusaha pelayaran) harus mempunyai peraturan atau syarat-syarat pengangkutan yang pada lembar formulir *Bill of Lading (B/L)* atau mungkin ada perjanjian khusus antara *carrier* dan *shipper* (Kosasih dan Soewondo, 2007, h. 31)

b. *Tramper Service*

*Tramper Services* merupakan pelayaran bebas yang tidak terikat ketentuan formal, tidak mempunyai jalur pelayaran tetap, dan kapal dapat berlayar kemana saja. Kapal dapat membawa muatan apa saja dan sering membawa muatan sejenis. Syarat pengangkutan dan uang tambah (*freight rate*) dalam *tramper services* merupakan hasil pemufakatan kedua belah pihak (Kosasih dan Soewondo, 2007, h. 32)

#### 4.2.2 Disewakan/Dicharterkan kepada Pihak Ketiga

Persewaan/pencharteran kapal terdiri dari dua jenis yaitu ;

1. *Time charter*, yaitu perusahaan pelayaran mencharterkan kapalnya kepada pencharter untuk jangka waktu tertentu misalnya tiga bulan sampai 5 bulan.
2. *Voyage charter*, yaitu perusahaan pelayaran mencharterkan kapalnya untuk satu voyage atau lebih dari satu pelabuhan ke satu atau beberapa pelabuhan tujuan (Kosasih dan Soewondo, 2007, h. 39-40).

Dari kedua *charter* tersebut, dapat pula dibedakan menjadi dua jenis yaitu :

- 1) *Fully Manned Basis*, yaitu sistem penyewaan kapal bersama awaknya dan semua perlengkapannya.

- 2) *Bare boat Basis*, yaitu sistem penyewaan kapal bersama awak dan perlengkapannya (kosongan) (Gunadi, 2003, h.3).

### **4.3 Ketentuan Pajak Penghasilan Perusahaan Pelayaran di Indonesia**

Perusahaan pelayaran akan memperoleh penghasilan dari pengoperasian kapal yang dilakukan sendiri ataupun yang dicharterkan kepada pihak lain. Atas penghasilan ini, akan dikenakan pemajakan sesuai dengan Peraturan Perundang-Undangan Domestik dan *Tax Treaty* (P3B ) untuk pengangkutan muatan pada jalur internasional. Adapun pemajakan atas perusahaan pelayaran diatur berbeda antara perusahaan pelayaran nasional dan perusahaan pelayaran asing.

#### **4.3.1 Perlakuan Pajak Penghasilan Perusahaan Pelayaran Nasional**

Perlakuan Pajak Penghasilan (PPh) perusahaan pelayaran nasional diatur dalam KMK-416/KMK. 04/1996 Jo SE-29/PJ.4/1996. Dalam KMK-416/KMK. 04/1996 Jo SE-29/PJ.4/1996 disebutkan bahwa yang menjadi wajib pajak perusahaan pelayaran dalam negeri adalah orang yang bertempat tinggal atau badan yang didirikan dan berkedudukan di Indonesia yang melakukan usaha pelayaran dengan kapal yang didaftarkan di Indonesia maupun di luar negeri atau dengan kapal pihak lain. Pengertian wajib pajak perusahaan pelayaran dalam negeri yang ditekankan adalah adanya persyaratan untuk melakukan usaha dengan kapal baik milik sendiri maupun menggunakan kapal pihak lain dengan didaftarkan di Indonesia atau di luar negeri.

Adapun penghasilan yang diperoleh perusahaan pelayaran dalam negeri (nasional) merupakan objek Pajak Penghasilan (PPh) Pasal 15. Berdasarkan KMK-416/KMK.04/1996 Jo SE-29/PJ.4/1996 dinyatakan bahwa yang dimaksud dengan peredaran bruto adalah semua imbalan atau nilai uang yang diterima atau diperoleh WP Perusahaan Pelayaran dalam negeri dari pengangkutan orang dan/atau barang yang dimuat :

- a. Dari satu pelabuhan ke pelabuhan lain di Indonesia
- b. Dari satu pelabuhan di Indonesia ke pelabuhan di luar negeri
- c. Dari satu pelabuhan di luar negeri ke pelabuhan di Indonesia
- d. Dari satu pelabuhan di luar negeri ke pelabuhan lainnya di luar negeri

Dalam ketentuan yang terdapat dalam KMK-416/KMK.04/1996 Jo SE-29/PJ.4/1996 atas penghasilan bruto yang diterima atau diperoleh WP pelayaran dalam negeri dikenakan PPh Pasal 15 yang bersifat final dengan tarif sebesar 1,2%. Dalam hal WP pelayaran melakukan dua jenis kegiatan yaitu jasa angkutan (*Liner Services*) dan Jasa sewa (*Charter*) maka WP hanya menghitung PPh atas jasaangkutnya saja karena penghasilan dari jasa sewa telah dipotong oleh pihak lain (Gunadi, 2003, h.37).

#### 4.3.2 Perlakuan Pajak Penghasilan Perusahaan Pelayaran Asing

Perlakuan Pajak Penghasilan (PPh) perusahaan pelayaran asing diatur dalam KMK-417/KMK.04/1996 Jo SE-32/PJ.4/1996. Dalam KMK-417/KMK.04/1996 Jo SE-32/PJ.4/1996 wajib pajak perusahaan pelayaran asing atau yang bertempat kedudukan di luar negeri yang melakukan usaha melalui Bentuk Usaha Tetap (BUT) di Indonesia. Pengertian ini mensyaratkan adanya Bentuk Usaha Tetap dari wajib pajak perusahaan pelayaran asing dalam melakukan kegiatannya di wilayah Indonesia.

Berdasarkan KMK-417/KMK.04/1996 Jo SE-32/PJ.4/1996, PPh Pasal 15 dikenakan dari penghasilan bruto yang diperoleh/diterima WP pelayaran. Yang dimaksud dengan penghasilan bruto adalah semua imbalan atau nilai pengganti berupa uang atau nilai uang yang diterima atau diperoleh WP perusahaan pelayaran luar negeri dari pengangkutan orang dan/atau barang yang dimuat :

- a. Dari satu pelabuhan ke pelabuhan lain di Indonesia dan/atau
- b. Dari pelabuhan di Indonesia ke pelabuhan di luar negeri.

Dalam pembahasan PPh Pasal 15 atas jasa pelayaran asing akan dibedakan dalam dua jenis sesuai transaksi yang dilakukan oleh WP yaitu : (1) jasa pengangkutan barang dan/atau orang (*liner services*) ; dan (2) sewa kapal (*charter*).

##### a. *Liner Services*

Apabila WP pelayaran asing melakukan jasa angkutan barang dan/atau orang, penentuan PPh Pasal 15 yang terutang harus memperhatikan hal-hal sebagai berikut :

- 1). Ada tidaknya *tax treaty* antara negara asal WP dengan Indonesia.

Dari keterangan di atas sepuluh negara *tax treaty partner* untuk pelayaran asing yang memberikan hak pemajakan kepada Indonesia sebagai negara sumber. Dalam hal ini PPh Pasal 15 yang terutang adalah **2,64% X Prosentase hak pemajakan menurut Tax Treaty X Penghasilan bruto**. Bagi WP pelayaran yang berasal dari *Non Treaty Country* maka besarnya PPh Pasal 15 adalah **2,64% dari Penghasilan bruto**.

## 2). Jalur Operasional

Apabila WP melakukan operasi dalam jalur nasional maka besarnya PPh Pasal 15 adalah sebesar 2,64% dari penghasilan bruto meskipun WP berasal dari negara *treaty partner*. Apabila operasi dilakukan dalam jalur internasional maka PPh Pasal 15 adalah :

- **2,64% X Prosentase hak pemajakan menurut Tax Treaty X Penghasilan bruto** dalam hal negara asal WP ada *Tax Treaty* dengan Indonesia.
- **2, 64% dari penghasilan bruto** dalam hal negara asal WP tidak ada *Tax Treaty* dengan Indonesia (Gunadi, 2003, h.40).

### 1. Jasa Sewa Kapal

Dalam hal WP pelayaran asing melakukan transaksi sewa kapal, maka harus dibedakan terlebih dahulu jenis sewa kapalnya apakah *Fully Manned Basis* atau *Bare boat Basis* karena jenis sewa yang dipakai mempengaruhi jenis pajak yang akan diterapkan. Dalam hal *Fully Manned Basis* maka pengenaan pajaknya adalah PPh Pasal 15 karena termasuk dalam pengertian laba usaha (*Business Profit*) WP pelayaran. Sedangkan apabila *Bare-boat Basis* maka pengenaan pajaknya bukan lagi PPh Pasal 15 tetapi sudah menjadi PPh Pasal 23/26 karena dari segi perolehan penghasilan sudah terjadi perubahan yaitu dari *activa income* menjadi *passive income*. Sewa kapal *Bare-boat* basis tunduk kepada Pasal 12 *tax treaty* dan dikenakan PPh Pasal 23/26 sesuai dengan UU Domestik.

## 4.4 Ketentuan PPh Perusahaan Pelayaran di Singapura

Sebagai negara ASEAN yang memiliki letak geografis yang hampir sama dengan Indonesia yaitu sama-sama menghubungkan dua samudera (Samudera Hindia dan Samudera Pasifik) dan dua benua (Benua Asia dan Benua Australia).

Singapura dan Indonesia juga merupakan negara kepulauan yang berada di kawasan ASEAN. Letak Singapura yang strategis dalam jalur internasional memberi peluang yang besar bagi Singapura untuk mengembangkan usaha pelayaran. Pemerintah Singapura memberikan perhatian untuk berkembangnya perusahaan pelayaran baik perusahaan pelayaran domestik ataupun perusahaan pelayaran asing. Singapura membangun pusat maritim dimana sektor maritim ini memberikan kontribusi sebesar 7% dari PDB (Deutsche Bank, 2007, Shipping Tax Overview). Fokus Pemerintah adalah mengembangkan Singapura menjadi pusat pelayaran. Lingkungan politik dan ekonomi yang stabil sebagai daya tarik *Approved International Shipping Enterprise (AIS)* untuk mendorong pemilik kapal internasional/asing untuk beroperasi dan mendirikan perusahaannya di Singapura dengan memberikan *tax holiday* 100% untuk kapal berbendera Singapura sampai sepuluh tahun dalam ketentuan *Maritim Finance Incentive (MFI)* untuk mendorong investasi kapal.

Salah satu kemudahan yang diberikan oleh Pemerintah Singapura untuk perusahaan pelayaran adalah adanya pembebasan pajak penghasilan. Berdasarkan Undang-Undang Pajak Penghasilan Singapura (*Singapore Income Tax Act (SITA)*) *Section 13A* dan *Section 13F* terdapat beberapa ketentuan atas pembebasan pajak penghasilan dari perusahaan pelayaran.

#### **4.4.1 Pembebasan Pajak Penghasilan (PPH) untuk Kapal yang Teregistrasi**

##### **a. Section 13A Income**

Untuk kapal Singapura yang terdaftar yang berlayar dalam jalur internasional, penghasilan yang berasal dari :

1. Pengangkutan penumpang, surat, barang-barang.
2. Penarik atau penyelamat yang dilakukan
3. Sewa kapal
4. Penggunaan kapal, kapal seismik, kapal offshore atau kapal pengeboran
5. Valuta asing, kegiatan manajemen resiko yang dilakukan sehubungan dengan pengoperasiannya.
6. Penyedia jasa manajemen untuk perusahaan yang mempunyai kualifikasi yang berkenaan dengan kepemilikan kapal Singapura atau yang

dioperasikan oleh perusahaan yang mempunyai kualifikasi (penghasilan yang diperoleh pada saat atau setelah tanggal 22 Februari 2010).

Kapal asing yang memperoleh penghasilan dari pengangkutan dari Singapura. Pembebasan ini tidak meliputi biaya sewa kapal yang timbul semata-mata dari transit dari Singapura atau hanya dalam batas-batasan pelabuhan Singapura. Tidak perlu melaporkan kepada IRAS atas pembebasan ini, jika penghasilan dari perusahaan memenuhi kualifikasi pembebasan hanya perlu melaporkan sifat dan jumlah penghasilan dalam formulir pajak penghasilan tahunan (form C) dan perhitungan pajaknya.

#### **b. Section 13F Income**

Perusahaan pelayaran asing yang sudah mendapat persetujuan, mengoperasikan kapal di jalur internasional, penghasilan yang diperoleh dari :

##### **1. Pada atau setelah 1 April 1991**

- a. Pengangkutan penumpang, surat, ternak, barang oleh kapal-kapal asing
- b. Charter kapal kepada orang untuk mengangkut penumpang, surat, ternak, atau barang di luar batas pelabuhan Singapura.
- c. Pengangkutan penumpang, surat, ternak, dan barang-banrang oleh kapal asing ke Singapura untuk tujuan transit.

##### **2. Terhitung sejak 2003**

- a. Penarikan atau operasi kapal penyelamat oleh kapal-kapal asing.
- b. Charter kapal untuk bebebeapa orang untuk penarikan atau operasi penyelamat.

##### **3. Terhitung sejak 2005**

- a. Pengoperasian kapal, kapal keruuk atau kapal seismik yang digunakan untuk pengeboran minyak lepas pantai dan gas.
- b. Charter kapal, kapal keruk atau kapal seismik yang digunakan untuk pengeboran minyak lepas pantai dan gas.

##### **4. Terhitung sejak 2009**

- a. Valuta asing dan ekgiatan manajemen resiko yang dilakukan sehubungan dengan atau terkait dengan operasi.

## 5. Pada atau setelah 22 Februari 2010

- a. Penyedia jasa manajemen kapal dengan kualifikasi kapal tujuan tertentu yang berkenaan dengan kepemilikan kapal dan operasi kapal oleh kapal dengan kualifikasi tujuan tertentu.

Pembebasan ini hanya berlaku untuk perusahaan-perusahaan baik residen atau bukan residen Singapura. Kapal Singapura didefinisikan sebagai kapal yang memperoleh sertifikat pemanen dari registrasi yang telah diterbitkan dibawah *Merchant Shipping Act* di Singapura (yang berlayar dengan menggunakan bendera Singapura). Definisi ini telah diperluas dengan mencakup unit industri lepas pantai, yang merujuk pada pengeboran minyak, tongkang dan tender yang digunakan untuk jasa pengeboran ini.

### 4.4.2 Pembebasan PPh dengan Skema *Approved International Shipping Enterprise (AIS)*

Skema ini berlaku bagi perusahaan pelayaran Singapura yang mengoperasikan kapal Singapura atau kapal asing (bukan berbendera Singapura). Untuk memperoleh pembebasan, sebuah perusahaan pelayaran harus memenuhi kondisi seperti di bawah ini :

- a. Harus perusahaan yang berkedudukan di Singapura
- b. Harus menjadi pemilik kapal yang sebenarnya atau operator dari kapal asing
- c. Harus mempunyai tingkat minimum tertentu ( ditentukan oleh pihak yang berwajib) dari pengaluan bisnis lokal tahunan di Singapura).

### 4.4.3 Pembebasan PPh dengan Skema *Maritime Finance Incentive (MFI)*

Skema *Maritime Finance Incentive (MFI)* diperkenalkan untuk mendorong pembiayaan kegiatan perkapalan. Di bawah Skema MFI konsesi pajak yang diberikan adalah sebagai berikut :

- a. Tarif konsesif 10% atas penghasilan sehubungan dengan pengelolaan kapal portfolio, termasuk manajemen keuangan, kinerja dan bonus, untuk *Approved Shipping Investment Managers (ASIM)*.

b. Pembebasan pajak untuk penghasilan yang memenuhi kualifikasi (baik dari pembiayaan maupun leasing) yang diperoleh dengan *Approved Shipping Investment Enterprises (ASIE)* meliputi :

1. Pendapatan leasing untuk setiap kapal yang berlayar di laut Singapura yang digunakan di luar batas-batas pelabuhan Singapura untuk *leasing offshore* atau ke perusahaan AIS.
2. Pendapatan leasing untuk setiap kapal yang berlayar di laut Singapura yang digunakan di luar batas-batas pelabuhan Singapura yang memiliki dan mengoperasikan kapal Singapura atau kapal asing.
3. Dividen atau bagian laba yang dimiliki oleh orang asing atau pembagian keuntungan partnership dari *Approved Special Purpose Vehicles (ASPV)*.
4. Keuntungan dari valuta asing dari kegiatan manajemen resiko yang terkait dengan pengelolaan kapal portofolio di bawah skema MFI.

Setiap kapal yang memperoleh ASIE selama periode waktu insentif ini, akan memperoleh pembebasan PPh dari penghasilan leasing kapal. Selain dari yang disebutkan di atas, keuntungan pajak lainnya yang diperoleh dibawah skema untuk kapal adalah :

- a. Pembebasan dari *withholding tax* atas charter tertentu dan pembayaran bunga kepada non-residen Singapura.
- b. Pembebasan pajak penghasilan dari penjualan kapal di Singapura oleh sebuah perusahaan dalam bisnis pengoperasian kapal di Singapura untuk jangka waktu 10 tahun dari tahun 2005-2014
- c. Pembebasan pajak penghasilan dari penjualan kapal di Singapura oleh sebuah perusahaan dalam bisnis pengoperasian kapal yang kemudian disewakan kembali yang memperoleh keuntungan dari penjualan saham dalam ASPV yang memiliki kapal Singapura.
- d. Remisi bea materai (*stamp duties*) pengalihan saham ASIE dalam restrukturisasi untuk jangka waktu lima tahun sejak 1 Maret 2006 sampai 28 Februari 2011 dalam kondisi tertentu.

#### 4.4.4 Withholding Tax

Singapura memberlakukan *withholding tax* untuk pembayaran kepada non-residen Singapura, termasuk bunga dan sewa atau pembayaran lain atas penggunaan harta bergerak jika pembayarannya ditanggung secara langsung atau tidak langsung oleh residen atau BUT Singapura. Untuk *time charter*, tarif *withholding tax* adalah sebagai berikut :

1. 0% dari jumlah penghasilan bruto yang dibayar kepada residen negara *treaty* yang memberikan pembebasan penuh atas keuntungan pelayaran.
2. 1% dari jumlah penghasilan bruto yang dibayar kepada residen negara *treaty* yang menyediakan 50% pembebasan.
3. 2% ketika dibayar kepada residen negara yang tidak mempunyai *treaty*.
4. 3% ketika dibayar kepada residen *tax heaven*.

Sedangkan untuk bareboat charter, tarif *withholding tax* adalah :

- a. ketika biaya *bareboat charter* tercakup dalam pasal pelayaran dan penerbangan :
  1. 0% dari jumlah penghasilan bruto yang dibayar kepada residen negara *treaty* yang memberikan pembebasan penuh.
  2. 1% dari jumlah penghasilan bruto yang dibayar kepada residen negara *treaty* yang memberikan 50% pembebasan.
- b. Ketika biaya *bareboat charter* tidak tercakup dalam pasal pelayaran dan penerbangan :
  1. 2% dari jumlah penghasilan bruto yang dibayar kepada residen negara *treaty*.
  2. 2% ketika dibayar kepada residen negara *non treaty*.
  3. 3% ketika dibayar kepada residen *tax heaven*.

Dibawah *Block Transfer Scheme (BTS)* pembebasan *withholding* dapat diberikan pada kondisi tertentu atas pembayaran bunga dari pinjaman luar negeri yang diperoleh untuk melakukan akuisisi kapal yang merupakan peserta baru dalam *Singapore Registry of Ship (SRS)* dan teregistrasi dari tanggal 1 Januari 2009 samapai 31 Desember 2013.

#### 4.4.5 Subsidi dan Insentif

- a. Subsidi khusus atau umum untuk perusahaan pelayaran.

Pemerintah tidak menyediakan subsidi khusus atau umum untuk industri pelayaran, akan tetapi terdapat beberapa subsidi dan skema bantuan yang disediakan untuk membantu organisasi maritim dalam membangun dan mengembangkan usahanya di Singapura.

- b. Insentif investasi untuk perusahaan pelayaran dan perkapalan.

Pemerintah Singapura berkomitmen untuk menarik perusahaan pelayaran internasional, kapal internasional, manajemen perusahaan dan agen kapal untuk berdiri dan memperluas operasinya di Singapura dengan memberikan berbagai macam insentif pajak.

- c. Insentif khusus untuk lingkungan.

Pemerintah menyediakan insentif pajak untuk mendorong pemakaian teknologi dalam program ramah lingkungan.

- d. Kapal berbendera Singapura.

Pemerintah Singapura memberikan keuntungan berupa pembebasan pajak dan insentif pajak kapal yang mempunyai kualifikasi tinggi yang terregistrasi.

(sumber : [www.iras.gov.sg](http://www.iras.gov.sg) dan Shipping Industry Almanac 2011)

#### 4.5 Ketentuan PPh Perusahaan Pelayaran di Filipina

##### 4.5.1 Fasilitas Pajak untuk Perusahaan Pelayaran

Berdasarkan *Republic Act (RA) No. 9301* yang disetujui pada tanggal 24 Juli 2004, amandemen dari RA No. 7471 atau yang dikenal dengan *Philippine Overseas Shipping Development Act* (membangun pelayaran Filipina dalam jalur internasional) perusahaan pelayaran Filipina dibebaskan dari pembayaran pajak penghasilan yang diperoleh dari jalur internasional (di luar Filipina) untuk periode waktu sepuluh tahun dari tanggal disetujuinya RA No. 9301 atau sampai 27 Juli 2014, dengan ketentuan :

- a. Seluruh penghasilan neto, tidak lebih dari 15% dari distribusi keuntungan atau distribusi deviden, diinvestasikan kembali untuk pembelian, pembangunan, dan akuisisi kapal ataupun yang terkait dengan peralatan, perbaikan serta modernisasi kapal.

- b. Jumlah kumulatif yang diinvestasikan kembali tidak akan ditarik kembali dalam waktu tujuh tahun setelah berakhirnya jangka waktu pembebasan pajak penghasilan atau sampai kapal dan peralatan diperoleh atau dibayar lunas.

Setiap jumlah yang tidak diinvestasikan atau ditarik sebelum berakhirnya periode yang disebutkan dalam ketentuan *Republic Act*, akan dikenakan pajak penghasilan 30% termasuk denda, biaya tambahan dan bunga. Perusahaan pelayaran Filipina adalah perusahaan milik warga negara Filipina atau dalam bentuk asosiasi atau korporasi yang didirikan berdasarkan badan hukum Filipina yang modalnya dimiliki oleh warga negara Filipina paling sedikit 60% dan terlibat secara eksklusif dalam pelayaran di luar Filipina (Jalur Internasional). Pelayaran luar negeri Filipina adalah setiap jenis kapal Filipina yang teregistrasi yang beroperasi dalam perdagangan internasional dalam pengangkutan barang dan/atau penumpang, atau perusahaan Pelayaran Filipina yang melakukan pembelian kapal untuk beroperasi dan penjualan kapal setelah beroperasi kecuali jika beroperasi antar pelabuhan di Filipina.

Kapal asing yang beroperasi di Filipina harus membayar pajak penghasilan sebesar 2,5% dari penghasilan bruto yang diperoleh di Filipina. Penghasilan bruto adalah pendapatan kotor yang diperoleh dari pengangkutan barang dan penumpang, pengangkutan surat, ongkos dari pengiriman dokumen (*Section 28 [A] [3] [b] NIRC*). Ketentuan tersebut berlaku jika tidak ada *tax treaty* antara Filipina dan negara pemilik kapal asing. Pengurangan tarif menjadi 1,5% diberikan ketika ada *tax treaty* antara negara pemilik kapal asing dengan Filipina.

#### **4.5.2 Insentif untuk Investasi yang Diberikan oleh BOI (Board of Investments) untuk Perusahaan Pelayaran dan Industri Perkapalan di Bawah Investment Priorities Plan (IPP)**

##### **4.5.2.1 Insentif Fiskal**

###### *1. Tax Holiday*

- 1.1. Proyek baru dengan status industri pioner selama enam tahun.
- 1.2. Proyek baru bukan industri pioneer selama empat tahun.
- 1.3. Perluasan proyek selama tiga tahun

- 1.4. Proyek baru/perluasan proyek di daerah yang kurang berkembang selama enam tahun.
- 1.5. Modernisasi proyek selama tiga tahun.
2. Pembebasan pajak dan bea masuk.
3. Pembebasan dari bea keluar, ekspor, dan biaya-biaya lain.
4. Kredit pajak.
5. Tambahan pengurang untuk penghasilan kena pajak.

#### **4.5.2.2 Insentif Non-Fiskal**

1. Karyawan dari negara asing.
2. Penyederhanaan prosedur kepabeanan.
3. Impor kosinyasi peralatan selama sepuluh tahun.
4. Hak untuk beroperasi dalam perdagangan internasional.

#### **4.5.2.3 Persyaratan untuk Mendapatkan Insentif Pajak**

Pembangunan kapal mengacu pada konstruksi, desain, perlengkapan, peralatan dan peluncuran (*launching*) berbagai jenis kapal. Perbaikan kapal mengacu pada pemeriksaan, pergantian, modifikasi dan perbaikan lambung kapal. Sebelum kapal mulai beroperasi, perusahaan yang sudah terdaftar harus menyerahkan salinan sertifikat pendaftaran/registrasi atau sejenisnya dari MARINA yang disetujui oleh pemerintah yang berotoritas.

Persyaratan yang harus dipenuhi untuk status pionir adalah :

4. Pembuatan kapal atau fasilitas perbaikan kapal dengan kapasitas minimum 20.000 *deadweight tonnaage (DWT)*.
5. Pembuatan kapal atau fasilitas perbaikan kapal dengan kapasitas berlabuh minimum 7.500 DWT.

Proyek-proyek ini paling sedikit mempunyai biaya setara dengan 10 juta US\$ dapat diberikan status pionir tetapi dengan insentif non pionir.

Berdasarkan pemaparan di atas, pelakuan PPh atas perusahaan pelayaran di Indonesia, Singapura, dan Filipina dapat dirangkum dalam tabel 4.1 di bawah ini :

Tabel 4.1 Perbandingan Pajak Penghasilan di Indonesia, Singapura dan Filipina

PPh	Indonesia	Filipina	Singapura
Penghasilan atas pengoperasian kapal di jalur nasional	<p>a. Perusahaan pelayaran domestik : dikenakan dengan PPh dengan tarif 1,2%</p> <p>b. Perusahaan pelayaran asing dikenakan PPh dengan tarif 2,64%</p>	<p>Pengangkutan muatan yang dilakukan perusahaan pelayaran asing dikenakan PPh dengan tarif 2.5% kecuali terdapat <i>tax treaty</i> tarif tersebut dapat turun menjadi 1,5%.</p> <p>Untuk korporasi :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 0% untuk domestik dan penduduk pemegang saham di perusahaan asing.</li> <li>• 15% untuk non-residen pemegang saham di perusahaan asing.</li> </ul>	<p>a. Pembebasan pajak untuk kapal yang menggunakan bendera Singapura.</p> <p>b. Pembebasan atau dikenakan tarif 5% atau 10% (tergantung pada jenis kegiatan) untuk leasing kapal dan kontainer dan manajemen perusahaan pelayaran atau perusahaan yang melakukan investasi kontainer (sesuai dengan skema <i>Maritim Finance Incentive</i>).</p>
Penghasilan atas pengoperasian kapal di Jalur Internasional	<p>a. Kapal Nasional dikenakan tarif 1,2% atas penghasilan yang diperoleh dari pengangkutan di jalur internasional.</p> <p>b. Kapal asing dikenakan tarif 2,64% atas pengangkutan muatan dari Indonesia ke luar Indonesia atau sesuai dengan ketentuan <i>tax treaty</i>.</p>	Pengangkutan di jalur internasional dibebaskan bersyarat dari PPh Filipina selama 10 tahun.	Dibebaskan dari Pengenaan Pajak Penghasilan (PPh) yang menggunakan kapla berbendera Singapura.

Sumber : Diolah Oleh Peneliti

## BAB 5

### ANALISIS KEBIJAKAN FISKAL DAN EVALUASI KEBIJAKAN PPH UNTUK MENDORONG DAYA SAING PERUSAHAAN PELAYARAN NASIONAL

#### 5.1 Analisis Perbandingan Kebijakan Pajak Penghasilan di Indonesia, Singapura, dan Filipina atas Perusahaan Pelayaran

Peneliti dalam subbab ini akan menganalisis perbandingan kebijakan PPh perusahaan pelayaran di Indonesia, Singapura dan Filipina serta menganalisis daya saing perusahaan pelayaran nasional. Selain itu, peneliti melakukan evaluasi kebijakan PPh dalam rangka meningkatkan daya saing perusahaan pelayaran nasional dengan menggunakan kriteria Dunn.

##### 5.1.1 Analisis Kebijakan Pajak Penghasilan di Singapura

Singapura merupakan salah satu negara kepulauan di Asia Tenggara yang mempunyai kekuatan maritim yang paling maju di wilayah Asia. Berdasarkan *The Maritime of Singapore (MPA)*, maritim Singapura mempunyai lebih dari 5.000 perusahaan dan telah mempekerjakan lebih dari 170.000 orang. Selain itu, MPA juga memberikan kontribusi sebagai sumber penerimaan sekitar 7% dalam Produk Domestik Bruto (PNB) Singapura (MPA atau *The Maritim Port of Singapore* adalah suatu badan di Singapura yang mempunyai misi untuk mengembangkan Singapura menjadi pusat utama pelabuhan dan pusat maritim internasional dengan berperan menjadi otoritas pelabuhan, regulator, perencana, dan perwakilan maritim nasional Singapura).

Pemerintah Singapura memberikan perhatian khusus kepada industri pelayaran dengan mempertimbangkan letak Singapura yang strategis sebagai pusat pelayaran di dunia. Berdasarkan keterangan dari MPA, Singapura telah menjadi pusat pelayaran di Asia serta menjadi tempat kantor pusat dan kantor perwakilan dari organisasi maritim internasional dan berbagai asosiasi kegiatan jasa pelayaran. Pelabuhan Singapura terhubung dengan lebih dari 600 pelabuhan di 120 negara.

Perkembangan perusahaan pelayaran Singapura tidak lepas dari kebijakan fiskal negara tersebut. Pemerintah Singapura memberikan kemudahan fiskal kepada

perusahaan pelayaran yang bertujuan untuk memajukan perusahaan pelayaran. Salah satu kemudahan fiskal yang diberikan oleh pemerintah Singapura adalah pembebasan PPh (*Exemption of income tax*). Pembebasan PPh ini berlaku untuk perusahaan pelayaran milik Singapura yang memiliki kualifikasi dan mendaftarkan kapalnya dengan bendera Singapura serta perusahaan pelayaran asing yang memperoleh insentif pembebasan PPh dibawah skema *The Maritime Finance Incentive* (MFI atau *The Maritime Finance Incentive* adalah suatu kebijakan yang dengan sistem skema insentif keuangan untuk mendorong perusahaan pelayaran untuk memilih Singapura sebagai negara tujuan investasi modal dan sumber pendanaan untuk membiayai kapal dan kontainer laut.

Kebijakan fiskal ini tidak hanya mendorong perusahaan pelayaran Singapura tetapi mendorong perusahaan pelayaran asing untuk beroperasi di Singapura. Kebijakan tersebut mampu mendorong perusahaan pelayaran asing untuk melakukan kegiatan bisnisnya di Singapura sehingga Singapura menjadi pelabuhan bunker terbaik di dunia. Pada kenyataannya Singapura bukanlah negara penghasil minyak tetapi memuntai pelabuhan bunker yang ramai dikunjungi oleh kapal-kapal asing untuk mengisi bahan bakar kapal. Hal ini merupakan salah satu keberhasilan Pemerintah Singapura yang menciptakan lingkungan bisnis yang kondusif untuk mendukung perkembangan perusahaan pelayaran Singapura dengan kebijakan fiskal yang memberi pembebasan PPh kepada perusahaan nasional Singapura dan perusahaan pelayaran asing.

Pembebasan PPh atas perusahaan pelayaran baik nasional maupun asing di Singapura telah mampu meningkatkan investasi di negaranya. Adanya insentif pembebasan PPh memberikan manfaat kepada bertambahnya perusahaan pelayaran asing di Singapura. Dampak positif dari bertambahnya perusahaan pelayaran asing di Singapura adalah semakin luasnya lapangan kerja untuk warga Singapura karena adanya ketentuan yang mengharuskan perusahaan pelayaran asing untuk mempekerjakan warga Singapura dengan jumlah yang lebih besar dibandingkan dengan tenaga kerja asing. Hal tersebut terbukti berdasarkan data MPA yang menyebutkan perusahaan pelayaran telah mampu mempekerjakan lebih dari 170.00

tenaga kerja. Melihat hal tersebut relevan jika dikatakan bahwa pemberian insentif berupa pembebasan PPh bagi perusahaan pelayaran berdampak selain pada berkembangnya perusahaan pelayaran tetapi juga pada penyerapan tenaga kerja di Singapura.

Selain memberikan dampak positif terhadap penyerapan tenaga kerja, adanya pembebasan PPh ini juga mendorong volume ekspor dan impor Singapura. Kapal-kapal Singapura aktif dalam kegiatan pengangkutan ekspor dan impor meskipun Singapura bukanlah merupakan negara yang kaya akan sumber daya alam (SDA) tetapi volume ekspor dan impornya meningkat setiap tahun. Berdasarkan data yang diperoleh dari *Department of Statistic Singapore*, diketahui bahwa volume ekspor dan impor Singapura meningkat setiap tahunnya seperti yang ditampilkan pada tabel di bawah ini :

**Tabel 5.1 Perkembangan Ekspor dan Impor Singapura  
(dalam Juta Dollar)**

Komoditas	2008	2009	2010	2011
Ekspor	476.762,2	391.118,2	478.840,7	514.741,2
Impor	450.892,6	356.299,2	432.221,8	459.665,1
Jumlah	927.654,8	747.417,4	902.062,6	974.396,3

Sumber : diolah dari data *Department of Statistic, Singapore*

Berdasarkan tabel 5.1, dapat diketahui bahwa Singapura merupakan negara yang aktif melakukan kegiatan ekspor dan impor. Data di atas menunjukkan terjadi peningkatan ekspor dari tahun ke tahun kecuali pada tahun 2009 yang disebabkan oleh pengaruh krisis ekonomi global. Peningkatan volume ekspor dan impor selaras dengan berkembangnya kegiatan usaha perusahaan pelayaran. Pada umumnya komoditas ekspor dan impor ini diangkut dengan menggunakan kapal berbendera di Singapura. Peningkatan volume ekspor dan impor ini juga selaras dengan pembebasan PPh perusahaan pelayaran di Singapura sehingga kapal Singapura mampu memberikan penawaran *freight* yang lebih rendah dengan kualitas pelayanan yang baik serta terjaminnya pengangkutan barang-barang komoditas tersebut.

Kebijakan fiskal berupa pembebasan PPh perusahaan pelayaran memberikan kontribusi yang positif pada pertumbuhan perekonomian di Singapura. Letak Singapura

yang strategis dimanfaatkan oleh pemerintah Singapura untuk mengembangkan perusahaan pelayaran. Instrumen fiskal yang memberikan pembebasan PPh dengan persyaratan pendaftaran kapal berbendera Singapura menjadi faktor pendorong semakin bertambahnya kapal berbendera Singapura. Data dari *Department of Singapore* menunjukkan bahwa sampai pada tahun 2011 terdapat 4.111 kapal dengan menggunakan bendera Singapura. Kapal-kapal tersebut aktif dalam melakukan pengangkutan di jalur internasional. Pembebasan PPh atas perusahaan pelayaran Singapura menjadikan perusahaan pelayaran Singapura lebih kompetitif dalam melakukan pengangkutan di berbagai negara termasuk Indonesia. Kapal-kapal yang menggunakan bendera Singapura banyak dipilih oleh perusahaan eksportir dan importir di berbagai negara karena menjamin keselamatan barang dengan harga yang terjangkau. Melihat perkembangan perusahaan pelayaran di Singapura relevan jika dikatakan pembebasan PPh dapat berdampak pada daya saing yang tinggi perusahaan pelayaran.

### **5.1.2 Analisis Kebijakan Pajak Penghasilan di Filipina**

Selain Indonesia dan Singapura, Filipina juga merupakan negara maritim di kawasan ASEAN. Filipina mempunyai banyak pulau seperti halnya Indonesia. Pemerintah Filipina turut serta dalam upaya untuk mendorong perkembangan perusahaan pelayaran di negaranya dengan memberikan berbagai kemudahan termasuk pemberian insentif perpajakan. Salah satu insentif perpajakan yang diberikan pemerintah Filipina adalah pembebasan PPh atas penghasilan dari kegiatan pengangkutan di jalur internasional. Salah satu yang menjadi pertimbangan pemerintah Filipina memberikan pembebasan PPh kepada perusahaan pelayaran atas penghasilan pengangkutan di jalur internasional adalah untuk menjaga keseimbangan neraca pembayaran Filipina.

Filipina merupakan salah satu negara yang tidak kaya akan sumber daya alam. Hal ini menjadi salah satu penyebab Filipina lebih banyak melakukan kegiatan impor daripada ekspor. Kegiatan impor yang lebih besar daripada ekspor berdampak pada ketidakseimbangan neraca pembayaran karena Filipina lebih banyak

mengeluarkan devisa sebagai alat pembayaran transaksi luar negeri. Kegiatan ekspor dan impor ini juga sebagian besar diangkut oleh kapal-kapal asing. Mempertimbangkan hal ini pemerintah memberikan pembebasan PPh dengan tujuan untuk mendorong perusahaan pelayaran Filipina berperan aktif dalam kegiatan pengangkutan di jalur internasional sehingga dapat mengurangi pembayaran devisa kepada orang asing. Adanya pembebasan PPh ini diharapkan perusahaan pelayaran Filipina dapat bersaing dengan kapal asing dalam melakukan pengangkutan di jalur internasional dengan penawaran *freight* yang lebih terjangkau.

Pemerintah Filipina memberikan perhatian kepada pengembangan perusahaan pelayaran di jalur internasional. Hal tersebut mempertimbangkan beberapa peran pelayaran di jalur internasional seperti disebutkan oleh MARINA (*The Maritime Authority*) Filipina yaitu :

- a. Sebagai sumber penerimaan devisa dan memberikan kontribusi terhadap penguatan posisi neraca pembayaran .
- b. Memperluas lapangan kerja dan meningkatkan angkatan kerja.
- c. Memberikan kontribusi dalam pengangkutan di luar negeri dan meningkatkan integritas sosial.
- d. Sebagai fasilitas dari transfer teknologi dari operasi pengangkutan kepada manajemen pengangkutan.

MARINA adalah badan/organisasi yang berdiri di bawah Departemen Perhubungan dan Komunikasi Filipina sebagai instansi pemerintah untuk mengawasi kegiatan maritim/pelayaran yang bertujuan untuk mendorong industri pelayaran untuk berperan dalam pembangunan nasional dan pertumbuhan ekonomi. Mempertimbangkan beberapa faktor di atas, MARINA yang berada di bawah Departemen Transportasi dan Komunikasi menerapkan Peraturan *Republic Act* N.o 9301 yang disahkan pada tanggal 12 November 2004 yaitu sebuah Undang-Undang yang bertujuan untuk mengembangkan pelayaran luar negeri Filipina di jalur internasional dengan memberikan pembebasan PPh atas penghasilan dari kegiatan pengangkutan yang memenuhi persyaratan yang telah ditentukan. RA No. 9301 tersebut merupakan revisi dari RA No. 7471 yang berisi tentang ketentuan

pembebasan pajak penghasilan (PPh) perusahaan pelayaran yang melakukan pengangkutan di jalur internasional.

Perbedaan dari RA No. 9301 dengan RA No. 77471 adalah perluasan definisi pelayaran yaitu pengangkutan barang dan/atau penumpang yang dioperasikan/dimiliki oleh perusahaan pelayaran Filipina yang telah terdaftar. RA No. 7471 hanya memberikan pembebasan PPh terbatas pada kegiatan impor baik impor kapal dan *spare part*, mesin, dan peralatan yang bertujuan untuk membuat kapal. Peraturan pelaksana kebijakan ini terdapat dalam *Memorandum Circular No. 201, series of 2004*, yang mengatur pelaksanaan pembebasan pajak penghasilan perusahaan pelayaran Filipina dari pembayaran pajak atas penghasilan yang diperoleh dari pengangkutan di jalur internasional.

Perusahaan pelayaran yang berhak mendapatkan fasilitas ini adalah perusahaan pelayaran yang terakreditasi oleh MARINA. Sertifikat pembebasan PPh diperoleh dari *Biro Internal of Revenue (BIR)* yang diterbitkan atas rekomendasi dari MARINA. Ketentuan yang harus dipenuhi oleh perusahaan pelayaran untuk mendapatkan insentif ini adalah menyerahkan salinan SPT dan laporan keuangan tahunan yang telah diaudit kepada BIR paling lambat 30 hari sejak diperolehnya sertifikat bebas PPh. Pembebasan PPh atas pengangkutan perusahaan pelayaran di jalur internasional diberikan dengan persyaratan tidak lebih dari 15% penghasilan neto yang dipergunakan untuk distribusi keuntungan diinvestasikan untuk pembelian kapal, pembuatan kapal, akuisisi kapal dan modernisasi kapal dan paling rendah 10% dari distribusi keuntungan.

Kebijakan pembebasan PPh ini dilakukan dengan terarah untuk mendorong pembangunan sektor pelayaran di jalur internasional serta mempertimbangkan dimensi bisnis dan potensi perusahaan pelayaran dalam pembangunan negara. Kebijakan tersebut meningkatkan pembelian dan kepemilikan kapal sehingga meningkatkan daya kompetitif perusahaan pelayaran Filipina dalam melakukan pengangkutan dalam perdagangan dunia serta meningkatkan partisipasi kegiatan pengangkutan ekspor dan impor. Berdasarkan data dari *National Statistic Office*

*Republic of Philippines*, komposisi muatan ekspor dan impor Filipina dalam 5 tahun terakhir dapat digambarkan dalam tabel 5.2 di bawah.

Berdasarkan tabel 5.2 dapat dilihat bahwa Filipina lebih banyak melakukan impor daripada ekspor. Hal ini menyebabkan Filipina mengeluarkan lebih banyak devisa daripada menerima yang menyebabkan terjadinya ketidakseimbangan dalam neraca pembayaran luar negeri. Oleh karena itu, pemerintah Filipina berusaha untuk mengurangi jumlah pembayaran devisa dengan cara memberikan pembebasan PPh bagi perusahaan pelayaran yang melakukan pengangkutan muatan ekspor dan impor. Pembebasan PPh kepada perusahaan pelayaran ini bertujuan untuk meningkatkan kemampuan daya saing perusahaan pelayaran Filipina untuk mengambil pangsa muatan ekspor dan impor sehingga pembayaran devisa dapat dikurangi.

**Tabel 5.2 Perkembangan Ekspor dan Impor Filipina  
(dalam Juta Dollar)**

Komposisi	2007	2008	2009	2010	2011
Ekspor	50.693,49	49.077,72	38.425,34	51.497,52	48.042,20
Impor	54.483,85	56.645,58	43.008,35	54.908,12	60.144,29
Jumlah	105.177,34	105.723,30	81.433,69	106.405,64	108.186,49

Sumber : diolah data dari *Statistic Office Republic of Philippines*

Adanya pembebasan PPh ini akan menjadi peluang bagi perusahaan pelayaran Filipina untuk memberikan penawaran *freight* yang lebih rendah. Pembebasan PPh ini juga selaras dengan bertambahnya jumlah kapal sebagai persyaratan pembebasan PPh sehingga meningkatkan jumlah kapal yang melakukan pengangkutan di jalur internasional. Dampak positif dari pembebasan PPh ini adalah untuk memperluas tenaga kerja dan membatasi pengeluaran mata uang asing. Selain itu, perusahaan pelayaran Filipina juga menjamin ketersediaan layanan pengangkutan ekspor negara tersebut sehingga eksportir atau importir dapat memilih kapal-kapal Filipina dalam melakukan pengangkutan muatan ekspor dan impor.

Selain dari pembebasan PPh untuk kegiatan pengangkutan di jalur internasional, pemerintah juga memberikan beberapa kemudahan diantaranya adalah *tax holiday* untuk mendorong orang asing melakukan investasi di Filipina baik dalam membangun perusahaan pelayaran baru, investasi kapal, investasi untuk galangan

kapal dan modernisasi kapal. Pemerintah Filipina melihat bahwa *tax holiday* merupakan salah satu instrumen pajak untuk menarik orang asing melakukan investasi di Filipina. *Tax holiday* ini merupakan langkah yang dilakukan pemerintah Filipina untuk membuka lapangan pekerjaan baru dalam rangka mengurangi tingkat pengangguran di negara tersebut.

Perusahaan pelayaran di Filipina memang tidak semaju perusahaan pelayaran di Singapura dan masih berada di bawah perusahaan pelayaran Indonesia tetapi pembebasan PPh ini telah mendorong perusahaan pelayaran Filipina untuk aktif melakukan kegiatan pengangkutan di jalur internasional. Selain itu, adanya persyaratan untuk melakukan investasi penghasilan untuk perbaikan kapal, modernisasi, pembalian dan pembuatan kapal dapat memperluas tenaga kerja baik di perusahaan pelayaran atau di perusahaan galangan kapal.

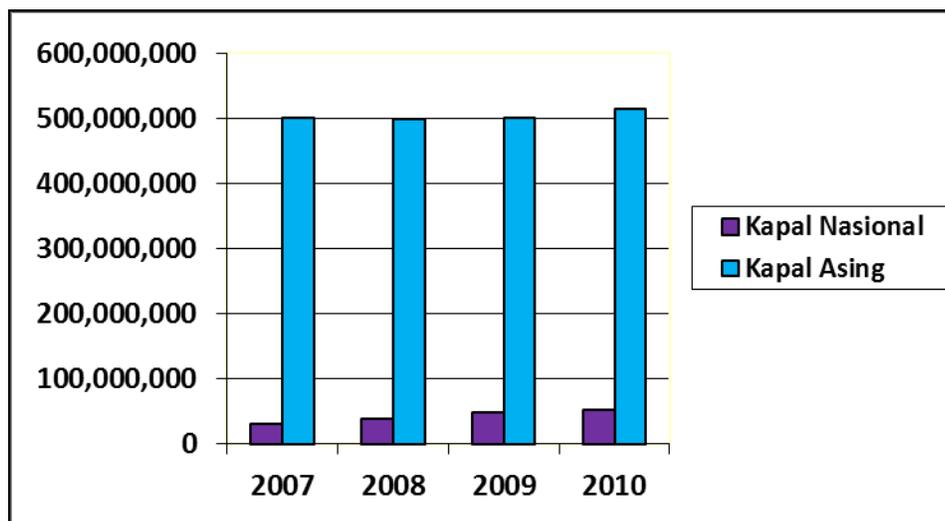
### **5.1.3 Analisis Kebijakan Pajak Penghasilan di Indonesia**

Kebijakan PPh atas perusahaan pelayaran nasional diatur di dalam KMK-416/KMK.04/1996 Jo SE-29/PJ.4/1996 dengan tarif sebesar 1,2% sedangkan untuk perusahaan pelayaran asing kebijakan PPh diatur oleh KMK-417/KMK.04/1996 dengan tarif sebesar 2,64% atau sesuai dengan ketentuan tax treaty antara Indonesia dengan negara partner. Kebijakan PPh atas perusahaan pelayaran di Indonesia ditetapkan berdasarkan Norma Perhitungan Khusus dan tarif final. Sistem NPK dalam pemajakan PPh perusahaan pelayaran merupakan *presumptive taxation* sesuai dengan yang dijelaskan oleh Thuronyi bahwa *presumptive taxation* digunakan ketika wajib pajak kesulitan untuk menghitung penghasilan atau biaya dengan tepat. Hal ini dilakukan kepada perusahaan pelayaran untuk memberi kemudahan dalam sistem administrasi pajak perusahaan pelayaran tersebut.

Peneliti melihat bahwa *presumptive taxation* dalam perusahaan pelayaran ini yaitu dengan sistem NPK telah sejalan dengan penjelasan Thuronyi . Hal tersebut berarti perusahaan pelayaran akan memperoleh kemudahan dalam melakukan perhitungan pajaknya sedangkan fiskus akan lebih mudah melakukan pemungutan pajaknya.

Kebijakan ini sudah berlangsung selama enam belas tahun dan belum pernah dilakukan revisi atau tinjau terhadap kebijakan ini. Regulasi PPh untuk perusahaan pelayaran antara Indonesia dengan Singapura dan Filipina jauh tertinggal. Perusahaan pelayaran nasional tidak mendapatkan banyak fasilitas seperti halnya di negara Singapura dan Filipina. Padahal Indonesia termasuk negara yang kaya akan sumber daya alam di masing-masing pulau tidak seperti Singapura dan Filipina.

Sampai saat ini, perusahaan pelayaran baru mendapatkan satu fasilitas PPh yaitu pembebasan PPh Pasal 22 impor sebagaimana dimaksud dalam KMK-154/PMK.03/2010 Pasal 3 ayat (1) huruf b angka 15. Berbeda halnya dengan fasilitas-fasilitas perpajakan di Singapura dan Filipina yang mendukung kemajuan perusahaan pelayaran di masing-masing negara tersebut. Perusahaan pelayaran merupakan usaha yang berperan dalam kegiatan perekonomian untuk melakukan distribusi barang dan jasa. Peranan perusahaan pelayaran nasional semakin kuat dengan adanya asas *cabotage* yang secara konsisten diterapkan oleh pemerintah. Saat ini, perusahaan pelayaran nasional telah menguasai hampir seluruh pangsa muatan nasional kecuali untuk kegiatan *offshore* yang sebagian masih dilakukan oleh kapal asing sampai pada akhir tahun 2012.



Sumber : *Executive Summary*, Kementerian Perhubungan Laut 2012

**Gambar 5.1 Perbandingan Muatan Ekspor dan Impor dalam Pengangkutan Pangsa Muatan Luar Negeri**

Pencapaian yang baik dalam pengangkutan muatan dalam negeri tidak disertai dengan pengangkutan di jalur internasional karena asas *cabotage* tidak berlaku dalam pengangkutan di jalur internasional. Pengangkutan muatan ekspor dan impor di jalur internasional didominasi oleh kapal berbendera asing. Keberhasilan asas *cabotage* hanya terbatas di wilayah Indonesia saja sedangkan untuk pengangkutan di jalur internasional masih dikuasai oleh kapal asing seperti terlihat dalam gambar 5.1.

Pengangkutan muatan ekspor dan impor yang dominan jatuh ke tangan asing berdampak pada defisit dalam pembayaran luar negeri. Berdasarkan gambar 5.1, dapat dilihat perbandingan yang sangat jauh antara pengangkutan muatan ekspor dan impor yang diangkut oleh kapal nasional dengan kapal asing. Perusahaan pelayaran nasional mengalami kenaikan yang sedikit dan hampir tidak terlihat dalam gambar di atas sedangkan kapal asing tetap bertahan dalam posisi tertinggi berdasarkan gambar tersebut. Mempertimbangkan kondisi ini, pemerintah seharusnya memberikan dukungan kepada perusahaan pelayaran nasional untuk dapat berperan aktif dalam melakukan pengangkutan muatan ekspor dan impor sehingga potensi penerimaan yang selama ini dinikmati oleh orang asing jatuh ke tangan perusahaan pelayaran nasional. Gambar 5.1 juga menunjukkan bahwa perusahaan pelayaran nasional mempunyai potensi yang besar untuk dikembangkan sebagai sumber penerimaan dan sumber tenaga kerja. Hal tersebut didukung oleh kekayaan sumber daya alam yang dimiliki Indonesia sehingga Indonesia mempunyai potensi yang besar sebagai negara eksportir.

#### **5.1.4 Analisis Daya Saing Perusahaan Pelayaran Domestik Indonesia**

Indonesia menganut konsep penghasilan *world wide income* yang mengharuskan seluruh penghasilan yang berasal dari dalam dan luar negeri akan digabung menjadi satu untuk dikenakan Pajak Penghasilan di Indonesia. Demikian halnya dengan perusahaan pelayaran nasional sebagai Wajib Pajak badan yang memperoleh penghasilan dari luar negeri yaitu penghasilan dari pengangkutan muatan di jalur internasional sehingga harus dikenakan pajak penghasilan di Indonesia. Konsep *world wide income* ini yang mengharuskan setiap Wajib Pajak yang

memperoleh penghasilan yang berasal dari Indonesia dan luar Indonesia akan dikenakan pajak di Indonesia dengan tarif yang telah ditentukan oleh undang-undang domestik yaitu 1,2% untuk perusahaan pelayaran nasional.

Perusahaan pelayaran nasional merupakan Wajib Pajak dalam negeri yang melakukan aktivitas bisnisnya di Indonesia dan di luar Indonesia. Berdasarkan ketentuan KMK-416/KMK.04/1996 Jo SE-29/PJ.4/1996 perusahaan pelayaran nasional yang melakukan kegiatan pengangkutan orang dan/atau barang di Indonesia dan di luar Indonesia sehingga memperoleh penghasilan dari kegiatan tersebut maka atas penghasilan yang diperoleh/diterima perusahaan pelayaran dikenakan pajak penghasilan. Perlakuan pajak (*tax treatment*) untuk perusahaan pelayaran diperlakukan berbeda dengan penghasilan lain (sistem *Schedular Taxation*). Perhitungan pajak penghasilan wajib pajak perusahaan pelayaran didasarkan pada *gross income* atau *deemed profit* dengan tarif yang ditentukan dalam KMK-416/KMK.04/1996 Jo SE-29/PJ.4/1996 yaitu sebesar 1,2%. Dengan demikian, perusahaan pelayaran yang melakukan pengangkutan di jalur internasional juga akan dikenakan pajak di Indonesia sesuai dengan konsep *world wide income* dan *sistem schedular taxation* dengan tarif sebesar 1,2%.

Sementara di lain pihak, kapal asing yang mengangkut muatan ekspor dan impor dari Indonesia dan menuju Indonesia tidak sepenuhnya dapat dipajaki di Indonesia. Misalnya kapal yang berasal dari negara yang mempunyai perjanjian *tax treaty* dengan Indonesia, hak pemajakannya disesuaikan dengan ketentuan yang berlaku didalam *tax treaty* tersebut sehingga undang-undang domestik tunduk pada aturan yang terdapat dalam *tax treaty* tersebut. Pada umumnya dalam *tax treaty* untuk *shipping*, hak pemajakan diberikan kepada negara domisili. Negara *partner treaty* Indonesia sebanyak 54 negara, 44 negara mengatur ketentuan penghasilan atas laba atau usaha yang berasal dari *shipping* diberikan secara penuh kepada negara domisili. 10 negara lainnya memberikan hak pemajakan kepada negara sumber dan pada umumnya hal pemajakan yang diberikan adalah 50% dari pajak yang terutang berdasarkan undang-undang domestik. Ketentuan ini menyebabkan kapal asing yang mengangkut muatan ekspor dan impor tersebut tidak dikenakan pajak penghasilan di

Indonesia karena hak pemajakan diberikan kepada negara domisili dari perusahaan pelayaran asing tersebut.

Berbeda dengan kapal asing, kapal nasional harus membayar pajak atas penghasilan yang berasal dari pengangkutan muatan ekspor dan impor. Hal ini menjadi salah satu penyebab perusahaan pelayaran kalah bersaing dengan pelayaran asing dalam pengangkutan ekspor dan impor. Pada umumnya importir dan eksportir akan memilih kapal asing untuk mengangkut muatan baik ekspor maupun impor. Kecenderungan tersebut disebabkan karena kapal asing memberikan penawaran yang lebih rendah dibandingkan pelayaran nasional yang memasukkan unsur pajak sehingga penawaran *freight* atas muatan yang diangkut oleh pelayaran nasional lebih tinggi.

Perlakuan pajak yang tidak *fair*/setara antara perusahaan pelayaran asing dan nasional menjadi salah satu penyebab perusahaan pelayaran nasional kalah bersaing dengan pelayaran asing. Pemaparan di atas menunjukkan bahwa pajak merupakan salah satu faktor yang berpengaruh dalam pengangkutan muatan ekspor impor. *Competitiveness* atau daya saing sebagaimana dikutip Prihantika dan Hardjosukato adalah kemampuan untuk memproduksi barang dan jasa yang sesuai dengan kebutuhan pasar internasional sebaik kemampuan untuk mendapatkan keuntungan yang besar dan berkelanjutan. Daya saing suatu negara atau wilayah mempunyai beberapa elemen kunci yaitu untuk meningkatkan standar hidup rakyat dan kemampuan untuk bersaing dengan negara lain serta pembangunan yang berkelanjutan.

Perusahaan pelayaran nasional yang melakukan kegiatan bisnis pada dasarnya bertujuan untuk mendapatkan keuntungan yang berkelanjutan. Dengan demikian, perusahaan pelayaran nasional harus mempunyai daya saing khususnya dalam pengangkutan muatan ekspor dan impor yang mempunyai prospek keuntungan yang besar. Kegiatan pengangkutan muatan ekspor dan impor mempunyai peranan yang besar dalam kegiatan perekonomian dalam hal distribusi barang dan jasa. Indonesia sebagai negara kepulauan membutuhkan sarana dalam pendistribusian barang-barang hasil produksi baik di dalam maupun luar negeri. Hal inilah yang

menyebabkan perusahaan pelayaran mempunyai peranan yang penting dalam pertumbuhan ekonomi di Indonesia.

Pada saat ini, kondisi kapal nasional jauh lebih baik dibandingkan dengan tahun-tahun sebelumnya. Kebijakan asas *cabotage* memberikan dampak yang positif disertai dengan bertambahnya kapal-kapal nasional. Berdasarkan ukuran dan kualifikasi, kapal nasional tidak kalah dengan kapal asing. Setiap tahun kapal-kapal tersebut harus mengalami perbaikan atau *docking* dan kemudian diberikan sertifikat sebagai tanda kapal-kapal tersebut sudah mengalami perbaikan dan terjamin keamanannya dalam melakukan pengangkutan. Berdasarkan kualifikasi kapal, kapal nasional sudah dapat bersaing dengan kapal asing tetapi saat ini kapal nasional belum dapat merebut pangsa muatan ekspor dan impor yang mempunyai potensi penerimaan yang besar. Pajak merupakan salah satu faktor yang menjadi kendala dalam merebut pangsa muatan ekspor dan impor seperti dijelaskan oleh Hendrawan berikut :

“Kendala-kendala dalam merebut pangsa muatan ekspor dan impor diantaranya adalah *term trade* yang pada umumnya menggunakan kapal asing karena eksportir dari Indonesia memberikan hal kepada asing yang menentukan kapalnya sehingga sebagian besar menggunakan kapal asing. Untuk impor juga begitu. Kemudian yang menjadi kendala adalah pajak”. (Wawancara dengan Hendrawan tanggal 14 Mei 2012).

Berdasarkan *World Global Competitiveness Report* disebutkan bahwa peraturan pajak dan tarif pajak merupakan salah satu penghambat daya saing di setiap negara termasuk Indonesia (*World Economic Forum, 2010*). Demikian halnya dalam pengangkutan muatan ekspor impor, pajak merupakan salah satu instrumen yang menyebabkan kapal nasional kalah saing dengan kapal asing. Perbedaan *treatment* perpajakan antara perusahaan pelayaran nasional dan perusahaan pelayaran asing menjadikan perusahaan pelayaran nasional kalah bersaing dengan perusahaan pelayaran asing. Daya saing perusahaan pelayaran nasional dapat dilihat dari jumlah muatan ekspor dan impor yang diangkut oleh perusahaan pelayaran seperti yang dijelaskan oleh Joni Kiswanto :

“Menurut pendapat saya, indikator ekspor dan impor dan lalu lintas barang merupakan salah satu indikator penting dari daya saing perusahaan pelayaran nasional selain letak geografis negara yang bersangkutan. Faktor infrastruktur

pelabuhan serta kemudahan administrasi juga perlu dilihat”. (Wawancara dengan Joni Kiswanto tanggal 16 April 2012)

Daya saing perusahaan pelayaran dapat dilihat dari indikator banyaknya muatan ekspor dan impor yang diangkut. Pajak merupakan suatu instrumen yang dapat mempengaruhi daya saing perusahaan pelayaran seperti dijelaskan oleh Yosep Poernomo berikut :

“Kalau kita ngomong daya saing, instrumen pajak bisa mempengaruhi daya saing. Saya rasa ada pengaruh pajak dalam daya saing ini. Tapi seberapa besar pengaruh pajak tersebut kan harus diukur dan itu kan harus ada penelitiannya lagi. Maksudnya kan di sini gara-gara pajak saya gak mau lagi jadi pengusaha atau dengan adanya pajak keuntungan saya jauh lebih kecil. Jadi memang faktor pajak itu bisa membuat biaya jadi meningkat. Artinya kan harga jadi lebih mahal sehingga orang gak mau. Jadi pajak menjadi pemicu mereka memberikan jasa sedikit atau banyak”. (Wawancara dengan Yosep Poernomo tanggal 20 Mei 2012).

Berdasarkan data dari Kementerian Perhubungan, hingga tahun 2010, pengangkutan muatan ekspor impor 90,98% masih dikuasi oleh kapal asing. Data ini menunjukkan bahwa kapal asing masih dominan dalam pengangkutan muatan ekspor dan impor serta kapal nasional yang belum mampu bersaing dalam merebut pangsa muatan ekspor dan impor.

**Tabel 5.3 Perkembangan Muatan Ekspor dan Impor Tahun 2007-2010**

No	Tahun	Muatan Ekspor	Muatan Impor	Jumlah
1	2007	321.222.973	209.673.122	531.896.095
2	2008	323.321.308	213.149.094	536.470.402
3	2009	333.386.167	217.568.936	550.955.103
4	2010	344.221.617	222.744.740	567.208.278

Sumber : *Executive Summary*, Kementerian Perhubungan Laut, 2010

Tabel 5.3 menunjukkan komposisi ekspor Indonesia semakin bertambah setiap tahunnya. Tabel tersebut juga menunjukkan muatan ekspor lebih banyak daripada muatan impor tetapi pengangkutan muatan baik ekspor maupun impor pada umumnya dilakukan oleh kapal asing. Barang-barang ekspor adalah barang yang berasal dari Indonesia yang seharusnya diangkut oleh kapal Indonesia ke negara tujuan ekspor tetapi pada tahun 2010 kapal nasional yang mengangkut muatan ekspor hanya sekitar 10% yaitu sebanyak 33.819.532 ton sedangkan asing sebanyak

310.402.085 ton (sumber : *Eksekutif Summary* 2010 Kementerian Perhubungan Laut). Pengangkutan muatan ekspor yang jatuh ke tangan asing menyebabkan Indonesia harus kehilangan potensi penerimaan. Selain itu, di tahun 2010 pengangkutan impor juga hanya sekitar 10% yang diangkut oleh kapal nasional yaitu sebesar 17.342.655 ton sedangkan kapal asing mengangkut 205.402.085 ton (sumber : *Eksekutif Summary* 2010 Kementerian Perhubungan Laut). Hal ini menunjukkan bahwa kapal nasional belum mampu bersaing dengan kapal asing dalam merebut pangsa muatan ekspor dan impor.

Pajak menjadi salah satu instrumen yang menghambat daya saing perusahaan pelayaran nasional untuk merebut pangsa muatan ekspor dan impor. Oleh karena itu, untuk memperbaiki daya saing perekonomian dan mengakselerasi pembangunan, pemerintah dapat menggunakan instrumen pajak (Rosdiana, dkk). Rosdiana dkk dalam laporan kajian akademik menjelaskan bahwa dalam kerangka percepatan dan perluasan pembangunan ekonomi nasional, penerapan pajak tidak dapat dilakukan berdasarkan tujuan memaksimalkan penerimaan pemerintah saja (*revenue-driven*) namun yang lebih penting adalah berdasarkan tujuan optimalisasi pertumbuhan ekonomi nasional (*growth-driven*). Demikian halnya dengan perusahaan pelayaran nasional yang sampai saat ini kalah bersaing dengan perusahaan pelayaran asing. Pemerintah dapat menggunakan instrumen pajak sehingga perusahaan pelayaran dapat memberikan penawaran harga yang lebih kompetitif.

Filipina merupakan negara kepulauan di ASEAN memberikan kebijakan kepada perusahaan pelayaran domestik. Pemerintah Filipina memberikan pembebasan pajak penghasilan atas penghasilan yang diperoleh perusahaan pelayaran dalam pengangkutan di jalur internasional. Kebijakan ini ditetapkan berdasarkan *Republic Act (RA) No. 9301* yang bertujuan untuk mengembangkan perusahaan pelayaran Filipina dalam melakukan pengangkutan di jalur internasional. Kebijakan pembebasan pajak penghasilan ini hanya diberikan kepada perusahaan pelayaran terbatas dalam pengangkutan di jalur internasional dengan ketentuan perusahaan pelayaran tersebut harus menginvestasikan 10% -15% dari penghasilan tersebut untuk perbaikan kapal, modernisasi kapal dan pembangunan kapal. Kebijakan pembebasan

pajak penghasilan dalam jalur internasional ini berlaku untuk masa waktu 10 tahun sejak peraturan tersebut diundangkan. Hal ini dilakukan agar perusahaan pelayaran domestik Filipina dapat berkembang di jalur internasional dalam pengangkutan muatan.

Latar belakang pemberian kebijakan pembebasan PPh di jalur internasional kepada perusahaan pelayaran disebabkan oleh pangsa muatan impor yang lebih banyak dari ekspor. Hal ini menjadikan ketidakseimbangan dalam neraca pembayaran Filipina. Selain itu, perusahaan pelayaran Filipina tidak dapat bersaing dengan kapal asing yang memberikan penawaran *freight* yang lebih rendah sehingga beberapa perusahaan pelayaran Filipina yang melakukan pelayaran di jalur internasional mengalami kebangkrutan. Kebangkrutan yang dialami perusahaan pelayaran Filipina berdampak pada berhentinya kegiatan pelayaran sehingga tenaga kerja semakin berkurang. Pertimbangan tersebut menjadi alasan pemerintah Filipina mengeluarkan kebijakan pembebasan PPh terhadap perusahaan pelayaran Filipina yang melakukan beroperasi di jalur internasional. Selain pembebasan PPh, pemerintah juga turut berperan dalam mendorong penggunaan kapal Filipina dalam pengangkutan muatan ekspor dan impor dengan cara aktif melakukan negosiasi perjanjian pengangkutan bilateral dengan negara lain seperti negosiasi porsi muatan. Dukungan dari pemerintah memberikan dampak positif bagi perusahaan pelayaran Filipina untuk dapat bersaing dengan kapal asing.

Sementara itu, Pemerintah Singapura memberikan pembebasan penuh pajak penghasilan kepada perusahaan pelayaran. Dukungan yang diberikan Pemerintah Singapura kepada perusahaan pelayaran menjadikan Singapura sebagai salah negara yang mempunyai kekuatan maritim yang sangat besar dan maju di ASEAN serta mempunyai daya saing yang tinggi. Pemerintah Singapura menyadari bahwa negaranya bukanlah negara yang kaya akan sumber daya alam sehingga pemerintah Singapura hanya memanfaatkan letak geografisnya yang strategis untuk menarik investor dengan memberikan pembebasan PPh atas perusahaan pelayaran. Kebijakan pembebasan PPh sudah terbukti memberikan dampak yang sangat baik bagi perusahaan pelayaran Singapura. Singapura yang bukan merupakan negara penghasil

minyak mempunyai pelabuhan bunker yang besar di dunia. Selain itu, kebijakan pembebasan PPh ini selaras dengan pertumbuhan perusahaan pelayaran yang mempunyai daya saing tinggi dan mampu menciptakan lapangan kerja yang baru.

Berdasarkan referensi kebijakan PPh di Singapura dan Filipina dapat dilihat bahwa regulasi kebijakan PPh perusahaan pelayaran Indonesia masih mengalami ketertinggal dengan kedua negara tersebut. Pemerintah Indonesia seharusnya lebih tanggap dalam membuat kebijakan yang mendorong kemajuan perusahaan pelayaran karena Indonesia mempunyai potensi sumber daya alam yang besar yang tidak hanya digunakan di dalam negeri tetapi juga di luar negeri. Oleh karena itu, kapal merupakan sarana yang berperan penting dalam melakukan pengangkutan sumber daya alam tersebut harus dikembangkan dengan cara pemberian kemudahan salah satunya adalah di bidang perpajakan seperti yang dilakukan oleh Singapura dan Filipina.

## **5.2 Evaluasi Kebijakan Pajak Penghasilan (PPh) dalam Rangka Meningkatkan Daya Saing Perusahaan Pelayaran Nasional**

Kebijakan pajak penghasilan atas perusahaan pelayaran ditentukan oleh Keputusan Menteri Keuangan dan Surat Edaran yang dibuat pada tahun 1996 dan belum pernah dilakukan revisi atau tinjau terhadap peraturan ini. Kebijakan ini sudah berlaku selama enam belas tahun tanpa diadakan revisi atau peninjauan terhadap kesesuaiannya dengan waktu, kondisi dan lingkungan saat ini. Oleh karena itu, kebijakan ini harus dievaluasi sehingga relevan dengan terhadap kondisi yang terjadi pada saat ini.

### **5.2.1 Alasan melakukan Evaluasi**

Kebijakan ini sudah berlangsung selama lebih dari enam belas tahun. Kondisi selama enam belas tahun tentunya tidak sama dengan kondisi saat ini yang mengalami kemajuan ekonomi, pendidikan, teknologi, kebudayaan dan lingkungan. Kebijakan pajak harus dinamis disesuaikan dengan lingkungan yang sudah

mengalami perubahan. Selain itu, kondisi pelayaran saat ini telah mengalami perbedaan dengan pelayaran di tahun 1996 ketika kebijakan ini dibuat.

### 5.2.1.1 Faktor Lingkungan

Kondisi lingkungan pada saat ini dengan lingkungan pada tahun 1996 pasti sangat berbeda. Peraturan pajak harus dinamis sesuai dengan lingkungan yang dinamis seperti dijelaskan oleh Safri Nurmatu berikut :

“Kalau kondisi berubah hukum pajak atau peraturan pajak menurut saya harus disesuaikan dengan kondisi seperti PTKP. Ini juga karena kemaren ada permintaan dari komite nasional supaya ada reformasi perpajakan. Jadi kalau nanti 2015 itu akan ada perubahan lingkungan pajak harus disesuaikan tapi pajaknya harus tetap berdaulat tetap mempertimbangkan budgetair walaupun memang harus ada regulasinya juga. Jadi hukum pajak atau peraturan pajak *should be dynamic* harus dinamis dengan lingkungan. Kalau lingkungan berubah ya harus disesuaikan dengan lingkungan”. (Wawancara dengan Safri Nurmatu tanggal 15 Mei 2012).

Safri Nurmatu juga menambahkan bahwa hukum pajak dan peraturan pelaksanaannya itu harus dinamis dengan perubahan lingkungan agar kebijakan pajak tidak ketinggalan zaman. Pendapat serupa juga disebutkan oleh Yosep Poernomo dalam kutipan berikut :

“Kebijakan PPh ini sudah enam belas tahun ya harus diubah. Satu masalah tarifnya, yang kedua itu masalah teknologi barang kali. Yang dibicarakan enam belas tahun yang lalu kapalnya belum kapal yang modern barang kali, barang kali sekarang perhitungan biayanya sudah lebih mudah”. (Wawancara dengan Yosep Poernomo tanggal 20 Mei 2012).

Kondisi kapal pada saat ditetapkannya kebijakan PPh ini berbeda dengan kondisi kapal saat ini. Demikian halnya dengan lingkungan yang berubah. Salah satu perubahan dari lingkungan adalah perdagangan bebas. Khusus di wilayah ASEAN, negara-negara di kawasan ASEAN sepakat untuk menerapkan *ASEAN Connectivity*. *ASEAN Connectivity* ini mendorong perdagangan bebas di kawasan ASEAN.

Kapal merupakan alat angkutan yang paling memungkinkan dalam *ASEAN Connectivity* khususnya dalam distribusi barang. Perusahaan pelayaran melihat bahwa *ASEAN Connectivity* sebagai peluang dalam memperluas kegiatan usahanya untuk melakukan pengangkutan pangsa muatan yang terdapat di kawasan ASEAN. Hal ini tentunya harus didukung oleh kebijakan pemerintah khususnya dengan memberikan

kemudahan di bidang perpajakan dalam mengambil porsi muatan yang ada di ASEAN.

Kebijakan pajak penghasilan yang berlaku saat ini adalah ditetapkan dengan sistem NPK dengan tarif final. Konsekuensi dari sistem norma ini adalah perusahaan pelayaran tidak dapat mengurangi unsur biaya. Dampak dari ASEAN *Connectivity* ialah perdagangan bebas di kawasan ASEAN sehingga setiap pelabuhan internasional dapat diakses oleh setiap kapal dari negara-negara anggota ASEAN. Indonesia memiliki sekitar 14 pelabuhan internasional yang akan dibuka untuk ASEAN *Connectivity*. Kapal-kapal asing yang berasal dari negara ASEAN akan bebas datang ke pelabuhan internasional sehingga menjadikan keramaian dan kepadatan di pelabuhan-pelabuhan yang dibuka untuk kapal-kapal asing. Bagi perusahaan pelayaran nasional, hal ini akan menambah biaya sewa kapal. Sementara unsur biaya tidak akan diperhitungkan dalam sistem norma. Keramaian yang terjadi di pelabuhan menyebabkan kapal akan semakin lama bersandar di pelabuhan bisa mencapai 20 hari sedangkan biaya sewa kapal ditetapkan per hari. Misalnya sewa kapal sebesar 10 US\$ perhari. Biaya yang akan dikeluarkan oleh perusahaan pelayaran akan semakin banyak dengan semakin lamanya kapal disandarkan di pelabuhan. Biaya sewa kapal tersebut tidak dapat dikurangkan dari penghasilan karena dalam sistem NPK tidak ada perhitungan pengurangan biaya. Hal tersebut seperti dijelaskan oleh Indra Yuli berikut :

“Jadi kalau ada nanti ASEAN *Connectivity* maka akan tambah *crowded*. Pelabuhan kita kan sedikit jadi untuk bongkar muat itu harus menunggu kapal lain selesai. Kalau untuk kapal penumpang memang didahulukan begitu sampai di pelabuhan, penumpangnya langsung diturunkan tidak perlu antri. Itu kan kapal-kapal yang mendapat prioritas seperti kapal militer, perang dan angkutan bolug. Kalau kapal muatan komoditi ya biasanya harus ngantri dan mungkin saja akan berhari-hari ngantrinya”. (Wawancara dengan Indra Yuli tanggal 26 April 2012).

Penjelasan di atas diketahui bahwa ASEAN *Connectivity* dapat berdampak pada semakin besarnya biaya yang dikeluarkan perusahaan pelayaran. Indra Yuli juga menambahkan bahwa pelabuhan-pelabuhan Indonesia khususnya pelabuhan internasional juga harus turut dibenahi dalam menghadapi ASEAN *Connectivity*

sehingga biaya-biaya tambahan seperti biaya sewa kapal karena kepadatan/keramaian di pelabuhan dapat diminimalisasi.

Perdagangan bebas merupakan suatu perubahan lingkungan dalam lingkup perusahaan pelayaran. Peraturan pajak seharusnya dimanis terhadap perkembangan lingkungan. Ketika peraturan pajak tidak disesuaikan dengan kondisi lingkungan maka perusahaan pelayaran nasional tidak mampu bersaing dengan kapal asing dalam melakukan muatan ekspor dan impor. Oleh karena itu, dalam menyongsong ASEAN *Connectivity* ini, pemerintah harus turut serta berpartisipasi dalam mendorong kemajuan perusahaan pelayaran nasional dengan cara menata kembali kebijakan PPh yang dapat mendorong daya saing perusahaan pelayaran nasional untuk merebut pangsa muatan ekspor dan impor Indonesia serta merebut pangsa muatan di ASEAN.

Alasan lain untuk melakukan evaluasi kebijakan PPh ini adalah perkembangan sumber daya alam. Ada banyak potensi dan kekayaan alam yang baru diketahui keberadaannya. Pada saat kebijakan ini dibuat di tahun 1996 ada banyak SDA yang belum diketahui keberadaannya. Misalnya untuk batu bara, sumber daya ini menjadi komoditas utama di atas tahun 2000. Pada saat ini, batubara merupakan komoditas yang mempunyai nilai jual yang tinggi baik untuk konsumsi dalam negeri maupun luar negeri. Letak batubara yang pada umumnya di daerah terpencil membutuhkan alat angkut agar dapat digunakan di dalam negeri atau diekspor keluar negeri. Pengangkutan batubara tidak sepenuhnya dapat diangkut oleh kapal nasional karena sebagian pengangkutannya dilakukan oleh kapal asing. Potensi batu bara sebagai SDA untuk kebutuhan dalam negeri dan luar negeri harus dimanfaatkan oleh perusahaan pelayaran. Pengangkutan batubara yang masih dilakukan oleh asing seharusnya dikurangi dengan cara pemerintah membantu perusahaan pelayaran dengan melakukan evaluasi kebijakan yang lama dan memberikan kemudahan-kemudahan pajak sehingga potensi penerimaan yang bersumber dari kekayaan alam Indonesia jatuh kepada pelayaran nasional.

### 5.2.1.2 Perkembangan Ekonomi

Krisis ekonomi global memberikan dampak pada perekonomian di setiap negara di belahan dunia. Dampak dari krisis ini adalah penurunan produksi barang khususnya di benua Amerika dan Eropa. Kawasan Asia merupakan wilayah yang paling mampu bertahan terhadap dampak negatif dari krisis ekonomi global. Beberapa negara di Asia seperti China, India, Korea, Taiwan, Singapura termasuk Indonesia merupakan negara di kawasan Asia yang mampu bertahan menghadapi krisis global dan mengalami pertumbuhan ekonomi yang baik.

Berdasarkan data dari Kementerian Perhubungan Laut, Indonesia menikmati dampak positif di tengah terjadinya krisis global. Seluruh kegiatan sektor perekonomian Indonesia praktis lebih mengandalkan pasar domestik dari pada pasar luar negeri. Bertolak dari sejumlah faktor positif di atas, secara alamiah perekonomian Indonesia memiliki potensi untuk tumbuh rata-rata 6,3% selama kurun waktu 2010-2014 (sumber : kajian Kementerian Perhubungan laut). Indonesia sebagai negara berkembang mampu bertahan di tengah krisis global dan bahkan mengalami pertumbuhan perekonomian di tengah negara-negara lain yang mengalami krisis ekonomi khususnya negara maju di Eropa.

Pertumbuhan perekonomian disertai dengan peningkatan investasi yang berkelanjutan dan peningkatan kegiatan ekspor. Kegiatan ekspor Indonesia yang semakin meningkat dari tahun ke tahun menjadi motor penggerak pertumbuhan perekonomian Indonesia. Pertumbuhan ekspor Indonesia berasal dari perkembangan industri manufaktur salah satunya dengan cara pemberdayaan usaha kecil menengah (UKM). Perkembangan industri dan kekayaan alam Indonesia mendukung pertumbuhan perekonomian yang semakin baik dari tahun ke tahun. Perkembangan perekonomian tentunya memberikan dampak positif pada pertumbuhan Produk Domestik Bruto (PDB). Perkembangan perekonomian selaras dengan perkembangan perusahaan pelayaran sebagai penggerak pertumbuhan ekonomi sebagai alat distribusi barang dan jasa sesuai dengan kondisi Indonesia sebagai negara maritim. Industri manufaktur yang semakin berkembang serta keberadaan UKM meningkatkan kemampuan Indonesia untuk memproduksi barang-barang. Hal ini tentunya

mengubah keadaan Indonesia yang dulunya cenderung sebagai negara importir menjadi negara eksportir. Peningkatan ekspor memberikan pertumbuhan positif pada neraca pembayaran Indonesia. Perkembangan ekspor inilah yang kemudian memberikan peluang yang besar bagi perusahaan pelayaran untuk berkembang dengan dukungan pemerintah yang secara konsisten memberdayakan perusahaan pelayaran nasional khususnya dalam melakukan pengangkutan muatan ekspor tersebut.

Kebijakan PPh yang ditentukan pada tahun 1996 tentunya tidak relevan dengan perkembangan perekonomian Indonesia saat ini. Perekonomian selama enam belas tahun tentunya sangat berbeda dengan kondisi saat ini sehingga perlu dilakukan evaluasi atau tinjauan terhadap kebijakan PPh sehingga kebijakan pajak khususnya PPh tidak ketinggalan zaman dari pertumbuhan ekonomi.

### **5.2.2 Evaluasi Kebijakan PPh Berdasarkan Kriteria William N. Dunn**

Evaluasi kebijakan merupakan suatu cara yang dilakukan untuk melihat kesesuaian tujuan kebijakan dengan pencapaian tujuan. Selain itu, evaluasi ini dilakukan untuk menilai kinerja kebijakan dalam mencapai tujuan yang telah ditetapkan sebelumnya. Peneliti melakukan evaluasi terhadap kebijakan Pajak Penghasilan (PPh) Pasal 15 yang menggunakan sistem NPK dan tarif final dalam rangka meningkatkan daya saing perusahaan pelayaran nasional. Peneliti melakukan evaluasi kebijakan dengan menggunakan kriteria Dunn berikut :

#### **5.2.2.1 Efektivitas (*Effectiveness*)**

Efektivitas menyangkut tujuan yang akan dicapai. Tujuan dari kebijakan pajak penghasilan atas perusahaan pelayaran adalah untuk penerimaan (fungsi *budgetair*). Pemerintah menetapkan sistem pemungutan pajak final dengan norma perhitungan khusus adalah untuk pengamanan penghasilan seperti dijelaskan oleh Safri Nurmatu :

“Sebenarnya sih itu pertama pengamanan ya, pengamanan penerimaan karena bisnis pelayaran ya katakan di priuk itu ya sangat banyak biaya-biaya siluman. Ya, sangat banyak biaya-biaya siluman. Lalu ini kan sejarahnya lama ini, ini kan disebut sebagai deemed profit ya. Jadi dia di deemed aja ya. Aaa biayanya

besar lalu adakalanya juga wajib pajak tidak menyampaikan reventuennya secara benar jadi sampai ke angka 2,64% atau 1,2% itu". (Wawancara dengan Safri Nurmantu tanggal 15 Mei 2012)

Pendapat serupa juga dikemukakan oleh Dewi yang mengatakan bahwa sesuai dengan penjelasan Pasal 15 UU No. 7 Tahun 1983 dan UU No. 36 Tahun 2008 tentang PPh disebutkan bahwa ketentuan ini mengatur tentang Norma Perhitungan Khusus untuk golongan Wajib Pajak tertentu, antara lain perusahaan pelayaran atau penerbangan internasional, perusahaan asuransi luar negeri, perusahaan pengeboran minyak, gas dan panas bumi, perusahaan dagang asing, perusahaan yang melakukan investasi dalam bentuk bangunan guna serah (*build, operate, and transfer*). Untuk menghitung kesukaran dalam menghitung besarnya Penghasilan Kena Pajak bagi golongan Wajib Pajak tertentu, berdasarkan pertimbangan praktis atau sesuai dengan kelaziman pengenaan pajak dalam bidang-bidang usaha tertentu, Menteri Keuangan diberi wewenang untuk menetapkan Norma Perhitungan Khusus guna menghitung besarnya penghasilan neto dari Wajib Pajak tertentu tersebut. Oleh karena itu, dapat disimpulkan bahwa penetapan NPK dan tarif final ini didasarkan pada pertimbangan praktis pada kemudahan administrasi pemungutan pajak perusahaan pelayaran.

Perusahaan pelayaran merupakan suatu jenis usaha yang pemajakannya ditentukan dengan cara *presumptive*. *Presumptive taxation* digunakan ketika suatu objek pajak secara administrasi tidak dapat dipajaki sesuai dengan peraturan perundang-undangan (Cordes, Ebel dan Gravelle, 2005, h.32). Perusahaan pelayaran, khususnya yang aktif melakukan perdagangan internasional akan mengalami kesulitan dalam menghitung seluruh biaya yang dikeluarkan untuk mendapatkan penghasilan. Menurut Yosep Poernomo fiskus juga akan kesulitan untuk melakukan pengawasan terhadap kesesuaian biaya yang dapat menjadi pengurang penghasilan bruto yaitu biaya yang berhubungan dengan kegiatan mendapatkan, memperoleh dan menerima karena sebagian dari biaya-biaya tersebut bersifat *uncontrollable*.

Biaya administrasi yang dikeluarkan oleh fiskus akan lebih besar dari pajak yang dapat terhimpun ke kas negara. Misalnya dalam melakukan pengangkutan di jalur internasional, kapal nasional dapat mampir ke lebih dari satu pelabuhan dalam melakukan pengangkutan ekspor dan impor. Ketika mampir di pelabuhan negara lain,

perusahaan pelayaran akan membayar biaya-biaya agar dapat menyandarkan kapalnya. Biaya-biaya tersebut akan sulit dihitung sebagai pengurang sehingga fiskus harus turut serta dalam melakukan perhitungan biaya. Selain itu, dalam melakukan pengangkutan muatan ekspor dan impor di jalur internasional umumnya membutuhkan waktu sehari-hari sehingga biaya yang dibutuhkan akan semakin besar seperti biaya harian (biaya makan, bahan bakar, dan kesehatan Nahkoda dan ABK). Hal ini tentunya akan menyebabkan jumlah biaya yang harus dikeluarkan fiskus untuk melakukan pemeriksaan terhadap kesesuaian biaya yang dilaporkan perusahaan pelayaran akan semakin besar dari pajak yang dapat dipungut dari perusahaan pelayaran tersebut. Selain itu, kapal membutuhkan biaya perawatan untuk menjamin keselamatan dalam melakukan pengangkutan. Berdasarkan penjelasan di atas, untuk menjamin penerimaan negara maka atas penghasilan perusahaan pelayaran ditetapkan berdasarkan sistem NPK baik itu untuk penghasilan dari pengangkutan di dalam negeri atau pengangkutan di luar negeri.

Pemerintah menetapkan kebijakan untuk memudahkan penghitungan pajak perusahaan pelayaran dengan menetapkan Norma Perhitungan Khusus (NPK) dan tarif final sebesar 1,2% untuk perusahaan pelayaran nasional dan sebesar 2,64% untuk perusahaan pelayaran asing atau sesuai dengan ketentuan *tax treaty*. Kebijakan ini mempermudah wajib pajak dalam menghitung pajak yang terutang atas penghasilannya. Kebijakan NPK dan tarif final ini dianggap sudah efektif dalam memajaki penghasilan yang diperoleh perusahaan pelayaran karena perusahaan pelayaran harus membayar pajak walaupun mengalami rugi atau laba. Hal tersebut disebabkan oleh sistem norma yang tidak memasukkan unsur biaya sehingga negara tetap mendapatkan penerimaan pajak. Kebijakan NPK ini memberikan jaminan kepada negara untuk tetap mendapatkan penerimaan berupa pajak dari perusahaan pelayaran seperti digambarkan dalam tabel 5.4. Tabel 5.4 menunjukkan bahwa perusahaan pelayaran berkontribusi dalam penerimaan negara dalam jumlah yang cukup besar yang ditampilkan dalam tabel 5.4.

**Tabel 5.4 Penerimaan PPh Pasal 15 atas Perusahaan Pelayaran Nasional Pada Tahun 2003 – 2011**

Tahun	PPh Pasal 15 pengangkutan barang dalam negeri	PPh Pasal 15 pengangkutan barang di jalur internasional	Jumlah
2003	9.459.838.023	3.995.863.205	13.455.701.228
2004	15.290.817.636	7.008.898.751	22.299.716.387
2005	27.408.872.054	8.974.071.086	36.382.943.140
2006	31.240.887.969	15.976.770.737	47.217.658.706
2007	40.776.260.655	31.733.311.336	72.509.571.991
2008	63.594.798.794	43.962.646.102	107.557.444.896
2009	78.051.938.577	27.749.901.914	105.801.840.491
2010	82.770.444.090	27.316.212.625	110.086.656.715
2011	103.715.299.208	33.886.248.895	137.601.548.103

Sumber : Direktorat Jenderal Pajak

Tabel 5.4 menunjukkan bahwa pajak penghasilan dari pengangkutan muatan dalam negeri dan luar negeri menjadi salah satu sumber penerimaan negara. PPh Pasal 15 yang berasal dari pengangkutan muatan dalam negeri mengalami pertumbuhan sejak tahun 2003 sampai pada 2011. Konsistensi penerapan asas *cabotage* merupakan salah satu dampak positif dari semakin bertambahnya penerimaan PPh Pasal 15 yang berasal dari pengangkutan muatan dalam negeri. Berdasarkan tabel 5.4 dapat dilihat bahwa pengangkutan muatan luar negeri untuk kegiatan ekspor dan impor merupakan salah satu sumber penerimaan negara. Pemajakan berdasarkan NPK dan tarif final ini telah efektif sesuai dengan tujuannya yaitu untuk pengamanan penghasilan. Pemerintah tetap memperoleh penerimaan PPh Pasal 15 walaupun perusahaan pelayaran tersebut dalam kondisi rugi.

Kebijakan NPK dan tarif final ini memberikan jaminan kepada negara untuk tetap memperoleh penghasilan dari perusahaan pelayaran meskipun kondisi perusahaan pelayaran dalam keadaan rugi. Misalnya : perusahaan pelayaran nasional melakukan pengangkutan ekspor ke negara Singapura dan memperoleh penghasilan bruto sebesar Rp. 30 M. Biaya-biaya yang harus dikeluarkan perusahaan pelayaran yaitu biaya gaji sebesar Rp. 15M, Bunker Rp. 3 M, penyusutan Rp. 9M, dan biaya lain-lain sebesar Rp 1M. Jika perusahaan pelayaran menggunakan NPK dengan tarif final maka besarnya PPh terutang adalah  $1,2\% \times \text{Rp } 30 \text{ M} = \text{Rp } 360 \text{ juta}$ . Bandingkan

jika perusahaan pelayaran melakukan perhitungan sesuai dengan ketentuan UU.

Maka besarnya PPh terutang adalah sebagai berikut :

Penghasilan Bruto		Rp. 30 M
Biaya :		
a. Gaji	Rp. 15 M	
b. Bunker	Rp. 3M	
c. Biaya penyusutan	Rp. 9M	
d. Biaya lain-lain	Rp. 1M	
Jumlah Biaya		Rp. 28 M
Penghasilan Neto		Rp. 2 M
Kompensasi kerugian		(Rp. 4M)
PPh		Rp. 0

Berdasarkan perhitungan di atas, negara tetap mendapatkan penerimaan pajak walaupun perusahaan pelayaran dalam kondisi rugi. Hal tersebut disebabkan oleh sistem norma yang tidak memperhitungkan biaya dan tidak dapat melakukan kompensasi atas kerugian. Berdasarkan tujuan kebijakan, kebijakan NPK dan tarif final sudah efektif untuk mengamankan penerimaan negara. Namun bagi perusahaan pelayaran yang melakukan pengangkutan muatan ekspor dan impor yang mempunyai resiko tinggi baik dari segi keselamatan dan kecenderungan mengalami kerugian, kebijakan ini menjadi tidak efektif. Selain itu, bagi perusahaan pelayaran baru yang kegiatannya difokuskan untuk melakukan pengangkutan di jalur internasional maka kebijakan inipun kurang efektif khususnya untuk memajukan kegiatan bisnisnya dengan mempertimbangkan bahwa perusahaan pelayaran baru sangat mungkin untuk mengalami kerugian. Berdasarkan tabel 5.4 dapat dilihat bahwa PPh Pasal 15 dari pengangkutan muatan luar negeri sepanjang tahun 2011 adalah sebesar Rp. 33.886.248.895,- dengan porsi pengangkutan sebesar 9,02% sesuai dengan data dari Kementerian Perhubungan. Porsi muatan luar negeri yang diangkut oleh kapal nasional masih sedikit dibandingkan dengan kapal asing.

Pengangkutan yang dilakukan oleh kapal asing hampir sepuluh kali lebih banyak dari kapal nasional sehingga jika muatan ini bisa dikuasai oleh kapal asing jumlah penerimaan PPh Pasal 15 dapat bertambah sepuluh kali dari Rp.

33.886.248.895,- yaitu sebesar Rp. 338.862.488.950,- . Besarnya PPh Pasal 15 yang dapat masuk ke kas negara akan lebih banyak apabila pengangkutan muatan luar negeri dapat dikuasai oleh kapal nasional. Besarnya PPh Pasal 15 yang diperoleh dari pengangkutan muatan luar negeri apabila muatan telah dikuasai oleh kapal asing akan jauh lebih besar dari PPh Pasal 15 yang berasal dari angkutan muatan dalam negeri. Pada Tabel 5.4 di atas PPh Pasal 15 atas pengangkutan muatan dalam negeri adalah sebesar Rp. 103.715.299.208,- sedangkan apabila muatan luar negeri dapat dikuasai oleh kapal nasional maka jumlah PPh Pasal 15 yang dapat masuk ke kas negara sesuai dengan perhitungan di atas adalah sebesar Rp. 338.862.488.950,- atau tiga kali lipat lebih banyak dari pengangkutan muatan nasional. Pemaparan di atas menjelaskan bahwa kebijakan PPh Pasal 15 atas pengangkutan muatan dalam negeri dan luar negeri memang efektif jika dilihat berdasarkan tujuan yaitu pengamanan penerimaan ke kas negara tetapi Indonesia seharusnya dapat menerima penerimaan yang lebih besar apabila pengangkutan muatan luar negeri dominan dilakukan oleh kapal nasional seperti pada pengangkutan muatan dalam negeri.

### **5.2.2.2 Efisiensi (*Efficiency*)**

Rosdiana dalam jurnal ilmu administrasi yang berjudul *evaluating state levies for higher education* mengkombinasikan efisiensi dengan *cost of taxation concept* dan menganalisis efisiensi terhadap *direct money cost*, *time cost*, dan *psychologist cost*. Kebijakan NPK dan tarif final ini memberi kemudahan bagi wajib pajak dari segi perhitungan biaya dalam perhitungannya karena hanya mengalikan tarif final dengan penghasilan bruto. Kemudahan lain adalah perhitungan pajak terutang tidak menghabiskan waktu yang lama dan tidak menjadikan beban psikologi kepada wajib pajak.

Kebijakan NPK dengan tarif 1,2% ini berdasarkan *direct money cost* baik untuk fiskus atau wajib pajak akan semakin rendah. Negara tidak perlu mengeluarkan *cost* bagi fiskus untuk menangani masalah perpajakan seperti pemeriksaan pembukuan karena pemajakan perusahaan didasarkan dengan norma. Di sisi lain, bagi perusahaan pelayaran tidak perlu membayar jasa konsultan dalam menghitung

pajak yang terutang serta biaya-biaya lain yang dikeluarkan jika menggunakan pembukuan dan perhitungan sesuai dengan ketentuan perundang-undangan pajak penghasilan.

Demikian halnya dengan *time cost*, perhitungan dengan menggunakan NPK dan tarif final ini memudahkan perusahaan pelayaran untuk menghitung sendiri pajak yang terutang. Perusahaan pelayara tidak perlu menghabiskan waktu yang banyak untuk menghitung PPh terutang. Bandingkan jika perusahaan pelayaran harus melakukan pembukuan dan menghitung PPh terutang sesuai dengan ketentuan di dalam undang-undang. Misalnya, perusahaan pelayaran melakukan pengangkutan di dalam dan luar negeri. Perhitungan PPh terutang berdasarkan peraturan UU menyebabkan setiap penghasilan yang berasal dari dalam dan luar negeri akan digabungkan. Selain itu harus menghitung biaya dan melakukan beberapa koreksi fiskal terhadap laporan keuangan komersial. Perhitungan ini akan menghabiskan waktu yang lama dibanding dengan sistem NPK dan tarif final dengan mengalikan penghasilan bruto dengan tarif sebesar 1,2% (biaya ditentukan berdasarkan persentasi norma yaitu sebesar 96%) .

Biaya lain yang tidak dapat dihitung besarnya adalah *psychological costs* berupa stres , ketidaktenangan, kegamangan, kegelisahan, serta kegelisahan yang terjadi dalam proses perhitungan PPh terutang. Misalnya, ketika divisi pajak harus menghitung seluruh biaya dengan akurat dibutuhkan ketelitian sehingga ketika melakukan kesalahan dalam perhitungan maka akan memungkinkan terjadinya stres dan tertekan ditambahnya atas SPT yang disampaikan harus diperiksa kebenarannya oleh fiskus. Memperhatikan ketiga komponen biaya (*fiscal*, *time* dan *psychological costs*) maka pemerintah menetapkan kebijakan NPK dengan tarif final sehingga biaya-biaya tersebut dapat diminimalisasi.

Dari segi administrasi pajak, NPK dan tarif final ini memberikan kemudahan baik bagi fiskus maupun wajib pajak. Bagi fiskus NPK dengan tarif final memberikan kemudahan dalam pemungutan dan pengawasan karena bersifat final dan sistem NPK yang tidak memperkenankan biaya sebagai pengurang, sedangkan bagi wajib

pajak adalah kemudahan untuk melaksanakan kewajiban perpajakan (kepatuhan pajak) seperti yang dijelaskan oleh Safri Nurmantu berikut :

“Karena sebenarnya final ini boleh dikatakan enak ya. Mudah. Jadi *ease of administration*nya itu ada. Jadi selain budgetair. Jadi kamu harus ingat, kalau bagi fiskus itu *ease of administration*, kalau bagi wajib pajak itu *ease of compliance*. Yaa. Kalau dari wajib pajak itu kemudahan memenuhi kewajiban”.  
(Wawancara dengan Safri Nurmantu tanggal 15 Mei 2012)

Kebijakan NPK ini didasarkan pada *simplicity* yaitu *ease of administration* di pihak fiskus dan *ease of compliance* di pihak Wajib Pajak. Pada pelaksanaannya wajib pajak diberi kemudahan dalam perhitungan pajak dengan menggunakan NPK yang sifatnya asumsi atau perkiraan. Wajib pajak tidak perlu melakukan pembukuan dengan lengkap dan akurat seperti yang dilakukan oleh wajib pajak badan lain. Misalnya : perusahaan pelayaran nasional melakukan pengangkutan ekspor ke negara Singapura dan memperoleh penghasilan bruto sebesar Rp. 30 M. Jika perusahaan pelayaran menggunakan NPK dan tarif final maka besarnya PPh terutang adalah sebesar  $1,2\% \times \text{Rp } 30 \text{ M} = \text{Rp } 360 \text{ juta}$ . Bandingkan jika perusahaan pelayaran melakukan perhitungan sesuai dengan ketentuan Pasal 17 UU Pajak Penghasilan. Maka perhitungan PPh terutang adalah sebagai berikut :

Penghasilan Bruto		Rp. 30 M
Biaya :		
e. Gaji	Rp. 15 M	
f. Bunker	Rp. 3M	
g. Biaya penyusutan	Rp. 9M	
h. Biaya lain-lain	Rp. 1M	
Jumlah Biaya		Rp. 28 M
Penghasilan Neto		Rp. 2 M
Kompensasi kerugian		(Rp. 4M)
PPh		Rp. 0

Perhitungan pertama dengan sistem NPK lebih mudah dan lebih cepat serta terjamin kebenaran perhitungannya. Sedangkan perhitungan kedua dengan cara pembukuan akan lebih lama dan tidak terjamin kebenaran perhitungannya sehingga memungkinkan dilakukan pemeriksaan dengan cara penyesuaian fiskal positif dan negatif. Kesimpulan dari perhitungan di atas adalah sistem NPK memberikan

kemudahan kepada perusahaan pelayaran dalam melaksanakan kewajiban perpajakannya dan memudahkan fiskus dalam melaksanakan administrasi pajak.

Kebijakan pajak yang efisien menurut Barker adalah struktur pajak yang tidak diskriminatif terhadap tindakan yang menguntungkan perkembangan perekonomian. Maksudnya adalah pajak tidak boleh menyebabkan ketidakefisiensian dalam ekonomi misalnya menghambat partisipasi angkatan kerja dan mengambat investasi (Barker, 1983, h.26-27). Dalam pengangkutan muatan ekspor dan impor, kebijakan PPh atas perusahaan tidak efisien dalam mendorong kemajuan perusahaan pelayaran nasional dalam melakukan pengangkutan muatan luar negeri. Dari segi perhitungan, kebijakan PPh dengan NPK ini memang menguntungkan wajib pajak akan tetapi dalam mendorong kemajuan perusahaan pelayaran kebijakan PPh ini belum efisien.

Perusahaan pelayaran nasional harus membayar pajak atas penghasilan yang berasal dari pengangkutan muatan ekspor dan impor. Penghasilan atas kegiatan pengangkutan muatan ekspor dan impor dikenakan NPK dengan tarif final 1,2% di sisi lain dalam melakukan pengangkutan muatan luar negeri ada banyak biaya yang harus dikeluarkan perusahaan pelayaran misalnya ketika kapalnya harus bersandar di pelabuhan negara lain harus membayar biaya-biaya administrasi, serta biaya lain seperti biaya bahan bakar, biaya sewa kapal, biaya harian kapal dan lain-lain. Perusahaan pelayaran juga memiliki resiko yang cukup tinggi dalam melakukan pengangkutan muatan ekspor dan impor seperti kecelakaan kapal. Biaya-biaya tersebut tidak boleh menjadi pengurang karena sistem NPK tidak memperhitungkan biaya.

Di sisi lain, ketika perusahaan pelayaran memperoleh keuntungan di luar kegiatan bisnisnya dikenakan tarif pajak sesuai dengan ketentuan Pasal 17 Undang-Undang PPh. Misalnya ketika perusahaan pelayaran nasional menjual kapal, keuntungan atas penjualan kapal ini dikenakan tarif sebesar 25%. Padahal, biaya-biaya yang dikeluarkan untuk perbaikan (*docking*) kapal tidak dapat menjadi pengurang penghasilan bruto karena menganut sistem norma. Selain itu, keuntungan dari penjualan kapal ini tidak dikenakan tarif final tetapi tarif PPh Badan 25%. Hal ini menunjukkan adanya inkonsisten dalam pemajakan atas keuntungan perusahaan

pelayaran karena sistem NPK hanya diberikan kepada penghasilan yang berasal dari pengoperasian kapal.

### 5.2.2.3 Kecukupan (*Adequacy*)

*Adequacy* atau kecukupan dalam jurnal Rosdiana dianalisis berdasarkan *revenue adequacy/revenue productivity conception* yang berhubungan dengan fungsi *budgetair* pajak. Berdasarkan kriteria ini peneliti melihat potensi PPh perusahaan pelayaran. Pengangkutan muatan nasional hampir 100% dikuasai oleh kapal nasional. Dengan demikian negara memperoleh pajak penghasilan sebesar 1,2% dari penghasilan bruto. Berdasarkan *revenue productivity*, kebijakan ini memberikan nilai positif bagi perusahaan pelayaran dalam menambah penerimaan negara. Akan tetapi, untuk kegiatan *offshore* sebagian besar masih dilakukan oleh perusahaan pelayaran asing, penghasilan diterima oleh bukan wajib pajak Indonesia sehingga harus memperhatikan ketentuan *tax treaty* dalam memajaki penghasilan tersebut.

Kegiatan *offshore* yang dilakukan oleh kapal asing menghasilkan potensi penerimaan yang cukup besar. Penerimaan yang besar dari *offshore* ini harus jatuh ke tangan asing. Kegiatan *offshore*/pengambilan minyak bumi di dasar laut memiliki potensi penerimaan yang besar dibandingkan dengan muatan nasional. Akan tetapi muatan ini masih tetap diangkut oleh kapal asing. Padahal Indonesia sudah menerapkan asas *cabotage* yang mengharuskan pengangkutan muatan di dalam negeri menggunakan kapal berbendera merah putih. Kementerian Perhubungan sebagai pihak yang mengawasi implementasi asas *cabotage* ini menyatakan bahwa khusus untuk *offshore* atau kegiatan lepas pantai masih dominan dilakukan oleh asing karena kapal nasional belum mampu menyediakan kapal untuk kegiatan *offshore* seperti yang dijelaskan Doddy Triwahyudi berikut ini :

“Kapal *offshore* kan mahal, dipakai hanya 3 bulan. Dan itu harganya sampai triliunan. Bagaimana kalau kapal sudah mahal begitu sementara hanya dipakai sebentar” (Wawancara dengan Doddy Triwahyudi tanggal 11 April 2012).

Pihak Kementerian Perhubungan menganggap bahwa perusahaan pelayaran belum mampu menyediakan kapal untuk kegiatan *offshore*. Berbeda halnya dengan perusahaan pelayaran nasional yang beranggapan bahwa kapal nasional mampu

melakukan kegiatan *offshore*. Akan tetapi dari pihak pemerintah tidak memberikan dukungan kepada perusahaan pelayaran nasional. Ketika *offshore* masih menggunakan kapal asing, negara akan kehilangan potensi pajak karena hak pemajakan penghasilan pada umumnya diberikan kepada negara domisili perusahaan pelayaran asing tersebut.

Demikian halnya dengan pengangkutan muatan ekspor dan impor yang masih dominan dilakukan oleh kapal asing. Berdasarkan sumber data Direktorat Jenderal Pajak PPh Pasal 15 atas pengangkutan muatan ekspor dan impor yang dilakukan kapal nasional selama tahun 2010 dan 2011 masing-masing sebesar Rp. 129.045.232.990 dan Rp. 125.934.424.647 (sumber : Direktorat Jenderal Pajak). Pengangkutan yang dilakukan oleh kapal nasional untuk kegiatan ekspor dan impor menurut data Kementerian Perhubungan hanya sekitar 9,02%. Hal ini menunjukkan bahwa PPh Pasal 15 di atas seharusnya dapat bertambah jika kapal nasional dapat merebut pangsa muatan ekspor dan impor tersebut. Akan tetapi, pemerintah terlalu memfokuskan sumber penerimaan pajak dari perusahaan pelayaran nasional. Padahal untuk merebut pangsa muatan ekspor dan impor, perusahaan pelayaran nasional membutuhkan regulasi yang mendukung kemajuan bisnis pelayaran.

Pemerintah dapat membuat suatu kebijakan untuk mendorong daya saing perusahaan pelayaran tanpa mengorbankan *revenue productivity*. Misalnya dengan memberikan pembebasan penghasilan yang diperoleh perusahaan pelayaran nasional dalam pengangkutan ekspor dan impor. *Potential loss* yang hilang karena adanya pembebasan PPh di jalur internasional akan digantikan oleh penerimaan pajak yang lain yaitu PPh di tingkat orang pribadi, PPN di tingkat konsumsi rumah tangga para pekerja di perusahaan pelayaran nasional (Rosdiana, dkk).

Pada saat ini, *revenue productivity* masih dinikmati oleh orang asing sebagai akibat dari kebijakan pajak atau non pajak yang kurang mendukung perkembangan perusahaan pelayaran. *Revenue Productivity* yang seharusnya dapat masuk ke kas negara masih dinikmati oleh orang asing dan pada umumnya juga dipajaki oleh negara lain sesuai dengan ketentuan *tax treaty*. Penduduk asing menikmati penghasilan yang bersumber dari Indonesia sedangkan Indonesia tidak berhak

memajaki penghasilan tersebut. *Revenue productivity* negara yang seharusnya bertambah menjadi beralih ke tangan asing. Apabila pengangkutan muatan ekspor dan impor dilakukan oleh kapal nasional maka pemajakan penghasilan dari kegiatan ini akan dipajaki oleh Indonesia sehingga *revenue produktivity* Indonesia akan semakin bertambah baik dari segi PPh dan pertambahan devisa negara. Pengangkutan muatan ekspor dan impor yang diangkut oleh kapal nasional hanya sekitar 9,02%. Indonesia hanya memajakin penghasilan dari pengangkutan 9,02% sedangkan pengangkutan sebesar 90,98% pada umumnya dipajaki oleh negara lain. Kebijakan PPh atas penghasilan perusahaan pelayaran saat ini belum mampu mendukung perusahaan pelayaran nasional dalam merebut pangsa muatan ekspor dan impor sebagai salah satu sumber penerimaan negara.

Pemerintah terkait khususnya Kementerian Keuangan dan Direktorat Jenderal Pajak belum memberikan insentif pajak khususnya insentif PPh sesuai dengan mandat dari UU No. 18 Tahun 2008 dan Inpres No. 5 Tahun 2005 yang telah disepakati baik oleh Kementerian Keuangan maupun Kementerian Perhubungan dalam rangka pemberian insentif perpajakan untuk pemberdayaan industri pelayaran. Masalah yang terjadi di lapangan adalah potensi penerimaan yang berasal dari kegiatan pengangkutan muatan ekspor dan impor masih dikuasai oleh asing. Penghasilan yang diperoleh oleh kapal asing dari kegiatan pengangkutan tersebut tidak dapat dipajaki sepenuhnya oleh Indonesia karena harus memperhatikan ketentuan yang ada di dalam *Tax Treaty* sedangkan untuk kapal nasional yang melakukan kegiatan pengangkutan muatan ekspor dan impor harus dikenakan PPh karena kapal nasional menerima penghasilan dari kegiatan yang dilakukannya.

Berdasarkan Undang-undang PPh, penghasilan yang diterima oleh wajib pajak baik dari dalam negeri maupun di luar negeri akan dikenakan pajak di Indonesia. Selain itu, biaya pajak lain yang harus ditanggung oleh perusahaan pelayaran seperti PPh Pasal 22 atas bahan bakar sedangkan kapal asing seperti Singapura tidak ada pungutan terhadap pajak bahan bakar (bunker). *Revenue productivity* yang seharusnya dapat bertambah dari penghasilan kegiatan pengangkutan muatan ekspor dan impor ini jatuh ke tangan asing karena kebijakan

pemerintah kurang mendukung kegiatan di bidang pelayaran khususnya untuk pengangkutan muatan ekspor dan impor. Berdasarkan kriteria *adequacy* ini, peneliti menganalisis bahwa pemerintah terlalu memfokuskan sumber penerimaan yaitu perusahaan pelayaran nasional dan kurang menggali potensi penerimaan yang bersumber dari perusahaan pelayaran asing.

#### 5.2.2.4 Perataan (*Equity*)

Kebijakan pajak penghasilan atas perusahaan pelayaran ini menekankan pada prinsip kemudahan administrasi. Semakin besar kemudahan administrasinya maka semakin kecil asas keadilannya. Semakin adil pemajakan suatu objek pajak maka akan semakin rumit administrasinya. Hal tersebut dijelaskan oleh Safri Nurmantu sebagai berikut :

“Jadi begini ya, antara kutub keadilan dan kemudahan administrasi yang *ease of administration* dan *ease of compliance* itu berbeda. Semakin adil nanti maka akan semakin jelimat, semakin rumit gitu”. (Wawancara dengan Safri Nurmantu tanggal 15 Mei 2012).

Berdasarkan asas keadilan pajak, kebijakan pajak penghasilan ini belum memenuhi asas keadilan pajak. Kebijakan PPh atas perusahaan pelayaran ini, semua perusahaan pelayaran dikenakan NPK dan tarif final sebesar 1,2%. Perusahaan pelayaran nasional yang baru berdiri dikenakan NPK dan tarif final maka seluruh biaya tidak diperhitungkan. Padahal untuk perusahaan pelayaran yang baru berdiri dibutuhkan biaya yang sangat besar sehingga sering kali mengalami kerugian. Akan tetapi kebijakan pajak NPK dan tarif final ini tidak dapat membebaskan kerugian sehingga ketika perusahaan pelayaran memperoleh laba atau rugi akan tetapi dipajaki dengan tarif 1,2%. Kebijakan ini kurang adil untuk perusahaan pelayaran nasional dalam mengembangkan kegiatan usahanya sehingga dapat menghambat perusahaan pelayaran untuk memperluas usahanya dalam melakukan pengangkutan di jalur internasional. Keadilan dalam perusahaan pelayaran dalam kebijakan ini merupakan tarif yang sama seperti dijelaskan oleh Nasrun berikut :

“*Equal treatment* di sini maksudnya adalah tarifnya disamain aja semua. Jadi sama-sama kena final gitu”. (Wawancara dengan Nasrun tanggal 11 Mei 2012).

Menurut Nasrun pemerintah menetapkan keadilan dalam hal ini adalah tarifnya yang sama rata yaitu 1,2% tetapi untuk perusahaan pelayaran yang baru berdiri memang tarif ini menjadi beban yang berat. Hal tersebut diungkapkan oleh Safri Nurmatu yang berpendapat bahwa perusahaan yang baru berdiri atau kurang dari lima tahun berdiri akan cenderung mengalami kerugian dan kerugian kan tidak dapat dikompensasikan dalam NPK dan tarif final ini. Berbeda halnya dengan perusahaan pelayaran yang sudah lama berdiri, tarif 1,2% ini merupakan jumlah yang kecil karena memang usahanya sudah besar sehingga tarif 1,2% hampir tidak terasa bagi mereka yang perusahaannya sudah besar. Menurut Yosep Poernomo pajak final memang cenderung mengesampingkan keadilan. Keadilan dalam final ini maksudnya adalah tarifnya yang sama sehingga perusahaan kecil dan perusahaan besar sama-sama dikenakan tarif yang sama yaitu sebesar 1,2%.

INSA sebagai asosiasi perusahaan pelayaran mempunyai visi *beyond cabotage* dengan merebut pangsa muatan ekspor dan impor. Perusahaan pelayaran membutuhkan dukungan dari pemerintah. Kebijakan PPh saat ini belum mencerminkan asas keadilan bagi perusahaan pelayaran nasional khususnya untuk melakukan pengangkutan muatan ekspor dan impor. Pengangkutan di jalur internasional mempunyai resiko yang lebih besar di bandingkan dengan pengangkutan di jalur nasional. Salah satu persyaratan yang harus dipenuhi adalah kualifikasi kapal. Kapal harus benar-benar aman untuk mengurangi resiko kecelakaan di laut. Sertifikat kualifikasi kapal didapat dengan perawatan kapal yang baik serta melalui pemeriksaan oleh galangan kapal yang biasanya dilakukan setiap tahun. Beban biaya untuk memperoleh kualifikasi kapal ini bukanlah beban yang kecil. Oleh karena itu, untuk melakukan kegiatan pengangkutan di jalur internasional kapal-kapal yang digunakan haruslah memenuhi standar kualifikasi sementara untuk mendapatkan sertifikat kualifikasi perusahaan pelayaran khususnya yang baru berdiri akan menanggung biaya yang besar. Berbeda halnya dengan perusahaan pelayaran yang sudah besar yang pada umumnya sudah memiliki kapal yang memiliki kualifikasi.

NPK dan tarif final ini memang kurang mencerminkan asas keadilan pajak. Kebijakan pajak yang baik adalah kebijakan pajak yang tidak memberatkan wajib pajak dalam memenuhi kewajiban perpajakannya. Selain itu, keadilan vertikal akan terpenuhi apabila wajib pajak yang mempunyai tambahan kemampuan ekonomis yang berbeda diperlakukan tidak sama. Hal ini disesuaikan dengan prinsip *ability to pay* bagi wajib pajaknya. Pemungutan pajak seharusnya memperhatikan asas keadilan seperti dijelaskan oleh Gunadi :

“Jadi kan pajak itu harus adil sesuai dengan kemampuan membayar. Kalau dia gak mampu bayar ya seharusnya diturunkan”. (Wawancara dengan Gunadi tanggal 24 Mei 2012).

Perusahaan pelayaran yang baru berdiri memang cenderung mengalami kerugian. Kerugian tersebut tidak dapat dikompensasikan karena baik rugi atau laba perusahaan pelayaran tetap dikenakan pajak. Oleh karena itu, kebijakan PPh dengan NPK dan tarif final memang tidak adil bagi perusahaan yang cenderung mengalami kerugian.

Selain itu, dalam melakukan pengangkutan muatan ekspor dan impor ini, terjadi perlakuan pajak yang tidak sama antara kapal nasional dan kapal asing. Suatu pemungutan pajak dikatakan memenuhi keadilan horizontal apabila wajib pajak yang berada dalam “kondisi” yang sama diperlakukan sama (*equal treatment for the equals*) (Rodiana dan Irianto, 2011, h. 167). Dalam melakukan pengangkutan muatan ekspor dan impor perusahaan pelayaran nasional harus membayar PPh atas penghasilan dari pengangkutan ini tetapi untuk kapal asing yang melakukan pengangkutan muatan ekspor dan impor, Indonesia tidak berhak memajaki penghasilan tersebut sesuai dengan ketentuan *tax treaty*.

Selain itu, ketika negara domisili kapal asing tidak mempunyai *tax treaty* di Indonesia pemajakan diberikan kepada Indonesia berdasarkan ketentuan yang terdapat dalam KMK-417 Jo SE-32. Namun dalam peraturan tersebut penghasilan yang berasal dari pengangkutan muatan dari pelabuhan Indonesia ke pelabuhan luar negeri atau kegiatan impor tidak tercakup sehingga Indonesia tidak berhak melakukan pemajakan penghasilan dari pengangkutan muatan impor. Hal ini menyebabkan ketidakadilan bagi perusahaan pelayaran nasional yang dikenakan PPh dari setiap

penghasilan yang berasal dari kegiatan pengangkutan baik ekspor ataupun impor. Kebijakan PPh ini memberikan dampak pada strategi usaha perusahaan pelayaran sehingga para pebisnis perusahaan pelayaran cenderung berinvestasi dan mendirikan perusahaan pelayaran di negara lain seperti disebutkan oleh Indra Yuli berikut ini :

“Iya seperti itu supaya kita emggak kena ppn kita operasionalnya di luar negeri saja. Malah di singapura itu kita *go public* di sana. Perusahaan kita *go public* di sana jadi bebas pph badan bebas ppn juga”. (Wawancara dengan Indra Yuli tanggal 26 April 2012).

Kebijakan PPh menyebabkan perusahaan pelayaran nasional mengubah strategi bisnisnya dengan berinvestasi dan mendirikan perusahaan pelayaran di negara lain. Hal ini tentukan akan memberikan dampak positif bagi negara tujuan investasi sedangkan bagi perusahaan pelayaran hal ini lebih menguntungkan kegiatan bisnisnya karena mendapatkan banyak kemudahan dan fasilitas perpajakan. Pada saat ini pemerintah mengharapkan orang asing untuk melakukan investasi ke Indonesia dengan memberikan kemudahan bagi orang asing untuk berinvestasi dengan tujuan untuk memperluas tenaga kerja melalui pertambahan kegiatan usaha yang baru. Di sisi lain, perusahaan pelayaran Indonesia melakukan investasi di negara lain. Fasilitas maupun insentif pajak merupakan salah satu faktor pendorong melakukan investasi. Berdasarkan keterangan di atas dapat disimpulkan bahwa perbedaan *treatment* pajak dalam melakukan pengangkutan muatan ekspor dan impor menyebabkan terjadinya ketidakadilan bagi perusahaan pelayaran nasional yang berdampak pada strategi bisnis yang berubah dan menguntungkan bagi pertumbuhan perekonomian negara.

Ketika perusahaan tersebut berinvestasi di dalam negeri misalnya melakukan investasi dalam pembelian kapal. Hal ini memberikan dampak positif pada bertambahnya jumlah tenaga kerja yang bekerja di dalam kapal. Bertambahnya tenaga kerja akan berdampak pada bertambahnya wajib pajak orang pribadi. Contoh lainnya ketika investasi dilakukan untuk membuat cabang baru dampak positifnya adalah bertambahnya jumlah PPh badan dan PPh OP yang masuk ke kas negara. Bandingkan jika perusahaan pelayaran tersebut berinvestasi di Singapura, tenaga kerja yang bertambah adalah tenaga kerja Singapura sehingga PPh OP masuk ke kas Singapura, pengangguran di Singapura semakin sedikit sedangkan Indonesia hanya

berhak memajaki dividen jika dividen tersebut merupakan dividen *declare*. Dalam kasus ini yang memperoleh manfaat yang adalah Singapura padahal yang melakukan investasi adalah orang atau perusahaan Indonesia.

Negara harus memperkuat perannya sebagai regulator untuk menciptakan *level playing field* yang *fair*, yaitu dengan memberikan perlakuan PPh yang sama antara perusahaan pelayaran nasional dan asing (Rosdiana, dkk). Hal ini sebagai upaya untuk mengatasi *unequal treatment* yang terjadi dalam bisnis pelayaran sebagai akibat dari *tax treaty* yang tidak memberikan hak pemajakan kepada Indonesia. Kapal asing yang tidak dipajaki di Indonesia sesuai dengan ketentuan tax treaty menyebabkan terjadinya disparitas beban pajak karena adanya perlakuan pajak yang tidak sama (Rosdiana, dkk). Dampak dari perlakuan yang tidak sama antara kapal nasional dan kapal asing terjadi dalam penawaran harga yang lebih kompetitif yang diberikan oleh perusahaan pelayaran asing. Sedangkan perusahaan pelayaran nasional, cenderung memberikan penawaran harga yang lebih tinggi.

#### 5.2.2.5 Responsivitas (*Responsiveness*)

Evaluasi dilakukan berdasarkan kriteria responsivitas dengan cara mengetahui bagaimana respon atas kebijakan PPh kepada perusahaan pelayaran baik respon dari perusahaan pelayaran nasional, akademisi, dan pihak pembuatan kebijakan. Perusahaan pelayaran nasional membutuhkan insentif dalam memajukan kegiatan bisnisnya khususnya dalam melakukan pengangkutan muatan ekspor dan impor. Undang-Undang No. 18 tahun 2008 dan Inpres No. 5 Tahun 2005 telah memberikan amanat kepada Kementerian Keuangan untuk memberika insentif guna mendorong kemajuan perusahaan pelayaran. Perusahaan pelayaran menginginkan tarif pajak yang rendah ataupun bebas PPh seperti dijelaskan oleh Indra Yuli berikut ini :

“Harusnya sih bebas. Bisa seperti itu. Kalo secara teoritisnya. Kenapa? Karena kan angkutan laut itu seperti jalan tol tapi yang dibangun oleh perusahaan pelayaran ini misalnya Sumatera, Jawa, Kalimantan ini Sulawesi kan yaa. Ini kan jalan di laut, yang mengangkut kan kapal harusnya kan infrastruktur ini pemerintah yang nyiapin. Inikan jalan dalam bentuk air kendaraannya kan kapal harusnya ini pemerintah kan memberikan fasilitas pembebasan PPh”. (Wawancara dengan Indra Yuli tanggal 26 April 2012).

Pendapat serupa juga dijelaskan oleh Hendrawan yang mengatakan bahwa dalam melakukan pengangkutan muatan ekspor dan impor ini, pajak merupakan kendala bagi perusahaan pelayaran nasional dalam merebut pangsa muatan. Ketika *open tender* dalam melakukan pengangkutan suatu muatan misalnya ekspor, perusahaan pelayaran nasional sering kali memasukkan unsur pajak dalam penawaran harga sehingga *freight* semakin besar. Berbeda halnya dengan pelayaran asing yang tidak memasukkan unsur pajak karena tidak dikenakan PPh oleh Indonesia sehingga tidak perlu memasukkan unsur pajak dalam memberikan penawaran *freight*. Eksportir ataupun importir akan cenderung memilih penawaran *freight* yang lebih rendah karena lebih menguntungkan.

Perusahaan pelayaran menginginkan adanya insentif pajak misalnya pembebasan PPh untuk perusahaan pelayaran seperti disebutkan oleh Indra Yuli :

“Perusahaan pelayaran ini kan padat modal, padat karya sehingga ee harus diberikan insentif oleh pemerintah karena fungsi utama ini sebagai jalur distribusi barang. Jalur distribusi itu kan sebagian tanggung jawabnya di pemerintah untuk diangkut darat pemerintah 100% bikin jalan kalau diangkut laut kan gak mungkin laut dibikin jalan kan ya itu mereka cuman bikin pelabuhan jadi yang bikin jalannya itu ya kapalnyalah. Pemerintah memberi subsidi lah gitu”(wawancara, 26 April 2012).

Pemerintah dari segi ekonomi mempunyai fungsi diantaranya adalah untuk mengalokasikan sumber-sumber ekonomi diantaranya adalah menyediakan *public goods* atau dengan cara melakukan intervensi dalam memenuhi kebutuhan *public goods* tersebut. Kapal merupakan bagian dari *public goods* yang mempunyai peranan penting dalam melakukan distribusi barang dan jasa untuk melancarkan kegiatan ekonomi. Dengan demikian, pemerintah seharusnya memberi insentif untuk perusahaan pelayaran yang menyediakan jasa pengangkutan.

Selain itu, pemerintah mempunyai fungsi dari segi ekonomi yaitu fungsi stabilisasi. Dalam hal ini, pemerintah seharusnya menjalankan fungsi stabilisasi untuk mendorong perkembangan ekonomi dengan memberdayakan perusahaan pelayaran nasional. Hal tersebut dikarenakan perusahaan pelayaran nasional berperan dalam pertumbuhan ekonomi yaitu melakukan distribusi barang dan jasa dapat mengurangi masalah pengangguran. Seperti dalam penelitian Rosdiana, dkk yang mengutip

penelitian MAPPEL bahwa 1 *deadweight* ton menyerap tenaga 25 orang per tahun. Dengan adanya pembebasan PPh, investasi kapal akan meningkat karena pengusaha di bidang pelayaran melihat potensi bisnis perusahaan pelayaran nasional.

Perusahaan pelayaran menginginkan adanya pembebasan PPh untuk perusahaan pelayaran. Berdasarkan asas *revenue productivity*, pajak merupakan komponen utama dalam penerimaan negara. Apabila perusahaan pelayaran dibebaskan dari pajak maka komponen penerimaan negara akan berkurang. Asas *revenue productivity* tidak akan terpenuhi tetapi perlu dipertimbangkan bahwa pembebanan pajak harus memperhatikan kemampuan membayar wajib pajak seperti dijelaskan oleh Gunadi :

“Jadi kan pajak itu harus adil sesuai dengan kemampuan membayar. Kalau dia gak mampu bayar ya seharusnya diturunkan. Selain itu, yang harus diperhatikan adalah *tax competitionnya* dengan berbagai negara tetangga dalam rangka memperkuat daya saing tapi itu harus sesuai dengan polanya. Kalau memang membutuhkan insentif mau gak mau harus diberikan insentif”. (Wawancara dengan Gunadi tanggal 24 Mei 2012)

Pengangkutan muatan ekspor dan impor memang masih dikuasai oleh kapal asing. Perusahaan pelayaran nasional sering kali kalah bersaing dengan perusahaan pelayaran asing karena masalah penawaran *freight* yang lebih tinggi oleh perusahaan pelayaran nasional. Sebagian perusahaan pelayaran nasional cenderung memasukkan unsur PPh dalam penawaran *freight* sehingga menyebabkan *freight* lebih tinggi seperti dijelaskan oleh Hendri berikut ini :

“Memang penentuan *freight* ini tergantung oleh pemilik kapal. Misalnya *Freight* yang sebenarnya 10, tetapi dia merasa kalau 10 itu dipajakin apakah bias untung setelah dipotong biaya sana sini. Kalau masih untung ya pajak itu gak usah dimasukin. Tapi kalo gak untung ya mungkin dimasukin. Itu kan tergantung pemilik kapal. Ini memang yang menyebabkan *freight* tinggi karena pemilik kapal tidak mau menanggung sendiri pajaknya”. (Wawancara dengan Hendri tanggal 30 Mei 2012.)

Penawaran *freight* menjadi salah satu penyebab kapal nasional kalah bersaing dengan kapal asing. Perbedaan *treatment* PPh merupakan salah faktor penyebab semakin bertambahnya biaya *freight*. Hal tersebut disebabkan oleh perbedaan *treatment* perpajakan antara kapal asing dan kapal nasional yang menyebabkan kapal nasional masih kalah bersaing dengan kapal asing seperti dijelaskan oleh Idris Hadi Sikumbang :

“Sudut pandang dari sektor pelayaran ini kan berbeda. Ketika *treatment*-nya seperti itu dalam penangkutan cargo misalnya ke luar negeri, perusahaan pelayaran nasional bersaing dengan kapal Singapura. Beban biaya kapal nasional lebih besar daripada beban kapal asing. Di negaranya kan dia gak kena pajak walaupun di sini kena 1,3%. Tapi dia kan banyak fasilitas dari negaranya. Kapal nasional kan tetap dikenai pajak. Kami minta pemerintah mengambil tindakanlah dalam kondisi yang seperti ini misalnya memberi insentif untuk kami”. (Wawancara dengan Indris Hadi Sikumbang tanggal 30 Mei 2012).

Praktisi pelayaran meminta pemerintah untuk memberikan insentif pajak seperti yang telah diatur dalam undang-undang pelayaran dan instruksi pemerintah dalam rangka memberdayakan industri pelayaran nasional. Perusahaan pelayaran optimis dapat merebut pangsa muatan ekspor dan impor jika pemerintah memberi kemudahan kepada perusahaan pelayaran seperti insentif pajak. Berdasarkan sudut pandang pengusaha /perusahaan pelayaran seperti dijelaskan oleh Hendri penghasilan dari kegiatan pengangkutan khususnya untuk pengangkutan muatan ekspor dan impor perlu mendapat insentif dari pemerintah dengan mempertimbangkan pengangkutan tersebut berasal dari Indonesia seperti sumber daya alam.

Pendapat serupa juga dikemukakan oleh Indris Hadi Sikumbang bahwa PPh 1,2% ini merupakan beban bagi perusahaan pelayaran sehingga cenderung dibebankan lagi kepada eksportir atau importir yang menyebabkan *freight* menjadi lebih tinggi. Misalnya unsur PPh ini tidak ada maka penawaran *freight* bisa lebih rendah. Hal ini menjadi sesuatu yang penting untuk dipertimbangkan karena kompetitor perusahaan pelayaran nasional bukan hanya sesama perusahaan pelayaran di Indonesia tetapi perusahaan asing dari negara lain. Menurut Indris Hadi Sikumbang, pihak Kementerian Keuangan terlalu fokus pada target penerimaan yang berasal dari pajak sehingga pemberian insentif akan mengurangi potensi penerimaan dan akan memberikan kecemburuan bagi sektor usaha lain. Hal inilah yang menurut Indris alasan Kementerian Keuangan tidak memberikan insentif sesuai dengan yang diamanatkan dalam kedua peraturan tersebut.

Pemerintah seharusnya tanggap dengan permasalahan yang dihadapi oleh perusahaan pelayaran dalam pengangkutan muatan ekspor dan impor. Perusahaan pelayaran menginginkan *treatment* yang sama antara perusahaan pelayaran asing dan

perusahaan pelayaran. Hal tersebut menurut Indra Yuli dapat dicapai jika perusahaan pelayaran asing yang melakukan pengangkutan muatan ekspor dan impor harus dikenakan pajak terlebih dahulu sebelum kapal yang mengangkut muatan tersebut berangkat ke negara tujuan. Menurut Nasrun hal tersebut akan lebih susah dilakukan seperti dijelaskan oleh pegawai DJP tersebut berikut ini :

“...memang sempat ada beberapa diskusi untuk menata ulang pengenaan PPh prosedurnya terutama untuk perusahaan pelayaran luar negeri dengan harapan itu akan men-*discourage* mereka untuk mendisinsentif perusahaan luar negeri tersebut sebelum mereka mendapatkan surat ijin berlayar”. (Wawancara dengan Nasrun tanggal 11 Mei 2012).

Menurut Nasrun hal tersebut akan susah dilakukan dengan mempertimbangkan *tax treaty* yang menyebabkan tidak semua penghasilan yang diperoleh perusahaan pelayaran asing dapat dipajaki di Indonesia. Sementara menurut Indra Yuli hal itu mungkin saja dilakukan karena untuk menggunakan *tax treaty*, perusahaan pelayaran asing harus mengisi formulir DGT 1 untuk membuktikan bahwa perusahaan tersebut dapat menggunakan fasilitas *tax treaty* atau dibebaskan pajaknya di Indonesia. Selain itu, menurut Hendrawan kapal asing yang akan melakukan pengangkutan muatan ekspor dan impor harus melapor terlebih dahulu kepada Kementerian Perhubungan untuk mendapatkan ijin menyandarkan kapalnya di pelabuhan dan ijin untuk melakukan pengangkutan muatan ekspor dan impor. Hal ini harus dipenuhi oleh perusahaan pelayaran asing karena sebelum ijin diperoleh dari Kementerian Perhubungan, kapal asing tersebut tidak akan datang ke Indonesia.

Menurut Indra Yuli, hal ini merupakan salah satu mekanisme untuk menjamin kapal asing tersebut membayar pajak di Indonesia jika tidak mempunyai *tax treaty*. Hal ini juga menurutnya adalah akan menjamin penerimaan negara yang seharusnya masuk ke kas negara. Mekanisme ini menurut Indra Yuli lebih mencerminkan keadilan pajak karena kapal asing yang selama ini seharusnya dipajaki tetapi tidak membayar pajak harus membayar pajak karena ketentuan ini. Usulan mekanisme ini telah disampaikan oleh INSA sebagai asosiasi perusahaan pelayaran nasional dengan mekanisme yang hampir sama dengan mekanisme BPHTB untuk jual beli tanah. Sebelum BPHTB sebesar 5% belum dibayar maka notaris tidak boleh membuat akte

jual beli tanah. Mekanisme tersebut juga diharapkan INSA untuk diterapkan kepada perusahaan pelayaran asing yaitu pembayaran pajak terlebih dahulu sebelum berangkat mengangkut muatan ekspor dan impor. Menurut Indra Yuli beberapa negara di dunia telah menetapkan kebijakan tersebut untuk menjamin perusahaan pelayaran asing yang menerima penghasilan dari suatu negara sehingga negara tersebut dikenakan PPh.

#### 5.2.2.6 Ketepatan (*Appropriateness*)

Pemberlakuan asas *cabotage* secara konsisten mendorong perkembangan perusahaan pelayaran nasional untuk meningkatkan jumlah perusahaan pelayaran nasional dan meningkatkan jumlah kepemilikan kapal. Kemajuan yang sangat membanggakan bagi perusahaan pelayaran nasional adalah meningkatnya pengangkutan pangsa muatan nasional yang hampir 100% sudah diangkut oleh armada nasional selama tahun 2005-2010 sesuai dengan data angkutan dari Kementerian Perhubungan. Perkembangan positif dari perusahaan pelayaran nasional tidak terhenti hanya dalam pengangkutan muatan nasional. Kamar dagang dan Industri (Kadin) Indonesia mengusulkan diterapkannya *Beyond Cabotage* untuk meningkatkan pengusaha pelayaran nasional atas muatan ekspor dan impor.

Data yang dihimpun oleh Kementerian Perhubungan menunjukkan minimnya pengangkutan muatan ekspor impor yang dilakukan oleh perusahaan pelayaran dalam negeri yaitu sekitar 9,02% sampai tahun 2010. Tabel berikut ini menunjukkan muatan yang diangkut oleh armada dalam negeri dan luar negeri selama tahun 2005 sampai dengan tahun 2010 :

**Tabel 5.5 Muatan Angkutan Laut Dalam Negeri dan Luar Negeri Tahun 2005-2010**

Uraian	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Dalam Negeri (Ribu Ton)	206.336	220.780	232.000	242.890	286.368	302.210
Luar Negeri (Ribu Ton)	492.970	515.153	541.000	536.473	550.956	567.200

Sumber : Kementerian Perhubungan, 2010

Berdasarkan tabel di atas, baik muatan dalam negeri maupun muatan luar negeri mengalami peningkatan setiap tahunnya. Muatan dalam negeri diangkut oleh kapal nasional sebagai implikasi dari asas *cabotage* yang mengharuskan pengangkutan di wilayah Indonesia menggunakan kapal nasional. Sejak diberlakukannya asas *cabotage* ini dari tahun 2005-2010 terjadi kenaikan pangsa muatan yang diangkut oleh kapal nasional sebesar 45% atau sebesar 9% pertahun. Di sisi lain, pengangkutan muatan ekspor dan impor yang diangkut oleh kapal nasional pada tahun 2010 sekitar 9,02% dari total pangsa muatan ekspor dan impor nasional yang mencapai 567,2 juta ton. Kapal asing yang menguasai kegiatan pengangkutan ekspor dan impor mengalami penurunan dari 95,1% menjadi 90,98% dari tahun 2005-2010. Pengangkutan muatan ekspor dan impor yang diangkut oleh kapal nasional sangat kecil apabila melihat banyaknya muatan ekspor dan impor yang jatuh ke tangan asing padahal sebagian dari muatan ekspor dan impor ini merupakan hasil tambang atau barang impor yang dibiayai oleh APBN (Kajian Strategi dan Roadmap Peningkatan Pangsa Muatan Pelayaran Nasional untuk Angkutan Luar negeri, 2010).

Pemaparan di atas menunjukkan bahwa perusahaan pelayaran nasional mengalami ketertinggalan yang sangat jauh di bandingkan dengan pelayaran asing. Oleh karena itu, pemerintah seharusnya mengambil tindakan yang tepat dalam memberdayakan perusahaan pelayaran nasional agar pangsa muatan ekspor dan impor jatuh kepada kapal nasional. Hal ini juga akan memberikan sumber pemasukan negara.

Sesuai dengan amanat dalam UU Pelayaran No. 17 Tahun 2008 dan Inpres No 5 Tahun 2005 yang ditetapkan oleh 13 menteri beserta walikota dan gubernur diamanatkan untuk turut serta dalam memajukan perusahaan pelayaran khususnya melalui kemudahan di bidang perpajakan. Perusahaan pelayaran nasional membutuhkan dukungan dari Kementerian Keuangan yang berhubungan dengan pajak untuk memajukan dan memberdayakan perusahaan pelayaran nasional. Dalam UU tersebut disebutkan bahwa pemerintah harus mendukung dalam bidang perpajakan yaitu :

- a. Menata kembali tata cara pelaksanaan berbagai kebijakan yang telah ada untuk memberikan fasilitas perpajakan kepada industri pelayaran nasional dan industri perkapalan sesuai dengan ketentuan perpajakan yang berlaku.
- b. Menyempurnakan kebijakan perpajakan yang lebih mendukung tumbuh dan berkembangnya industri pelayaran nasional dan industri perkapalan, termasuk pemberian insentif kepada pemilik muatan ekspor yang diangkut dengan kapal berbendera Indonesia dan dioperasikan oleh perusahaan pelayaran nasional.
- c. Menerapkan secara tegas ketentuan mengenai penalti pada perusahaan pelayaran nasional dan perusahaan galangan kapal yang telah mendapatkan insentif, namun kemudian melakukan investasi di luar bidang usahanya.

Empat tahun pasca diterbitkan UU pelayaran dan enam tahun pasca asas *cabotage*, perusahaan pelayaran belum menerima insentif perpajakan seperti yang disebutkan dalam UU No. 18 Tahun 2008 dan Inpres No. 5 Tahun 2005. Padahal ketentuan untuk memberikan insentif perpajakan telah ditentukan dalam kedua peraturan tersebut. Hal ini disebabkan karena instansi yang bersangkutan baik Kementerian Keuangan atau Kementerian Perhubungan belum bekerja sama dan masih fokus pada tugasnya masing-masing. Misalnya Kementerian Keuangan yang mempunyai target penerimaan pajak sehingga untuk memberikan insentif pajak harus dipertimbangkan agar penerimaan pajak tetap masuk ke kas negara. Menurut Gunadi seharusnya pemberian insentif pajak seperti yang disebutkan dalam kedua peraturan tersebut dimasukkan di dalam Undang-Undang Pajak penghasilan ataupun Peraturan Kementerian Keuangan sehingga ada kejelasan dan kepastian untuk memberikan insentif pajak.

Sampai pada saat ini, pemerintah sudah memberikan beberapa insentif untuk memajukan perusahaan pelayaran. Hal tersebut dijelaskan oleh Dewi berikut ini :

“Saat ini belum ada fasilitas PPh bagi perusahaan pelayaran nasional, kecuali fasilitas pengecualian PPh Pasal 22 impor sebagaimana dimaksud dalam PMK-154/PMK.03/2010 Pasal 3 ayat (1) huruf b angka 15 yang berbunyi dikecualikan dari pemungutan PPh 22 antara lain impor barang yang dibebaskan dari pungutan Bea Masuk dan atau PPN yang digunakan oleh Perusahaan Pelayaran Nasional atau Perusahaan Penangkapan Ikan Nasional” (Wawancara dengan Dewi tanggal 26 April 2012).

Insentif pajak penghasilan yang telah diterima perusahaan pelayaran hanya insentif PPh Pasal 22 yang berhubungan dengan impor kapal. Perusahaan pelayaran membutuhkan insentif lain khususnya untuk merebut pangsa muatan ekspor dan impor. Pemberian insentif pajak ini diharapkan dapat mengurangi beban pajak perusahaan pelayaran nasional dalam melakukan pengangkutan muatan ekspor dan impor sehingga pangsa muatan yang sebelumnya diangkut oleh asing bisa jatuh ke tangan kapal nasional.

Selama ini, pemilik barang lebih cenderung menggunakan kapal berbendera luar negeri karena sejumlah alasan seperti kuatnya dukungan pemerintah dimana kapal tersebut memperoleh insentif dari negaranya sehingga memungkinkan kapal luar negeri memiliki kemampuan yang cukup untuk memberikan penawaran *freight* yang lebih murah dibandingkan dengan armada niaga nasional (Laporan Tahunan INSA 2011).

Pemberian insentif di bidang perpajakan kepada perusahaan pelayaran nasional akan berdampak pada penawaran yang lebih sama atau lebih rendah dengan kapal asing sehingga eksportir atau importir akan terdorong untuk menggunakan kapal nasional. Hal tersebut akan memudahkan perusahaan pelayaran untuk mengambil pangsa muatan ekspor yang mengalami peningkatan dari tahun ke tahun. Pemberian insentif ini tidak hanya menguntungkan perusahaan pelayaran tetapi juga dapat memajukan perekonomian. Potensi penerimaan yang jatuh kepada perusahaan pelayaran nasional akan memberikan dampak yang positif diantaranya bertambahnya konsumsi yang bisa menimbulkan pajak yang lain yaitu PPN dan bertambahnya penghasilan yang dikenakan PPh orang pribadi.

Dukungan pemerintah di bidang perpajakan akan membantu perkembangan perusahaan pelayaran dalam mengembangkan usahanya khususnya dalam pengangkutan ekspor dan impor. Hal ini didukung oleh sumber daya alam yang menjadikan Indonesia berperan aktif dalam kegiatan ekspor serta letak geografis Indonesia sebagai negara maritim yang membutuhkan kapal sebagai sarana pengangkut hasil bumi. Indonesia sebagai negara yang kaya akan sumber daya alam seharusnya mengupayakan setiap potensi yang ada untuk kegiatan ekonomi.

Memperhatikan perkiraan SDA Indonesia yang besar maka pemerintah perlu memberikan dukungan kepada perusahaan pelayaran nasional sehingga muatan ekspor tersebut dapat sepenuhnya diangkut oleh kapal nasional. INSA sebagai asosiasi perusahaan pelayaran mengusung kebijakan *beyond cabotage* supaya kapal nasional dapat memperbesar porsi pengangkutan muatan luar negeri. Langkah pertama yang dilakukan INSA dalam mewujudkan *Beyond Cabotage* adalah melakukan kerjasama dengan pemerintah dalam mengangkut muatan ekspor yang dibiayai APBN agar menggunakan kapal nasional.

Tabel 5.6 menggambarkan perkiraan volume ekspor migas dan beberapa produk non-migas yang mempunyai nilai ekonomi yang tinggi. Indonesia mempunyai potensi sumber daya alam yang mempunyai nilai ekonomi sampai beberapa tahun ke depan. Batubara merupakan salah satu komoditas yang mempunyai nilai ekonomi yang tinggi yang dapat diekspor ke negara lain, seperti digambarkan dalam tabel 5. 6 berikut ini :

**Tabel 5.6 Perkiraan Volume Ekspor Migas dan Beberapa Produk Non-Migas Unggulan, 2011-2016 dan 2020 (Ribu Ton)**

Golongan Barang	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2020
Minyak Mentah	18.132	18.028	17.988	17.948	17.909	17.869	17.829	17.670
Hasil-Hasil Minyak	5.405	6.893	7.178	7.464	7.749	8.035	8.321	10.418
Minyak Kelapa Sawit	16.291	18.768	20.347	21.926	23.505	25.083	25.083	32.087
Batubara	208.000	239.235	259.438	279.641	299.843	320.046	343.926	421.059
Biji Tembaga	2.642	2.943	3.288	3.633	3.978	4.323	4.668	6.048
Jumlah	250.470	285.867	308.239	330.612	352.984	375.356	399.827	487.282

Sumber : diolah oleh peneliti dari Kementerian Perhubungan Laut, 2011

Berdasarkan pemaparan di atas, kebijakan PPh atas perusahaan pelayaran pada saat ini belum tepat/sesuai untuk mendorong perusahaan pelayaran nasional untuk berperan aktif dalam melakukan pengangkutan ekspor dan impor. Kebijakan PPh saat ini memajaki penghasilan perusahaan pelayaran nasional baik dari pengangkutan muatan ekspor dan impor menjadi salah satu kendala bagi perusahaan

pelayaran dalam bersaing dengan kapal asing khususnya kapal dari negara lain yang dibebaskan dari PPh. Pemerintah seharusnya membuat solusi atas permasalahan yang dihadapi oleh perusahaan pelayaran yang memilih berinvestasi di luar negeri seperti yang dijelaskan oleh Yosep Poernomo berikut :

“... harusnya kan pemerintah menarik bagaimana perusahaan pelayaran nasional agar tetap berada di Indonesia karena kan jika mereka pindah itu kan akan ada *potential loss* bagi negara sehingga penerimaan pajaknya akan berkurang. Jadi pemerintah harus melihat lagi bagaimana insentif diberikan kepada perusahaan pelayaran nasional supaya mereka tetap mau berada di Indonesia”. (Wawancara dengan Yosep Poernomo tanggal 20 Mei 2012.

Selain itu, kebijakan PPh ini memang tidak tepat/sesuai dengan kondisi saat ini. Menurut Nasrun apa yang terjadi di lapang/ praktek langsung di usaha pelayaran tidak sesuai dengan kebijakan PPh khususnya untuk pengangkutan muatan ekspor dan impor. Pengawasan yang masih kurang dari pihak DJP terhadap kapal asing ini merupakan salah satu faktor yang menyebabkan perusahaan pelayaran asing tidak membayar pajak sedangkan perusahaan pelayaran nasional harus membayar pajak karena keberadaan wajib pajak tersebut yang mudah dipungut pajaknya. Sementara untuk kapal asing bukan merupakan wajib pajak Indonesia sehingga dalam pemajakannya susah diawasi.

Berdasarkan regulasi negara-negara tetangga Indonesia, regulasi perpajakan Indonesia khususnya untuk melakukan penagngkutan muatan ekspor dan impor ini masih tertinggal. Perusahaan pelayaran Singapura dan Filipina dibebaskan dari pengenaan PPh atas penghasilan muatan ekspor dan impor sehingga berdasarkan *tax competition* seperti yang disebutkan oleh Gunadi, Indonesia masih ketinggalan. Pemerintah Indonesia seharusnya mengikuti perkembangan dari bisnis pelayaran khususnya dalam menentukan regulasi yang tepat untuk menetapkan kebijakan pajak. Selain itu, pemerintah harus memperhatikan kebijakan PPh seperti tarif PPh yang kompetitif dengan negara satu kawasan yaitu kawasan ASEAN agar perusahaan pelayaran tidak kalah saing dalam melakukan pengangkutan muatan ekspor dan impor di jalur nasional. Pemerintah melakukan tinjauan atau revisi terhadap kebijakan yang PPh saat ini yang sudah berlangsung selama enam belas tahun dengan melakukan tinjauan terhadap kebijakan PPh negara tetangga sehingga peraturan pajak

Indonesia dapat mendukung keberadaan sektor pelayaran sebagai salah satu kegiatan yang berperan penting dalam memajukan kegiatan perekonomian. Kebijakan PPh atas perusahaan pelayaran nasional tidak relevan dengan bisnis pelayaran saat ini.

Perkembangan ekonomi di kawasan ASEAN merupakan suatu faktor yang menjadi pertimbangan karena dampak dari krisis global, kawasan ASEAN dianggap sebagai salah satu kawasan yang dapat bertahan secara perekonomian menghadapi dampak krisis global tersebut. Barang-barang hasil produksi paling banyak berada di kawasan Asia khususnya ASEAN. Oleh karena itu, kapal-kapal asing banyak yang beralih tujuan pengangkutan ke kawasan ASEAN. Oleh karena itu, pemerintah perlu melakukan suatu kebijakan agar perusahaan pelayaran dapat bersaing dengan kapal-kapal asing untuk mengangkut muatan ekspor dan impor di jalur internasional. Salah satu caranya adalah meninjau kembali tarif PPh perusahaan pelayaran nasional.

Berdasarkan evaluasi yang dilakukan oleh peneliti, dapat digambarkan dalam tabel di bawah ini :

**Tabel 5.8 Ringkasan Evaluasi Kebijakan PPh Perusahaan Pelayaran dengan Kriteria William N. Dunn**

No	Kriteria Evaluasi	Hasil
1.	Efektivitas ( <i>Effectiveness</i> )	Kebijakan ini pada dasarnya telah sesuai dengan tujuan yaitu untuk mengamankan penerimaan negara. Akan tetapi kebijakan PPh dengan NPK dan tarif final belum mampu mendorong perusahaan pelayaran untuk melakukan kegiatan ekspor dan impor. Khususnya untuk perusahaan pelayaran yang baru berdiri yang cenderung mengalami kerugian karena kerugian tidak bisa menjadi kompensasi dalam sistem kebijakan NPK dan tarif final ini.
2.	Efisiensi ( <i>Efficiency</i> )	Kebijakan NPK dan tarif final atas perusahaan pelayaran mengutamakan <i>ease of administration</i> bagi fiskus dan <i>ease of compliance</i> bagi Wajib Pajak. Berdasarkan <i>cost of taxation concept</i> yang dianalisis dari <i>direct money cost</i> , <i>time cost</i> , dan <i>psychologist cost</i> , kebijakan PPh dengan NPK dan tarif final ini memberikan kemudahan bagi fiskus untuk melakukan pemungutan pajak tanpa mengeluarkan biaya langsung atau tidak langsung dalam jumlah besar. Selain itu, Wajib Pajak

		memperoleh kemudahan dalam memenuhi kewajiban perpajakannya. Akan tetapi, menurut Barker kebijakan pajak yang efisien adalah kebijakan pajak yang tidak diskriminatif terhadap tindakan yang menguntungkan perkembangan perekonomian. Kebijakan NPK dan tarif final ini tidak efisien dalam hal investasi di bidang perusahaan pelayaran karena pihak perusahaan pelayaran cenderung melakukan investasi diluar negeri khususnya di negara yang memberikan pembebasan PPh.
3.	Kecukupan ( <i>Adequacy</i> )	Pemerintah dinilai terlalu fokus dalam hal penerimaan yang bersumber dari PPh perusahaan pelayaran nasional. Berdasarkan <i>revenue productivity</i> kebijakan NPK dan tarif final ini memberikan sumber penerimaan yang cukup besar bagi kas negara. Akan tetapi, pengangkutan muatan ekspor dan impor masih dominan dilakukan oleh kapal asing sehingga negara harus kehilangan potensi penerimaan sebesar 90,98% (angkutan ekspor dan impor yang masih dikuasai oleh kapal asing). Potensi penerimaan yang diterima oleh asing menjadikan <i>potential loss</i> bagi negara. Selain itu, penghasilan yang bersumber dari muatan ekspor dan impor tersebut tidak dapat sepenuhnya dipajaki di Indonesia karena harus terlebih dahulu merujuk pada ketentuan dalam <i>tax treaty</i> . Ketentuan dalam <i>tax treaty</i> pada umumnya memberikan hak pemajakan kepada negara domisili perusahaan pelayaran tersebut sehingga Indonesia tidak mempunyai hal pemajakan atas penghasilan yang diterima oleh pemilik kapal asing.
4.	Perataan ( <i>Equity</i> )	Prinsip keadilan dalam kebijakan NPK dan tarif final ini adalah tarif yang sama untuk semua perusahaan pelayaran nasional. Berdasarkan asas keadilan pajak, pemungutan pajak harus disesuaikan dengan <i>ability to pay</i> dari Wajib Pajak. Untuk perusahaan pelayaran yang baru berdiri, pada umumnya akan mengalami kerugian. Sedangkan dalam sistem NPK dan tarif final ini, kerugian tidak dapat dikompensasikan. Oleh karena itu, kebijakan NPK dan tarif final ini kurang mendukung perusahaan pelayaran yang baru berdiri khususnya untuk melakukan kegiatan pengangkutan muatan

		<p>ekspor dan impor yang membutuhkan pembiayaan tinggi. Berdasarkan pandangan dari sisi bisnis pelayaran, terjadi perlakuan yang tidak setara/ adil antara perusahaan pelayaran asing dan perusahaan pelayaran nasional. Perusahaan pelayaran nasional harus membayar PPh atas penghasilan dari pengangkutan muatan ekspor dan impor sedangkan perusahaan pelayaran asing pemajakan disesuaikan dengan ketentuan dalam <i>tax treaty</i>. Pada umumnya di Indonesia penghasilan tersebut tidak dipajaki. Hal ini menjadi salah satu penyebab perusahaan pelayaran nasional kalah bersaing dengan perusahaan pelayaran asing karena perusahaan pelayaran nasional memasukkan unsur pajak dalam penawaran <i>freight</i> sedangkan kapal asing tidak dibebankan pajak. Perbedaan perlakuan pajak antara kapal nasional dan kapal asing dalam pandangan perusahaan pelayaran menyebabkan perusahaan pelayaran cenderung membuka perusahaan dan beroperasi di negara lain yang memberikan kemudahan pajak seperti pembebasan PPh.</p>
5.	Responsivitas ( <i>Responsiveness</i> )	<p>Perusahaan pelayaran menginginkan pembebasan PPh seperti yang dilakukan oleh beberapa negara tetangga yaitu Singapura dan Filipina. Menurut pandangan akademis, kebijakan PPh untuk perusahaan pelayaran harus mempertimbangkan <i>ability to pay</i> dari Wajib Pajak perusahaan pelayaran. Selain itu, pemerintah harus memperhatikan <i>tax competition</i> dengan negara tetangga sehingga jika memang perusahaan pelayaran membutuhkan insentif suka atau tidak suka pemerintah harus memberikan insentif untuk memajukan perusahaan pelayaran.</p>
6.	Ketetapan ( <i>Appropriateness</i> )	<p>Kebijakan NPK dan tarif final ini kurang tepat untuk mendorong perusahaan pelayaran aktif dalam pengangkutan muatan ekspor dan impor. Pada saat ini Indonesia mempunyai sumber daya alam yang berpotensi untuk diekspor ke negara lain. Kebijakan PPh saat ini kurang mendukung perusahaan pelayaran nasional untuk mengambil porsi pengangkutan muatan ekspor dan impor. SDA yang masih tersedia dalam jangka waktu beberapa tahun ke depan menjadi pertimbangan bahwa kebijakan ini</p>

		kurang relevan untuk perkembangan komposisi angkutan yang semakin banyak dari tahun ke tahun. Oleh karena itu, pemerintah perlu melakukan tinjauan atau revisi terhadap kebijakan ini agar dapat memberdayakan perusahaan pelayaran nasional untuk melakukan pengangkutan muatan ekspor dan impor.
--	--	--

Sumber : diolah oleh peneliti

## BAB 6

### SIMPULAN & SARAN

#### 6.1. Simpulan

Berdasarkan analisis yang dilakukan peneliti mengenai kebijakan PPh atas perusahaan pelayaran berdasarkan tinjauan terhadap aspek daya saing perusahaan pelayaran nasional dengan system perpajakan Singapura dan Filipina, peneliti mendapat kesimpulan sebagai berikut :

- a. Pemerintah Singapura dan Filipina menetapkan suatu kebijakan pembebasan PPh untuk mendorong perusahaan pelayaran domestik berperan aktif dalam melakukan kegiatan pengangkutan ekspor dan impor di jalur internasional. Selain itu, pemerintah kedua negara tersebut memberikan kemudahan fiskal untuk mengembangkan perusahaan pelayaran dan menarik investasi di usaha pelayaran. Sedangkan di Indonesia, kebijakan PPh dan kebijakan fiskal untuk perusahaan pelayaran belum mampu mendorong perusahaan pelayaran nasional untuk berperan aktif dalam melakukan kegiatan pengangkutan ekspor dan impor yang masih dominan dilakukan oleh kapal asing. Selain itu, perusahaan pelayaran nasional belum mampu bersaing dengan pelayaran asing khususnya dalam memberikan penawaran *freight* sehingga eksportir dan importir lebih suka menggunakan kapal asing yang memberikan harga yang terjangkau dan keselamatan yang terjamin.
- b. Berdasarkan kriteria perataan (*equity*) dalam evaluasi terhadap kebijakan PPh perusahaan pelayaran nasional, terjadi ketidakadilan dalam pengenaan PPh atas penghasilan yang diperoleh perusahaan pelayaran. Kebijakan yang menetapkan tarif yang sama atas perusahaan baik perusahaan besar dan kecil dinilai lebih menguntungkan perusahaan pelayaran besar. Perusahaan pelayaran kecil dikenakan kebijakan NPK dan tarif yang sama padahal perusahaan pelayaran kecil atau yang baru berdiri cenderung mengalami kerugian sedangkan kerugian tersebut tidak dapat menjadi kompensasi. Selain itu, dari pandangan bisnis pelayaran, terjadi ketidakadilan yaitu perbedaan

perlakuan pemajakan antara kapal asing dan kapal nasional. Kapal asing tidak dapat sepenuhnya dipajaki di Indonesia karena ketentuan dalam *tax treaty* mengatakan lain. Perbedaan perlakuan pajak ini menjadi salah satu faktor yang menyebabkan perusahaan pelayaran cenderung membuka usaha pelayaran dan investasi modal di negara lain.

## 6.2. Saran

Beberapa hal yang menjadi saran peneliti kepada pemerintah yaitu :

- a. Pemerintah diharapkan perlu untuk melakukan peninjauan kembali terhadap kebijakan PPh atas perusahaan pelayaran nasional dan memperhatikan *tax competition* (dalam hal ini adalah penetapan tarif dan kemudahan fiskal) di negara-negara satu kawasan yaitu ASEAN agar kebijakan PPh atas perusahaan pelayaran tidak tertinggal dengan kebijakan PPh di negara satu kawasan khususnya dalam melakukan kegiatan pengangkutan ekspor dan impor.
- b. Kebijakan PPh ini ditentukan pada tahun 1996 dan sebelumnya dilakukan penelitian oleh KPP BADORA. Kebijakan ini sudah berlangsung selama enam belas tahun dan perlu dilakukan revisi dan peninjauan kembali. Oleh karena itu sebaiknya dilakukan penelitian untuk menentukan kebijakan yang tepat untuk perusahaan pelayaran yang dilakukan oleh pihak akademis atau pihak independen lainnya.

## DAFTAR REFERENSI

### Buku

- Barker, Michael. 1983. *State Taxation Policy*. Durham, N. C : Duke Press Policy Studies.
- Budiardjo, Miriam. 2008. *Dasar-Dasar Ilmu Politik*. Jakarta : PT. Gramedia Pustaka Utama.
- Cordes, Joseph J , Ebel,dkk. 2005. *Encyclopedia of Taxation and Tax Policy*. Washitong DC : The Urban Institute Press.
- Creswell, John W. 1994. *Research Design : Qualitative & Quantitative Approach*. London : Sage Publication Inc.
- Creswell, John W.2002. *Research Design : Qualitative & Quantitative Approach Pendekatan Kualitatif dan Kuantatif* . Jakarta : KIK press.
- Due, John F. 1985. *Keuangan Negara :Perekonomian Sektor Pemerintah* cetakan 10. Jakarta : Penerbit Universitas Indonesia (UI Press).
- Dunn, William N. 2003. *Pengantar Analisis Kebijakan Publik Edisi Kedua*. Yogyakarta : Gadjah Mada University.
- Gunadi. 2000. *Perpajakan Pelayaran dan Penerbangan*. Jakarta : PT. Multi Utama Consultindo.
- Gunadi. 2002. *Ketentuan Perhitungan dan Pelunasan Pajak Penghasilan*. Jakarta : Penerbit Salemba Empat.
- Halwani, R. Hendra. 2002. *Ekonomi Internasional dan Globalisasi Ekonomi*. Jakarta : Ghalian Indonesia.
- Holmes, Kelvin. 2000. *The Concecpt of Income A Multi-disciplinary analysis*, New Zeland : IFBD Publication.
- Kosasih, Engkos dan Hananto Soewedo.2007. *Manajemen Perusahaan Pelayaran*, Jakarta: PT. Raja Grafindo Persada.
- Marsyahrul, Tony. 2005. *Pengantar Perpajakan*. Jakarta : PT Gramedia Widisarana Indonesia.
- Martono,K.H dan Tjahjono, 2008. *Transportasi di Perairan Berdasarkan Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008*. Jakarta : PT Rajagrafindo Persada.

- Moleong, Lexy, J. 2006. *Metode Penelitian Kualitatif*. Bandung : PT Remaja Rosdakarya.
- Neuman, W. Laurence. 2006. *Social Research Methods : Qualitative and Quantitativ Approaches Sixth Edition*. USA : Pearson Education Inc.
- Nopirin. 1993. *Ekonomi Moneter*. Yogyakarta : BPFY Yogyakarta.
- Nugroho, Riant. 2003. *Kebijakan Publik : Formulasi, Implementasi, dan Evaluasi*. Jakarta : PT. Elex Media Komputindo.
- Nugroho, Riant. 2008. *Public Policy : Teori Kebijakan, analisis kebijakan, Proses Kebijakan, Perumusan, Implementasi, Evaluasi, Revisi, Risk Management dalam Kebijakan Publik, Kebijakan Publik sebagai The Fifth Estate, Metode Penelitian*. Jakarta : PT Alex Media Komputindo.
- Nurmantu, Safri. 2005. *Pengantar Perpajakan*. Jakarta : Granit.
- Parsons, Wayne. 2008. *Public Policy : Pengantar Teori dan Praktik Analisis Kebijakan*. Jakarta : Kencana.
- Prasetyo, Bambang dan Lina Miftahul Jannah. 2005. *Metode Penelitian Kualitatif*. Jakarta : PT Raja Grafindo Persada.
- R. Dye, Thomas. 2002. *Understanding Public Policy, Tenth Edittion*. New Jersey USA : Prentice Hall.
- R, Mansury. 2000. *Kebijakan Perpajakan*. Tangerang : Yayasan Pengembangan dan Penyebaran Pengetahuan Perpajakan (YP4).
- Rosdiana, dkk. *Dampak Ekonomi Makro Pembebasan PPN atas Jasa Kepelabuhanan dan Jasa Bongkar Muat Kontainer Jalur Internasional*. 2011. Depok : Pusat Kajian Ilmu Administrasi Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Plitik, Unversitas Indonesia.
- Rosdiana, Haula dan Edi Slamet Irianto. 2012. *Pengantar Ilmu Pajak, Kebijakan dan Implementasi di Indonesia*. PT Rajagrafindo Persada.
- Rosdiana, Haula dan Rasin Tarigan. 2005. *Perpajakan Teori dan Aplikasi*. Jakarta : PT RajaGrafindo Persada.
- Rosyadi, Imron. 2000. *Ekonomi Internasional Soal dan Penyelesaiannya*. Surakarta : Muhammadiyah University.
- Soemitro, Rochmat, dan Dewi Kania Sugiharti. 2004. *Asas dan Dasar Perpajakan 1*. Bandung : PT Refika Aditama

- Subiyantoro, Heru dan Singgih Riphath. 2004. *Kebijakan Fiskal : Pemikiran, Konsep dan Implementasi*. Jakarta : PT Kompas Media Nusantara.
- Thuronyi, Victor. 1996. *Tax Law Design and Drafting*. Washington D.C : International Monetary Fund.
- Thuronyi, Victor. 1998. *Tax Law Design and Drafting*. Washington D.C : International Monetary Fund.
- Widodo, Joko. 2007. *Analisis Kebijakan Publik*. Malang : Bayu Media Publishing.
- Winarno, Budi. 2005. *Teori dan Proses Kebijakan Publik*. Yogyakarta : Penerbit Media Pressindo.

### **Skripsi**

- Matualaga, Edwin Basten. (2011). Analisis Implementasi Perlakuan Pajak Penghasilan (PPH) atas Persewaan Kapal *Floating Production Storage & Offloading* dari Perusahaan Pelayaran Luar Negeri”. Depok : Universitas Indonesia. Tidak diterbitkan.
- Sari, Nurida Wandita. (2010). “Kebijakan Pajak Pertambahan Nilai atas Usaha Jasa Pelayaran”. Depok : Universitas Indonesia. Tidak diterbitkan.

### **Jurnal**

- Ernst and Young. 2011. *Shipping Industry Almanac*.
- Deutsche Bank, 200, Shipping Overview*.
- Mann, Breukers, and Team, 2011, Greenhouse Vegetable Production in Netherlands and Switzerland, An International Business Journal*.
- Pricewaterhousecoopers. 2006. *Solutions for Shipping Companies Opportunities in Singapore*
- Prihantika dan Hardjosukarto, The Causal Map of The Mayor’s Policies on Regional Competitiveness, 2010, Journal of Administrative Science and Organization*.
- Rosdiana, Haula, 2011, Evaluating State Levies for Higher Education, Bisnis dan Birokrasi, Journal of Administrative Science and Organization*.

### **Artikel**

2011. “Penutupan KTT ASEAN ke-18, 10 Kesepakatan Para Pemimpin ASEAN”, [www.setneg.com](http://www.setneg.com), diunduh pada tanggal 27 Februari 2012.

- 2011, “Asas Cabotage : Berhasil Kurangi Kapal Berbendera Asing”,  
[www.wartapedia.com](http://www.wartapedia.com), diunduh pada tanggal 27 Februari 2012.
- 2011, “INSA Minta Perpanjangan Bea Masuk Impor Kapal Diperpanjang”,  
[www.suaramerdeka.com](http://www.suaramerdeka.com), diunduh pada tanggal 27 Februari 2012.
- 2011, “Asas Cabotage: Pelayaran Nasional Tersenyum???”  
[www.indomaritimeinstitute.com](http://www.indomaritimeinstitute.com) diunduh pada tanggal 27 Februari 2012

**Sumber lainnya :**

*Executive Summary* Angkutan Laut 2010, Ditjen Perhubungan Laut Kementerian Perhubungan Laut, 2010.

## DAFTAR RIWAYAT HIDUP

Nama : Ribkalisabeth Damanik  
Tempat, Tanggal Lahir : Bah Kapul, 06 November 1989  
Alamat : Jl. Kedoya Gang Sirsak No. 24  
Pondok Cina Depok 16424  
Nomor telepon/Rumah : 085270792687  
Email : ribka.lisabeth@gmail.com  
ribcha\_dmc@yahoo.com  
Nama Orang Tua :  
Ayah : Jasalmer Damanik  
Ibu : Mincerina Purba

### Riwayat Pendidikan Formal

Ilmu Administrasi Fiskal, FISIP Universitas Indonesia	2008-2012
SMAN 2 Pematangsiantar	2005-2008
SMPN 7 Pematangsiantar	2002-2005
SDN 121309 Pematangsiantar	1996-2002

## **PEDOMAN WAWANCARA**

### **I. Pedoman Wawancara dengan Kementerian Perhubungan**

1. Perkembangan perusahaan pelayaran nasional.
2. Kegiatan usaha perusahaan pelayaran nasional.
3. Perkembangan muatan dalam negeri dan muatan ekspor impor.
4. Kendala dalam melakukan pengangkutan muatan dalam negeri dan luar negeri.
5. Kondisi kapal yang dimiliki perusahaan pelayaran nasional.
6. Kesiapan perusahaan menghadapi *ASEAN Connectivity*.

### **II. Pedoman Wawancara dengan Direktorat Jenderal Pajak dan Akademisi**

1. Perlakuan PPh atas perusahaan pelayaran.
2. Ketentuan Norma Perhitungan Khusus (NPK) dengan tarif final.
3. Apakah kebijakan PPh terhadap perusahaan pelayaran sudah efektif dan memenuhi asas keadilan
4. Pajak menghambat daya saing perusahaan pelayaran.
5. Apakah kebijakan PPh masih relevan saat ini.
6. Evaluasi kebijakan PPh perusahaan pelayaran.
7. Potensial loss dari pengangkutan luar negeri.

### **III. Pedoman wawancara dengan INSA dan Perusahaan Pelayaran.**

1. Perlakuan PPh atas perusahaan pelayaran apakah sudah efektif dan sesuai dengan asas keadilan.
2. Apakah kebijakan PPh saat ini sudah relevan.
3. Apakah pajak menjadi hambatan dalam usaha pelayaran.
4. Kendala dalam melakukan pengangkutan.
5. Apakah pajak mengubah strategi bisnis.
6. Kebijakan PPh seperti apa yang diinginkan perusahaan pelayaran.

**Hasil Wawancara**

Nama : Dewi  
Jabatan : Staff Pemotongan dan Pemungutan PPh  
Alamat : Gedung DJP Lantai 11, Direktorat Jenderal Pajak  
Hari/Tanggal : Kamis, 26 April 2012  
Waktu : 15.00 WIB

**1. Bagaimana perlakuan PPh atas perusahaan pelayaran nasional dan asing?**

Perlakuan PPh untuk wajib pajak perusahaan pelayaran dalam negeri dikenai pajak penghasilan atas seluruh penghasilan dari pengangkutan orang dan/atau barang yang diterima atau diperolehnya baik dari Indonesia maupun dari luar Indonesia, termasuk penghasilan penyewaan kapal, yaitu sebesar 1,2% (satu koma dua persen) dari peredaran bruto dan bersifat final. Namun demikian dalam hal wajib pajak perusahaan pelayaran dalam negeri juga menerima atau memperoleh penghasilan lainnya, maka atas penghasilan lainnya dikenakan PPh berdasarkan ketentuan perpajakan yang berlaku.

Sedangkan wajib pajak perusahaan pelayaran luar negeri yaitu wajib pajak perusahaan pelayaran yang bertempat kedudukan di luar negeri yang melakukan usaha melalui Bentu Usaha Tetap (BUT) di Indonesia dikenai tarif PPh sebesar 2,64% dari peredaran bruto dan bersifat final. Dalam hal perusahaan pelayaran luar negeri tersebut tidak mempunyai BUT di Indonesia serta berkedudukan di negara tidak memiliki Perjanjian Penghindaran Pajak Berganda dengan Indonesia, maka subjek pajak dalam negeri yang terutang atas jasa pelayaran tersebut wajib memotong pajak sebesar 20% (dua puluh persen) dari jumlah bruto yang dibayarkan.

**2. Mengapa pemerintah menetapkan kebijakan pajak tersebut berbeda dari kebijakan PPh badan pada umumnya?**

Sesuai dengan penjelasan Pasal 15 UU No. 7 Tahun 1983 dan UU No. 36 Tahun 2008 tentang PPh disebutkan bahwa ketentuan ini mengatur tentang Norma Perhitungan Khusus untuk golongan Wajib Pajak tertentu, antara lain perusahaan pelayaran atau penerbangan internasional, perusahaan asuransi luar negeri, perusahaan pengeboran minyak, gas dan panas bumi, perusahaan dagang asing, perusahaan yang melakukan investasi dalam bentuk bangunan guna serah (*build, operate, and transfer*). Untuk menghitung kesukaran dalam menghitung besarnya Penghasilan Kena Pajak bagi golongan Wajib Pajak tertentu, berdasarkan pertimbangan praktis atau sesuai dengan kelaziman pengenaan pajak dalam bidang-bidang usaha tertentu, Menteri Keuangan

diberi wewenang untuk menetapkan Norma Perhitungan Khusus guna menghitung besarnya penghasilan neto dari Wajib Pajak tertentu tersebut.

**3. Perhitungan penghasilan perusahaan pelayaran didasarkan pada norma perhitungan khusus. Apakah hal tersebut sudah tepat untuk diterapkan?**

Filosofi dari Norma Perhitungan Khusus adalah untuk memudahkan wajib pajak dalam menghitung PKP-nya. Karena dalam perusahaan pelayaran terdapat banyak komponen pembiayaan (contoh : biaya bahan bakar, biaya perbaikan kapal, biaya labuh jangkar, dll) yang mungkin sulit untuk dihitung, maka untuk memudahkan Wajib Pajak dibuatlah norma perhitungan tersebut.

**4. Apakah ada kendala dalam pemungutan PPh atas perusahaan pelayaran?**

Apabila penghasilan diperoleh berdasarkan perjanjian persewaan atau charter, maka pihak yang membayar atau terutang tersebut wajib :

- a. Memotong PPh yang terutang pada saat pembayaran atau terutangnya imbalan/nilai pengganti.
- b. Memberikan Bukti Pemotongan PPh final kepada pihak yang menerima/memperoleh penghasilan.
- c. Menyetor PPh yang terutang selambat-lambatnya tanggal 10 bulan berikutnya setelah bulan pembayaran atau terutangnya imbalan.
- d. Melaporkan selambat-lambatnya tanggal 20 bulan berikutnya setelah bulan pembayaran atau terutangnya imbalan.

Apabila penghasilan diperoleh selain dari persewaan atau charter, maka Wajib Pajak wajib :

- a. Menyetor PPh yang terutang selambat-lambatnya tanggal 15 bulan berikutnya setelah bulan diterima atau diperolehnya penghasilan.
- b. Melaporkan selambat-lambatnya tanggal 20 bulan berikutnya setelah bulan diterima /diperoleh penghasilan.

Dengan demikian dapat disimpulkan bahwa perusahaan pelayaran yang dikenai PPh Pasal 15 sebesar 1,2% dari jumlah penghasilan bruto seharusnya tidak ada kendala.

**5. Apakah ada fasilitas untuk perusahaan pelayaran nasional?**

Selama ini belum ada fasilitas PPh bagi perusahaan pelayaran nasional, kecuali fasilitas pengecualian PPh Pasal 22 Impor sebagaimana dimaksud dalam PMK-154/PMK.03/2010 Pasal 3 ayat (1) huruf b angka 15 yang berbunyi dikecualikan dari pemungutan Pajak Penghasilan Pasal 22 antara lain impor barang yang dibebaskan dari pungutan Bea Masuk dan atau Pajak Pertambahan Nilai yaitu berupa kapal laut, kapal angkutan sungai, kapal angkutan danau, kapal angkutan penyeberangan, kapal pandu, kapal tunda, kapal penangkap ikan, kapal tongkang, dan suku cadang serta alat keselamatan pelayaran atau alat keselamatan manusia yang diimpor dan digunakan oleh Perusahaan Pelayaran Niaga Nasional atau perusahaan penangkapan ikan nasional.

**6. Perusahaan pelayaran nasional masih kalah saing dengan perusahaan pelayaran asing. Menurut pihakpelayaran pajak merupakan salah satu**

**penyebab perusahaan pelayaran nasional kalah bersaing dengan perusahaan pelayaran asing. Bagaimana menurut Ibu?**

Saya kira sebuah perusahaan nasional kalah bersaing dengan perusahaan asing bukan hanya karena faktor pajak saja yang mempengaruhi, masih banyak faktor-faktor lain yang akan mempengaruhi, misalnya keadaan politik, tingkat keamanan investasi, suku bunga, dll.

**7. Di beberapa negara ASEAN sudah membebaskan PPh atas perusahaan pelayaran. Bagaimana hal ini menurut Ibu?**

Semua negara pastinya ingin yang terbaik bagi perkembangan ekonomi negaranya, kalau misalnya perusahaan pelayaran dibebaskan pajaknya bagaimana dengan penerimaan? Pasti akan mempengaruhi penerimaan pajak kita dan pasti akan banyak perusahaan-perusahaan yang ikut mengajukan pembebasan pajak, sedangkan perusahaan pelayaran sendiri sudah memperoleh pembebasan impor.

## Hasil Wawancara

Nama : Indra Yuli  
Jabatan : Manager Tax of PT. Samudra Indonesia, Tbk  
Alamat : Gedung Samudra Indonesia Lantai 4. Jl. S.Parman Kav. 35 Slipi  
Hari/Tanggal : Kamis, 26 April 2012  
Waktu : 17.00

**1. Ini Pak kalau pengangkutan ekspor n ini masuk ke pengangkutan internasional kan ya pak?**

Iya, termasuk pengangkutan ekspor impor. Jasanya itu dikenakan PPh. Kayak kapal kita nih Kapal Samudra, kapal kita selalu beroperasinya di luar negeri, jadi angkut barang dari Singapura ke India, dari Singapura ke Belanda. Pengangkutan itu sudah gak kena PPN

**2. Kalau kapal nasional masih kena ya pak?**

Ya kena karna itu kita ubah strateginya. Operasinya di luar negeri semua.

**3. Karena itu ya Pak perusahaan pelayaran di negeri sendiri kayaknya kurang maju?**

Iya. Kalau perusahaan pelayaran asing yang beroperasi mengangkut muatan gak dikenain ppn dia. Misalnya muatan dari indonesia nih dia bawa pupuk ke luar negeri, dicharter sama orang luar negeri. Perusahaan pelayaran itu gak bayar ppn di sini.

**4. Jadi dia sama sekali gak bayar PPN Pak?**

Enggak. Karena dia kan bukan PKP. Tapi kita lihat dari sisi perusahaan pelayarannya. Dia sudah gak bayar PPN di sini malah gak bayar PPh lagi sehingga kan dalam bisnis perusahaan pelayaran nasional ini selalu kalah bersaing.

**5. Oh. Itu yang disebut kalahnya perusahaan pelayaran nasional dari perusahaan pelayaran asing. itu yang disebut tidak setaranya perlakuan perpajakan Pak?**

Iya. Gitu juga dengan kapal-kapal Korea ada *taxtreaty* PPN juga. Orang Korea kalau berbisnis di Indonesia juga dia pasti menang. Karena gak bayar PPh di Indonesia gak bayar PPN juga.

**6. Tapi itu timbal balik ya Pak? Kita juga di sana kayak gitu.**

Iya. Kapal Indonesia kan jarang berlayar di sana. Sedangkan Kapal Korea kan banyak yang melakukan pengangkutan ke Indonesia.

**7. Itu kenapa gak banyak kapal kita yang melakukan pengangkutan ke Korea?**

Karena kan ekspor kita sedikit ke Korea. Tapi kalo impor kita kan banyak dari Korea. Diliat aja di Departemen Perdagangan banyak. Banyak impor Indonesia dari korea. Mulai dari alat-alat elektronik, alat-alat berat. Jadi karena tidak ada atau ada perbedaan *treatment* pajak antara perusahaan

pelayaran asing dan perusahaan pelayaran Indonesia khususnya untuk transaksi ekspor dan impor itu kita kalah bersaing asing. Karna kan perusahaan asing masuk ke Indonesia dapat penghasilan dia tidak kena pajak, kalau kita kan bayar pajak 1.2 % yang kedua perusahaan pelayaran asing tidak perlu membebankan ppn kan? Kalau kita harus membebankan PPN. Misalnya saya tender, saya perusahaan dalam negeri saya kan pasti kasih tender 110 Ribka perusahaan asing, Ribka pasti masukin angka 100 padahal sebenarnya sama aja saya kalah dong. Karna si Ribka ngasih penawaran yang lebih rendah. Tapi kalo misalnya Ribka memakai perusahaan pelayaran dalam negeri bayar yang 10 itu kan. Ribka kan bayar jadi pajak masukan dia jadi *cash flow*nya kan jadi pajak masukan dia sendiri. Kalo kita kan *cash flow*nya dari saya sendiri 10 saya yang bayar itupun dua bulan baru ditagih baru dibayar si eksportir itu. Saya dari 100 itu saya bayar pajak lagi 1,2 % kalau asing kan tidak kena. Bisa-bisa dia buka penawaran 98 saja iya kan. Karna dia gak perlu bayar pajak. Karna kalau saya kan kalo modal saya 100 saya kan pasti buka tender 101,2. Karena 1,2 masuk ke kas negara. Di mekanismenya itu yang mengakibatkan tidak *fair*. Kita lihat dari sisi perusahaan pelayarannya. Bukan dari sisi PPNnya. Kita lihat dari sisi perusahaan pelayarannya. Perusahaan pelayaran biasanya tender ditambah 1,2 menjadi 111,2. Pelayaran asing dia bisa 100 saja. Kalo ini jadi pemilik barang milih yang gimana?

**8. Itu yang menyebabkan muatan ekspor impor banyak yang menggunakan kapal asing pak?**

Karena dari sisi pemerintah gak melihat sisi praktisnya dan dari sisi bisnisnya. Yang berlaku di bisnis kan seperti itu. Iya kan. Saya kalkulasi biaya saya misalnya 10 keuntungan saya misalnya 10 PPN 10 ditambah pajak yang saya bayarin 1,2 pasti saya minimal 111,2 saya masukin angka. Itu dari sisi pelayarannya ya perusahaannya.

**9. Ini pak saya pernah baca artikel potensi devisa negara yang hilang dari muatan ekspor impor selama ini telah 28,8 US\$. Trus potensi devisa negara itu akibat penguasaan armada angkutan asing hampir ¼ APBN bahkan dapat menutupi anggaran setiap terjadi defisit gitu pak. Di koran bisnis indonesia. Nah yang kemaren itu saya lihatnya itu dari perkatannya Ibu Carmelita Hartoto dari INSA. Nah itu Pak bagaimana?**

Karna ini ya kapal Indonesia memang sedikit otomatis seluruh muatan dibawa asing. 90 persen muatan ekspor impor diangkut oleh asing

**10. Tapi itu pak dari sisi pajaknya itu berpengaruh gak pak?**

Pajak ya iya. Harusnya mereka bayar pajak. Di *tax treaty* kan, tapi gak seluruhnya mempunyai hak *tax treaty* itu pemerintah yang harus membuat sistem pemajakan yang baru kalo sekarang ya sistem *self assessment*. Kalo untuk perusahaan pelayaran asing ini dibikin mekanisme kita sudah usulkan juga ke dirjen pajak sebelum pajak itu berangkat ke luar negeri itu dia harus bayar pajak dulu atas muatannya itu

**11. Misalnya perusahaan itu masuk ke Indonesia dia harus bayar pajak dulu sebelum dia berangkat harus bayar pajak dulu Pak?**

Di negara lain seperti itu. Iya PPh maupun PPNnya kalau ada. Jadi kalau mereka gak bayar pajak kapalny gak diijinin berangkat.

**12. Kalau gitu bukannya tergantung *tax treaty* ya pak?**

Kalau dia bisa dibuktikan *taxpayer* di negara *tax treaty* ya boleh gak bayar. Tapi kan ketat itu harus ada DGT 1 harus ada mengisis DJG I mereka kan bisa *treaty shifting* ini kapalny negara *non tax treaty* ini kapalny negara *tax treaty* Jepang. Kapalny bisa kemana dulu baru masuk ke Indonesia.

**13. Sebenarnya dia bukan kapal negara Jepang, dia masuk dari Jepang?**

Tapi dengan adanya DGT 1 ini gak boleh dapat ini yang dapat itu *beneficial owner*. Jadi kita udah usulin.

**14. Kalau dari perusahaan pelayaran yang tadi Bapak bilang Samudra Indonesia ini beroperasi di luar negeri itu faktor penyebabnya apa dari pajak itu ya pak?**

Iya seperti itu. Supaya kita enggak kena PPN kita operasionalny di luar negeri saja. Malah di Singapura itu kita *go public* di sana. Perusahaan kita *go public* di sana bebas PPh badan bebas PPN juga

**15. Secara operasional lebih untung seperti itu ya Pak daripada kita beroperasi di negeri sendiri?**

Iya. Kapalnyapun bisa masuk ke Indonesia

**16. Kalo kapalny masuk ke Indonesia pak itu dianggapnya perusahaan pelayaran asing?**

Iya. Ada bendera Singapura. Jelas kalo di Singapura kita gak bayar PPN dan PPh . di Malaysia ada juga di Labuan Negara

**17. PPh kan dikenakan NPK norma perhitungan khusus kalau dari sisi perusahaan itu sudah efektif apa belum? Apakah ada kesulitan dalam memenuhi kewajiban perpajakan perusahaan pelayaran nasional Pak?**

Iya soalnya kita mudah jadinya. Misalnya pendapatan 1 M pajaknya 1,2 dan kemudian simpel dan sederhana kan dan ada kepastian hukum jadi kita mau tetap dikenakan final. Kesulitan gak ada ya dalam memenuhi kewajiban perpajakan.

**18. Yang tadi kan pak tentang itu perusahaan pelayaran yang misalnya perusahaan pelayaran di Indonesia kan bukanya di Singapura penghasilan yang dari Singapura gak dikenakan pajak di Indonesia?**

Kalau kita tarik dalam bentuk dividen baru bayar pajak tapi kalo *declare dividend* gak bayar pajak.

**19. Tadi kan sudah dengar sedikit banyak tentang daya saing yang tadi kan karna kalah saing selain PPN, PPh juga pak. Ada gak sih pak upaya yang dilakukan INSanya sendiri untuk mengajukan suatu kebijakan gitu?**

Untuk PPh sih enggak. Enggak mungkin karna di undang-undang harus bayar pajak.

**20. Beberapa negara ASEAN kan pak sudah memberikan pembebasan PPh untuk perusahaan pelayaran, bagaimana hal ini menurut Bapak?**

Harusnya sih Indonesia juga bisa bebas. Bisa seperti itu. Kalo secara teoritisnya. Kenapa? Karena kan angkutan laut itu seperti jalan tol tapi yang dibangun oleh perusahaan pelayaran ini misalnya Sumatra, Jawa, Kalimantan

ini Sulawesi kan ya. Ini kan jalan di laut yang mengangkut kan kapal harusnya kan infrastruktur ini kan pemerintah yang nyiapin. Inikan jalan dalam bentuk air kendaraannya kan kapal harusnya ini pemerintah kan memberikan fasilitas pembebasan PPh. Di perusahaan pelayaran ini menghitung biayanya itu rumit, *costnya* itu rumit, struktur *costnya* berbeda-beda antara perusahaan pelayaran yang bawa peti kemas, bulk atau jenis usahanya *offshore* itu beda-beda komponen biayanya sehingga di lapangan itu sering ribut antara wajib pajak dengan tim pemeriksa. Yang kedua perusahaan pelayaran ini kan padat modal, padat karya sehingga ee harus diberikan insentif oleh pemerintah karena fungsi utama ini sebagai jalur distribusi barang. Jalur distribusi itu kan sebagian tanggung jawabnya di pemerintah untuk diangkut darat pemerintah 100% bikin jalan kalau diangkut laut kan gak mungkin laut dibikin jalan kan ya itu mereka cuman bikin pelabuhan jadi yang bikin jalannya itu ya kapalnyalah. Pemerintah memberi subsidi gitu

**21. Di Indonesia dalam negeri itu belum ada fasilitas, berarti tetap menggunakan yang 1,2 %. Cuman kan pak sebenarnya yang 1,2 itupun harusnya turun**

Iya harus turun, jadi 1 % harusnya yaa. Itu kan dari 4% x 25% harusnya kan menjadi 1%. Tapi kita karna belum ada aturan yang berubah jadi kita masih pakai yang 1,2 %

**22. Inikan Pak saya tentang *ASEAN connectivity* dari artikel di internet kalo nanti pelabuhan di Indonesia banyak yang dibuka trus kondisinya saat ini perusahaan pelayaran nasional bisa dikatakan masih kalah saing sama asing. Apakah perusahaan pelayaran nasional sudah cukup siap untuk menghadapi *ASEAN connectivity*?**

Belum siap, karena yang pertama dari sisi armada kita berkurang sedikit kemudian pelabuhannya jadi ini, jadi *crowded* iya kan. Akibatnya siapa yang rugi? Perusahaan pelayaran kan? Perusahaan pelayaran nasional juga kan? Misalnya gini di Medan kan udah dibuka, itu kita untuk sandar kapal aja bisa 10 hari, di Padang Teluk Bayur itu bisa sampai 21 hari bersandar. Itu kita charter kapal misalnya sehari 4000\$ kalo antriannya 20 hari itu udah 80000\$ itukan kita bayar terus

**23. Kalau gitu itu kapalnya menunggu untuk disandarkan ya Pak?**

Iya, untuk bisa bongkar muatan di pelabuhan karena pelabuhan kita sedikit. Misalnya ini pelabuhannya bisa muat untuk 3 kapal. Kemudian di pelabuhan itu ada prioritas kalo kapal penumpang dia dapat prioritas, gitu dia datang langsung sandar gak boleh nunggu, kalau ada di sini kapal niaga kapal niaganya harus keluar dulu masuk penumpang, udah selesai penumpang baru masuk lagi. Trus kalo ada kapal militer, kapal perang mereka harus dapat prioritas gitu, trus kalo ada kapal untuk angkutan bulog gitu itu dapat prioritas, itu yang tiga itu dapat prioitas sehingga itu pelabuhan-pelabuhan di Indonesia timur tengah barat sebageian itu antri yang agak lancar itu di Priuk aja dan Surabaya karna pelabuhannya besar nah jadi yang lain itu ngantri. Jadi kalo ada itu *ASEAN connectivity* tambah *crowded* lagi nanti

**24. Tapi kalo kayak gitu asing juga semakin banyak lagi datang ya pak?**

Iya. Karna kan di sana itu lagi krisis. Di Eropa krisis artinya kan muatan tidak ada akhirnya kapalnya kan dialihkan ke Asia. Karna Asia gak krisis kan. Kapal banyak di Asia

**25. Kalau itu perusahaan pelayaran asing itu juga gak kena pajak?**

Iya gak kena pajak. Kalo di Indonesia dia lapor ke perhubungan sandar ada muatan dia langsung berangkat. Kalo di Vietnam di India dia bayar pajak dulu baru boleh berlayar. Harusnya seperti itu juga mekanismenya. Perusahaan pelayaran itu boleh berlayar kalo dia udah bayar pajak

**26. Kemaren juga kata yang Kemenhub 5% juga sudah bagus Indonesia dapat 5% karena memang masih dominan asing kalo ekspor impor**

Karena pemerintah kasih peluang gitu. Kayak bunker kan BBM di Indonesia tambah pajaknya 10% PPNnya trus pajak daerah 5% PPh 22 2,5% jadi pajak bunker itu 17,5% kalo di Singapura enggak, gak ada bayar pajak kayak gini. Jadi biaya operasional di Indonesia itu jelas sudah lebih mahal 17,5% dibanding kapal asing gitu kan gak mungkin kapal Indonesia isi BBM ke Singapura dulu jadi tetap di Priuk atau di Surabaya ongkosnya itu kita nambah 17,5% pajaknya PPNnya kan gak bisa dikreditkan. PPh 22 juga gak bisa jadi kredit pajak.

**27. Kalo misalnya perusahaan pelayaran punya usaha lain gak digabungin?**

Beda. Kan kalo dia dari bunker, keagenan kan keagenan gak masuk kegiatan pelayaran jadi gak bisa dikreditin.

**28. Trus kalo dari perusahaan pelayaran sendiri Pak ada gak Pak kebijakan perpajakan misalnya PPPh yang diinginkan perusahaan pelayaran nasional untuk dapat bersaing gitu dengan perusahaan pelayara asing?**

Kita minta satu aja supaya perusahaan pelayaran asing dikenakan pajak dalam pengangkutan ekspor impor sebelum berangkat dikenai pajak. Itu sudah kita ajukan ke BKF jadi sama metodenya dengan BPHTB jual beli tanah. Notaris tidak boleh bikin akte jual beli tanah kalo pembeli dan penjual belum setor yang 5% kalo udah setor yang 5% baru bisa buat. Kita gitu. Minta ke sabandar tidak boleh menerbitkan surat ijin berlayar kalo perusahaan pelayaran ini belum nyerahin surat setoran pajak . kita minta mekanismenya seperti itu. Orang yang gak punya laut aja bisa membebaskan pajak. Swiss kan gak punya laut, tapi dia punya perusahaan pelayaran besar dia. Nomor dua di dunia dia. Karena di sana dia bebas pajak di negaranya itu, bebas PPN dan bebas PPh

**29. Kalo Samudra Indonesia ini di dalam negeri tetap ada kapalnya ya Pak?**

Nah kita pola bisnisnya di rubah kita ngakutan *container*. *container* kan banyak jenis barang bebas PPN. Jadi pola operasionalnya kita rubah. Kalo kita bawa batu bara kena PPN, log pupuk kena PPN kita gak mau itu.

**30. Trus kan Pak apa benar dalam prakteknya di pengangkutan muatan ekspor impor dibebaskan dari pajak penghasilan. Akan tetpai di PMK 417 kapal asing yang melakukan pengangkutan ekspor dikenakan tarif 2,64. Jadi sebenarnya itu dikenakan tarif 2,64 atau dibebaskan pak?**

Kalau di PMK 417 itu diatur kapal asing yang memperoleh penghasilan dari Indonesia. Muatan ekspor saja karena ekspor itu sumber penghasilan dari Indonesia kalau impor kan sumber penghasilannya dari luar negeri jadi impor gak dikenakan yang dikenakan di KMK 417 itu hanya muatan ekspor. Penghasilan atas muatan ekspor tapi kan harus *merefere ke tax treaty* kalau *tax treaty*nya mengatakan Indonesia tidak berhak memajaki perusahaan pelayaran tersebut gak bayar pajak di sini. Alasannya karena itu impor sumber penghasilannya dari luar negeri. Indonesia gak berhak memajaki. Asal barang itu kan dari luar negeri ke Indonesia dibayar atas muatan luar negeri ke Indonesia. Itu kan asas sumber tidak menjadi objek pajak di Indonesia yang berhak memajaki adalah negara asal barang. Otomatis kalao di Indonesia yang berhak memajaki adalah pada saat muata ekspor.

## Hasil Wawancara

Nama : Drs. Doddy Triwahyudi, M.Si, S.Tr  
Jabatan : Kasubdit Angkutan Laut Dalam Negeri Kementerian Perhubungan  
Alamat : Jl. Merdeka Timur No. 5, Jakarta Pusat  
Hari/Tanggal : Rabu, 11 April 2012  
Waktu : 13.00 WIB

**1. Bagaimana gambaran perusahaan pelayaran dalam negeri dalam menerapkan asas *cabotage* Pak?**

Industri pelayaran dalam negeri kita ini sendiri jadi kapalnya harus dibangun di Indonesia, diawaki oleh orang Indonesia itu, jadi prinsipnya sama sebetulnya jadi setiap negara itu sama. Jadi standarnya sama melindungi. Melindungilah memproteksi terhadap industri di dalam negerinya sendiri.

**2. Jadi tujuan dari asas *cabotage* itu yang berarti melindungi?**

Iya untuk melindungi industri di dalam negeri khususnya kalo kita angkutan dalam negeri yaitu kapalnya harus berbendera Indonesia diawaki oleh orang Indonesia. Itu industri dalam negeri mbak. Kalo industri luar negeri. Kalo ke luar negeri boleh saja.

**3. Jadi pertanyaan no 3 aja pak yang sejak diterapkan tahun 2005 itu apakah ada perubahan yang paling signifikan itu apa?**

Meningkatnya jumlah kapal yang berbendera Indonesia. Ada datanya itu. Jadi ada di tempat saya itu yang memantau, memantau perkembangannya karena itu dalam bentuk angka-angka. Jadi meningkatnya itu sampai 140%. Harus ngomong data sekolah itu banyak yang ngomong kualitatif ya dengan data. Jadi sambil jalan ya datanya. Inpres 5 tahun 2005 dipegang adek-adek ini memang diamanatkan kepada 13 menteri ya termasuk gubernur untuk melakukan atau melaksanakan. Amanah inpres ini ditujukan ke 13 menteri dan para gubernur. Itu ada dek di situ. Yaa.

**4. Dalam negeri pengangkutan yang dilakukan kapal nasional sudah 98 %? Tapi kan masih ada perusahaan pelayaran asing yang mengangkut muatan dalam negeri?**

Ya itu nanti. Khusus dengan KM 48 untuk *offshoren*ya itu. Saya kan data-data yang lama gak ada. Ada road mapnya itu dek. Dari 13 komoditi itu tinggal 1 yang belum selesai untuk *oil and gas*. Sekarang tinggal *offshore* saja. Tapi karena dia kapalnya mahal-mahal. Harusnya duah tutup itu 2011 akhir tapi ada KM yang baru lagi kan. Ternyata belum tercapai sehingga perlu dibuat keputusan menteri baru yaitu KM 48

**5. Kapal mana yang paling banyak datang ke Indonesia untuk melakukan muatan ekspor dan impor?**

Pada umumnya kapal berbendera Panama. Tapi belum tentu itu perusahaan pelayarannya Panama. Kapal Indonesia banyak yang berbendera asing

berbendera Singapura punya Indonesia itu. Bendera tidak menjamin kepemilikan kapal tapi biasanya ya secara otomatis iya. Secara matematika harusnya ya. Tapi kenyataannya di lapangan enggak.

**6. Sampai kapan kapal asing yang untuk *offshore* masih ada di Indonesia?**

Itu ada nanti *roadmap*nya tergantung jenis kapalnya ada tenggang waktunya masing-masing jenis kapal

**7. Oh jadi kapal *offshore* itu terdiri dari berbagai jenis kapal?**

Iya banyak. Ada yang *seismic* hanya untuk melihat petanya ada minyak dimana abis itu cari minyak lari lagi ke luar negeri. Kapal itu spesifik dan mahal dipakai hanya 3 bulan saja, dipake hanya sebentar. Itu kendalanya. Kalau kapal sampe triliunan kan gimana, pake dimana, berapa bulan lagi bisa rugi.

**8. Apa yang menjadi kendala bagi perusahaan pelayaran?**

Pajaknya yang tinggi atas transaksi. Dari dulu itu-itu saja. Itu ada dibukunya. Tapi sama sekali tidak disentuh oleh Kementerian Keuangan. Peraturan menteri khusus mengenai ini. Ini memang dari Kementerian Keuangan selalu bilang gak bisa. Nanti akan berbenturan dengan undang-undang. Harus ke DPR lagi. Sampai peluangnya udah habis masih tetap gak dikasih. Padahal mau majuin negara.

**9. Gambaran hambatan pajaknya gimana ya pak?**

Itu lebih ke perusahaan pelayaran. kadang-kadang aturannya berbelit-belit. Di dalam doang kita bisa *strict* dengan *cabotage* ini. Kalo di luar asing semua.

**10. Berarti di luar belum bisa?**

*Cabotage* kan hanya di dalam saja gak ikut di luar. Tapi pangsanya sudah lumayan meningkat kalo dulu hanya 3 sekarang udah 5%. 95%nya masih asing. Sekarang contohnya batu baralah yang ke luar negeri. Dari Tembaga Pura Timika masih banyak asing. Kalo gak ada *cabotage* kan dari Timika Tembaga Pura ke Merak kan masa kapal asing juga, makanya kan. Itu kemajuan udah cukup.

**11. Apa sih pak yang menjadi hambatan asas *cabotage* yang dulu sewaktu tahun 80an?**

Kita gak punya kapal. Kalaupun punya mereka bikinnya di Singapura karena di sana kapalnya bebas pajak. Karena kita asas *cabotage* makanya sekarang banyak yang berbendera Indonesia. Kalau di Aingapura kan dibebasin. Itu kan bisnis loh.

## Hasil Wawancara

Nama : Prof. Safri Nurmantu  
Jabatan : Guru Besar Pajak FISIP UI  
Alamat : Jl. Kemuning II No. 7A Utan Kayu Utara Jakarta Timur  
Hari/Tanggal : Selasa, 15 Mei 2012  
Waktu : 09.00 WIB

**1. PPh atas perusahaan pelayaran ini kan Pak berdasarkan Norma Perhitungan Khusus ya pak. Itu kira-kira apa sih Pak tujuan menerapkan sistem norma, padahal kan pak perusahaan lain menggunakan perhitungan biasa?**

Sebenarnya sih itu pertama pengamanan ya, pengamanan penerimaan karena bisnis pelayaran ya katakan di Priuk itu ya sangat banyak biaya-biaya siluman. Ya, sangat banyak biaya-biaya siluman. Lalu ini kan sejarahnya lama ini, ini kan disebut sebagai *deemed profit* ya. Jadi dia di *deemed* aja ya. Aaa biayanya besar lalu adakalanya juga wajib pajak tidak menyampaikan *revenu*nya secara benar jadi sampai ke angka 2,64 atau 1,2 itu. Itu berdasarkan penelitian juga. Penelitian dari dulu apa di Badora. Badora yang melakukan penelitian ya. Tapi Dirjen Pajaklah. Walaupun mungkin penelitian itu secara metodologis masih ada yang kurang lengkap, tapi itulah ya. Jadi diperkirakan ya labanya itu 4% norma perhitungan khususnya itu. Itu berarti kan biayanya 96%. Nah itu memang tidak sepenuhnya benar 100% metodologi penelitian dulu itu. Tapi itulah yang dianggap wajar dan karena *budgetair* kita fungsi *budgetair* itu perlu dana ke kas negara itu diterima. Jadi tujuan itu *budgetair* sebenarnya. Jadi pengamanan. Pengamanan tetapi diberikan rasional yaitu melakukan suatu penelitian. Didapatlah angka 1,8 atau 1,2.

**2. Itu kan Pak 1,2 didapatnya dari peredaran bruto 4% dikali tarif tertinggi PPh Badan pada saat itu yaitu 30%. Sekarang kan Pak tarif tertinggi PPh badan 25% apakah masih relevan penelitian yang lama?**

Eeee kalau mau *fair* ya harus ditinjau kembali, ditinjau kembali kemungkinan juga *revenu*nya persentasi *revenu*nya itu bisa naik iya toh? Kalau mau betul-betul *fair*. cuman menurut saya penelitian itu seharusnya diserahkan kepada lembaga-lembaga yang independen kayak UI sehingga ya independensinya itu ya dijamin. Bisa aja penelitian dari FISIP UI bisa aja mengungkapkan bukan 4% mungkin 5% kalau mau tarifnya 25%

**3. Memangnyanya dulu 4% itu dari mana Pak?**

Itu berdasarkan penelitian internal dirjen pajak. Sebenarnya itu dulu 6%. 6% dalam negeri sama luar negeri itu sama.

**4. Trus kenapa jadi 4% Pak?**

Turun. Ya karena barang kali pertimbangan dari peranan *persure group* ya seperti Kadin, INSA yaa, jadi ada kepentingan mereka ya. Karena sebenarnya final ini boleh dikatakan enak ya. Mudah. Jadi *ease of administration*nya itu ada. Itu. Jadi selain *budgetair*. Jadi kamu harus ingat, kalau bagi fiskus itu *ease of adminsitration*, kalau bagi wajib pajak itu *ease of compliance*. Yaa. Kalau dari wajib pajak itu kemudahan memenuhi kewajiban.

**5. Jadi itu kan Pak norma yang 4% itu kan untuk semua pelayaran nasional baik itu kecil maupun besar, apakah itu sudah memenuhi asas keadilan Pak?**

Iya makanya itu perlu dilakukan penelitian. Cuman begini itu antara kutub keadilan karna kemudahan tadi itu *ease of administration*, *ease of compliance* tadi. Makin adil makin jelimet. Nah itu yang anda harus ketahui itu. Ya bahwa kalau mau adil barang kali pajak di Papua Irian harus beda dengan yang di Jakarta. Iya toh? Tapi karena ada faktor nasionalismenya ya ada faktor politiknya ya gitu. Mungkin dari konstruksi, perancang pelaksana sama pengawas kan beda kan. Ya itu berdasarkan penelitian itu saya kira terbuka saja. Sebagai negara demokratis jadi INSA atau pihak-pihak yang berkepentingan itu boleh melakukan saja usul kalo mau independensi harus lembaga independen yang melakukan harus UI gitu

**6. Berarti di sini ditekankannya asas kemudahan tadi ya Pak?**

Ya kemudahan tapi duit juga masuk

**7. Jadi yang saya dapat itu kan Pak di Kementerian Perhubungan itu kalau muatan dalam negeri dikuasai kapal nasional karena ada kebijakan asas *cabotage* dari Inpres 2005 kalau ekspor impor Pak mereka itu bahkan tidak sampai 10% dikuasai oleh perusahaan nasional itu. salah satu dari hasil wawancara saya Pak karena instrumen pajak yang mempengaruhi Pak. Itu bagaimana Pak?**

Ya. Kan rejim pajak itu kan ada pengaruhnya kan. Channelnya kan ke Kementerian Keuangan. Kalau Kementerian Keuangannya kuat gak bergeming oleh politik tapi kalo INSAny kuat Kadinnnya kuat sebaliknya tapi kalau dalam dunia demokrasi akademik yang penting rasionalnya ada enggak *evidence* atau bukti bahwa *revenue* harus berubah tarif juga harus berubah. Itu yang harus dikuatkan ya. Justru itu ya sampai sekarang kita kan masih berdasarkan aa kekuatan power politik jadi penelitian itu kemungkinan hanya sebagai proforma saja. Tapi kalo orang Ditjen pajak selalu orientasinya itu yang disebut *taxing minded*. *Taxing minded* itu ada saja yang mau dikenakan pajak apapun ya dikenain setinggi-tingginya sebaliknya kan kalau wajib pajak enggak begitu.

**8. Jadi gini Pak kalo dilapangan itu kalau asing mau mengangkut pengangkutan ekspor misalnya Pak bebas pajak.**

Tergantung kalo dia punya *tax treaty*

**9. Katanya yang terjadi itu baik dia punya *tax treaty* atau enggak bisa jadi bebas pajak.**

Gak bisa. Jadi itu nanti yang u adakan temuan kalau wawancaranya itu betul jadi terjadi *inequality* ya. Ada perlakuan yang tidak sama terhadap perkapalan

nasional. Jadi harus diteliti lebih jelas apakah sudah punya *tax treaty* perusahaan pelayaran itu negaranya. Kalau sudah punya *tax treaty* iya. Walaupun ada *tax treaty* dengan Singapura itu kita masih kena 1,32%. 1,32% ya 50% dari 2,64% Filipina juga mungkin seperti itu.

- 10. Jadi itu katanya kan Pak dalam prakteknya itu kapal asing itu hanya izin untuk menyandarkan kapalnya berangkat saja tanpa membayar pajak.**

Ya itu diekspos dong penelitiannya. Bahwa itu terjadi temuan seperti itu.

- 11. Itu juga termasuk satu kajian dari INSA. Jadi mereka itu meminta kepada Dirjen pajak agar perlakuannya seperti BPHTB Pak sebelum adanya pengalihan nama bayar pajak dulu.**

Ya itu u punya temuan u punya temuan bahwa terjadi perlakuan itu

- 12. Padahal sebenarnya kan Pak di KMK 417 kan Pak kalau pengangkutan dari pelabuhan Indonesia ke pelabuhan di luar harusnya dikenai pajak.**

Jadi syukur kalau anda bisa menemukan hal-hal yang demikian

- 13. Kenapa sih Pak di KMK 417 itu pengangkutan dari pelabuhan di luar Indonesia ke pelabuhan Indonesia tidak dikenai pajak?**

Ya karena dia ya, dengan catatan saya enggak tau ya itu kalau dia ada *tax treaty* ya memang bebas asal dalam jalur pelayaran internasional datang terus pulang lagi.

- 14. Karena kan pak yang di KMK itu kalau pengangkutan dari pelabuhan Indonesia itu ke luar dikenai pajak, kalau misalnya pengangkutan dari pelabuhan luar ke Indonesia itu tidak ada peraturan yang mengatur itu kena pajak.**

Sebenarnya itu dikaitkan kembali ke BUT ya ada BUTnya gak? Kalau tidak ada BUT kan tidak ada pajak ya tidak ada BUT tidak ada pajak dia cuman membayar ongkos pelabuhan.

- 15. Menurut Bapak apakah kebijakan pajak ini sudah membantu perusahaan pelayaran untuk mengembangkan bisnisnya?**

Sebenarnya dengan angka 1,2 1,8 sudah merupakan beban yang tidak berat ya jadi saya kira sudah bisa berkembang lagi beban ketatausahaan atau sistem keuangan admistrasi keuangannya mudah langsung tarif ke *revenue*

- 16. Tapi kan Pak biasanya perusahaan yang kecil-kecil itu masih rugi tapi dia harus banyar pajak sedangkan yang besar itu dia malah merasa untung gitu Pak?**

Itu yang dikemukakan. Jadi kalau bisa tapi itu akan rumit ya *ease of administration* akan rumit misalnya yang berumur 5 tahun ke bawah atau 7 tahun kebawah itu sistemnya tidak final setelah lebih dari 5 tahun berubah menjadi final. Ini wacana saja yang penting rasionalnya pertimbangannya apa karena mungkin ini perusahaan baru dia masih rugi. Ya itu

- 17. Jadi ini kan Pak di 2015 ini ka nanti akan ada ASEAN Connectivity jadi dalam ASEAN Connectivity itu mendorong semacam perdagangan bebas di kawasan ASEAN kan Pak jadi kalau yang saya tanya kepada perusahaan pelayaran mereka sebenarnya bisa menjadikan itu peluang untuk pengangkutan muatan di ASEAN akan tetapi Pak dengan**

kebijakan perpajakan sekarang mereka merasa agak berat karena di satu sisi kan pak mereka dalam ASEAN *Connectivity* itu ada perdagangan bebas dan akan banyak kapal-kapal jadi ketika mereka mau berlabuh butuh waktu yang lama sedangkan mereka harus bayar biaya charter

Itu kalau kondisi berubah hukum pajak, peraturan pajak kalau menurut saya itu harus dinamis harus menyesuaikan dengan kondisi seperti PTKP naik ini juga kemaren yang di Bali itu saya baca di kompas akan ada permintaan dari komite nasional Pak Heru Tanjung itu supaya ada reformasi perpajakan jadi kalau 2015 itu lingkungan berubah ya pajak juga harus disesuaikan tetapi kita tetap berdaulat pajaknya ya. Tetap harus ada *budgetair* tapi kan untuk *regulerend* itu kan ada di dua sisi investornya masuk dulu terus dipajaki. Nah itu yang harus u dapat rumuskan

- 12. Karena Pak yang di negara ASEAN itu sendiri sudah membebaskan pajaknya atas perusahaan pelayaran Pak di domestik Singapura bebas, dan di Filipina itupun ada semacam *tax holiday* padahal kalau dilihat kondisi perusahaan pelayaran Indonesia itu masih di atas Filipina. Tapi Filipina itu sudah memberikan *tax holiday*, kalau menurut Bapak itu bagaimana?**

*Tax holiday* itu kan untuk investasi, *tax holiday* itu kan untuk pajak perseroan saja di Indonesia kan mulai 2011 kemaren agustus kan ada peraturan *tax holiday* kan. Tapi kalau dia perusahaan pelayaran yang diberikan *tax holiday* ya bisa saja tapi tampaknya dengan peraturan Kementerian Keuangan yang baru itu hanya bidang-bidang pertambangan tapi juga sebenarnya tergantung INSA dan ini perlu data sejauh mana perusahaan pelayaran itu turut berkontribusi dalam melakukan pertumbuhan ekonomi nasional kalau kecil ya tidak berpengaruh

- 13. Kalau yang saya baca itu di artikelnya INSA itu itu kan sekitar 28,4 juta US\$ itu potensi yang hilang karena diambil oleh perusahaan pelayaran asing.**

Itu harus ada data u harus cari di internet supaya itu merupakan u punya fenomena banyak sekali mahasiswa salah itu atau kurang di bab 1 itu u membahas kebijakan itu harus ada fenomena tentang *problematic situation* mengapa u punya tesis atau skripsi karena ada potensi yang hilang ada ketidakadilan ada itu paling tidak itu yang dimajukan berdasarkan uraian di atas penulis tertarik untuk melakukan penelitian

- 14. Jadi data yang saya dapatkan itu pak baru porsi pengangkutan.**

Itu sudah memulailah. Tapi yang penting *potential loss* itu berdasarkan wawancara juga boleh di *footnote* itu.

- 15. Data dari data Kementerian Perhubungan Pak itu ada data perbandingan pengangkutan nasional dan asing untuk ekspor impor.**

Itu boleh ada data. u tidak fitnah ada data bahwa ada *potential loss* itu penting saat akan memulai tesis. *Potential loss* berapa iya toh?

**16. KMK atas perusahaan pelayaran ini kan Pak peraturannya diatur oleh KMK dan itu tahun 1996 dan itu belum pernah direvisi apakah menurut Bapak masih relevan sampai saat ini?**

Iya. Pertanyaannya apakah lingkungan berubah? Itu kan? Itu selalu yang umum saya sebagai pengamat sebagai guru besar pajak punya pendapat bahwa hukum pajak peraturan pajak itu *should be dynamic* harus dinamis lingkungan berubah harus disesuaikan ternyata itu sinyal-sinyal dari Bali yang hari ini kemaren ya. SBY katakan sudah adakan saja reformasi pajak. u boleh kutip pendapat saya ini bahwa hukum pajak peraturan pelaksanaan pajak itu harus dinamis kalau lingkungan berubah harus disesuaikan kalau tidak kita ketinggalan jaman. Hal-hal seperti itu sebenarnya di Indonesia dalam reformasi 1998 sudah diubah. Contoh terakhir PTKP lingkungan berubah peraturan berubah tapi berubahnya itu ke arah yang meringankan wajib pajak misalnya tarifnya turun kayak di Singapura kan turun melulu itu tarif PPh Badannya 20, 19 sekarang 16%. Jadi seperti itulah cepat-cepat diselesaikan skripsinya.

**17. Kalau perusahaan pelayaran merasa bisa sih pak mengambil porsi pengangkutan yang dilakukan asing akan tetapi kendala bagi mereka ya pajak.**

Kalau perusahaan baru ya itu memang resikonya dan di situlah u ekspos karena ini final tidak boleh melakukan kompensasi kan. Rugi gak rugi tetap kena pajak. jadi itu aspek negarifnya final. Kalau perusahaan besar ya untung-untung saja. Hampir-hampir gak terasa ya. Itu dibayar sendiri ya kecuali kalau dia charter withholding ya

## Hasil Wawancara

Nama : Hendrawan  
Jabatan : Sekretariat INSA  
Alamat : Jl. Tanah Abang III No. 10, Jakarta Pusat  
Hari/Tanggal : Senin, 14 Mei 2012  
Waktu : 13.00 WIB

**1. Bagaimana kondisi kapal-kapal nasional saat ini Pak?**

Kondisi kapal nasional saat ini sudah lebih baik jika dibandingkan dengan kondisi kapal yang dulu. Kapalnya juga sudah banyak yang canggih.

**2. Menurut Bapak mengapa perusahaan asing masih dominan dalam melakukan pengangkutan muatan ekspor dan impor?**

Banyak perusahaan pelayaran kita yang mungkin dia teknologi, jadi dia fokus di dalam negeri dulu tapi bukan berarti tidak ada yang melakukan pelayaran luar negeri. Banyak. Ada Arpeni, BLT mereka itu perusahaan-perusahaan besar yang memang mereka mempunyai kantor-kantor cabang di luar negeri gitu. Artinya kita memang ada tapi belum banyak. Karena yang di dapat itu kan besar tapi *by nature* itu kan tapi kan kalo di sini sudah terlalu banyak katakanlah mereka kan nanti ke luar tapi kan yang namanya ke luar itu kan butuh kita tidak bicara mudah atau kapal yang lebih kompetitif dan kapal yang lebih punya *requirement* lebih ketimbang kapal yang ada di nasional. Yang kedua itupun akan mempengaruhi CIF itu lebih mahal kalau kapalnya lebih tua kalau ke luar negeri berapa itu menjadi salah satu pertimbangan lebih bermain di dalam negeri.

**3. Berarti memang bukan karena kapalnya gak bisa Pak?**

Tidak. Tapi apa ya masing-masing perusahaan beda segala macam. Yang pasti angkutan laut dalam negeri besar sekali ini saja yang dalam negeri masih ambil dari luar. Yang pasti itu kan sekarang karena program *beyond cabotage*. *Beyond cabotage* kan bagaimana caranya mengambil pangsa pasar yang selama ini diambil oleh asing untuk ekspor impor. Karena ya dalam waktu lima tahun ke depan paling tidak 30-40% kita bisa dapat. Kita menginginkan adanya FOB jadi kalau untuk ekspor disyaratkan minimal berapa persen menggunakan kapal berbendera merah putih untuk BUMN untuk muatan nasional atau untuk muatan yang dibiayai oleh negara itu sudah biasa dilakukan di negara-negara lain untuk bahkan di china di korea semua muatan ekspor mereka itu menggunakan bendera negara mereka disubsidi pulak pajaknya jadi harganya lebih kompetitif

**4. Apa saja langkah-langkah yang dilakukan kira-kira untuk merebut pangsa muatan ekspor dan impor?**

Kita banyak melakukan konsolidasi dan pertemuan-pertemuan baik dengan Kementerian Perdagangan, Perhubungan, ESDM, Bapenas dll karena masalah ini sebenarnya bisa *solve* bisa dipecahkan kalau di luar negeri mereka bisa fasilitas untuk perusahaan pelayaran mereka kenapa kita tidak masalah DTO ternyata *term of freight*nya diubah kalau bisa. Maunya kita biasanya kan untuk ekspor itu kita menggunakan FOB kalau impor itu CIF, jadi eksportir itu punya kuasa untuk menentukan kapalnya, kalo FOB kan itu terima beres. Eksportir itu kan terima beres si importir itu yang nanti mencari kapalnya. Kadang-kadang ya eksportir kita mengambil gampangya tidak melihat bahwa hal tersebut mempunyai efek. Kalau kita punya perubahan *term of trade* ya sudah sama saja. Minimal muatan-muatan BUMN, BUMD ini yang dibiayai negara itu dulu. Baik itu eksportir importir banyaklah kalau dia eksportir kita harapkan *term of tradenya* FOB apa CIF misalnya anjuran saja akhirnya itu ada MOU dan segala macam and *the end* mereka juga yang menentukan kecuali itu seperti yang saya bilang tadi itu dia muatannya Bulog, muatannya Pertamina serta BUMN-BUMN besar itu itu bisa sangat bisa dan itu tidak menyalahi

**5. Kalau itu apa namanya Pak kalau pengangkutan kapal asing itu mereka kan masih banyak ya dominan gimana mereka caranya apakah ada izin-izin tertentu?**

Kalau untuk ekspor impor tidak ada satu aturan yang memaksa harus memakai kapal berbendera merah putih tidak ada aturan yang memaksa harus menggunakan kapal nasional itu pengangkutannya di jalur internasional dan tidak berlaku asas *caboage* dan mereka tidak perlu ada izin-izin macam-macam dan itu tergantung pada dia mau menggunakan kapal apa dan segala macam karena itu adalah muatan internasional tapi kalau muatan nasional itu ya dipaksa ini kan kita sedang membicarakan muatan internasional.

**6. Jadi mereka langsung datang aja gitu?**

Mereka bukan datang gitu aja. Merekapun datang ada aturan mainnya ada itu yang namanya pemberitahuan parkir kapal asing tapi dalam hal penunjukan dalam hal bagaimana mereka bisa masuk artinya itu *free* bebas ee tidak ada hambatan karena misinya adalah jalur internasional tidak ada pembatasan bahwa untuk ini harus kapal nasional. Tapi ada prosedur mereka masuk ada yang namanya izinnya itu terpantau kalau sudah masuk pelabuhan itu terpantau. Kalau izin untuk mereka masuk izin dulu ke perhubungan lalu lintas angkutan laut kalau untuk dipelabuhan sudah teknislah artinya semua tapi prinsipnya mereka harus dapatkan izin dulu.

**7. Berarti dari perhubungan mereka baru bisa menyandarkan kapalnya ke pelabuhan-pelabuhan. Biasanya pelabuhan apa saja Pak?**

Pelabuhan internasional da 140 pelabuhan. Di luar itu gak bisa.

**8. Begini Pak kan nanti tahun 2015 itu ada ASEAN *connectivity* jadi kapal-kapal bebas masuk.**

Dalam hal pelayaran nasional mereka tidak bisa, *cabotage* tidak bisa dilanggar. Tidak boleh mereka mengangkut angkutan di dalam negeri misalnya angkutan dari Jakarta ke Surabaya. Cuman ada beberapa pelabuhan yang

memang apa ya namanya itupun mereka tidak boleh mengangkut muatan antar pulau. Jadi dibatasi pelabuhan-pelabuhan yang memang mereka hanya mengangkut muatan itu saja. Tetap tidak boleh melanggar cabotage itu sudah disepakati

**9. Menurut Bapak perusahaan pelayaran nasional bisa merebut pangsa muatan ekspor impor apakah dengan adanya ASEAN *connectivity* bisa menghambat perusahaan pelayaran nasional dalam mengangkut muatan ekspor impor?**

Sebenarnya enggak juga. Itu peluang juga dalam pengangkutan pangsa muatan di ASEAN. Kalau penguasaan kapal kan untuk ASEAN kita cuman di bawah Singapura kita lebih tinggi dari Malaysia dan Filipina itu sebenarnya jadi peluang bagi perusahaan pelayaran nasional untuk merebut muatan pangsa ASEAN karena ada beberapa kemudahan kan dan standarnya pun ada.

**10. Untuk mengambil porsi muatan ekspor impor apa saja yang menjadi kendala-kedalanya Pak?**

Kendala-kendala apa yaa. Saat ini pemerintah belum merespon secara apa ya, entah itu permintaan kita yang DTO atau trus dari sisi departemen perdagangan juga kita meminta supaya *term trade* itu diberlakukan untuk ekspor itu jadi CIF tapi untuk hal yang lain mungkin aspek pajak ya. Tapi aspek pajak saya gak begitu menguasai. DTO *domestic transportation obligation* jadi kewajiban untuk muatan ekspor yang dimiliki oleh negara baik itu BUMN atau negara itu menggunakan kapal nasional tidak wajib 100% tapi ada *share* muatannya.

**11. Bagaimana kalo misalnya berkompetisi dengan perusahaan pelayaran misalnya perusahaan pelayaran Malaysia, Singapura atau Filipina?**

Kalo ekspor dan impor Indonesia karena kita sekarang masih kekurangan armada untuk ke sana karena kita masih banyak fokus dalam negeri trus juga dari sisi aparaturnegera mereka banyak mendapatkan bantuan dari negaranya seperti pajak /fiskal. Kalo Malaysia memang armadanya lebih sedikit dari pada Indonesia tapi untuk *ocean going* masih lebih banyak Malaysia

**12. Nanti kan 2015 akan diluncurkan ASEAN *connectivity*, itu apakah mendukung atau menghambat?**

Sebenarnya ga menghambat ya. Kita bisa melihat itu sebagai peluang, dari sisi penguasaan kapal kan kita udah dibawah Singapura kalau untuk ASEAN kita udah di atas Malaysia dan Filipina di atas Thailand dari jumlah kapalnya. Jadi itu sebenarnya jadi *opportunity* bagi perusahaan pelayaran nasional untuk merebut pangsa di asean karena ada kemudahan kan. Itu ada standarnya dan standar masing-masing negara dihormati gak perlu ada standar asean kita mau *requirementnya* seperti apa masing-masing standar dihormati.

## Hasil Wawancara

Nama : Prof. Gunadi  
Jabatan : Guru Besar Pajak/Dosen FISIP UI  
Alamat : Gedung MUC  
Hari/Tanggal : Kamis, 24 Mei 2012  
Waktu : 10.00 WIB

- 1. Di kmk yang 417 kan tentang perusahaan pelayaran asing itu hanya ditentukan penghasilan yang dikenakan pajak itu hanya dari pelabuhan yang dari Indonesia ke pelabuhan pelabuhan luar Indonesia sedangkan pengangkutan dari luar ke Indonesia tidak mencakup di KMK itu. Itu kenapa ya Pak?**

Dia perusahaan dalam negeri apa luar negeri? Ada *tax treaty* gak?

- 2. Perusahaan pelayaran luar negeri da nada *tax treaty*nya Pak. Tapi di KMKnya itu hanya dilakukan dipelabuhan antar Indonesia, pelabuhan Indonesia ke pelabuhan lain di luar Indonesia, tapi tidak mencakup pelabuhan luar negeri ke pelabuhan Indonesia.**

Ya karena mungkin yang luar negeri itu tidak satu saja destinasinya gitu. Jadi kalo produksinya di luar negeri tidak dihitung sebagai penghasilan kita tapi kalau produksinya di dalam kita yang pertama dihitung yang kedua itu kan kadang-kadang dipajaki 50%. Kalau dia bayar pajak di luar negeri itu gimana. Harusnya itu dibagi dua ya kan. Kalau pengangkutan ini kan Misalnya kalau pengangkutan dari Rambutan ke Depok ini kan ada dua *destination poin* masing-masing harus menghasilkan suatu penghasilan kan ya . kalau di PPN itu ada yang namanya *suplies of services*nya dimana pada saat dia naik atau turun gitu. Tapi gak apa-apa kalau dikenakan semua gitu. Itu kan hanya pemberatannya dimana. Kalau dikenakan semua ya gak masalah tapi kan *treaty* mengatakan lain ya.

- 3. Terus kan Pak dimuatan ekspor impor ini 91% itu dikuasai oleh asing. Dari sini kan kalau ada *tax treaty*nya Indonesia karena kan Pak kebanyakan *treaty* antara Indonesia dengan negara *partner* itu kan Pak negara domisili yang mengenakan hal pemajakannya.**

Iya. Kalo ingapura dia kan 50%

- 4. Tapi yang saya tanyakan ke perusahaan pelayaran banyak itu negara domisili yang memajaki. Kalau dari perusahaan pelayaran nasional itu jadi kalah bersaing gitu Pak karena mereka kan Pak harus membayar pajak sedangkan asing itu kan enggak.**

Jatuhnya itu sama saja itu. Mereka juga bayar pajak di negaranya masing-masing.

**5. Itu dari asas keadilan itu sesuai gak Pak? Karena kan Pak dari perusahaan pelayaran itu akhirnya membuka strategi bisnisnya membuka perusahaan pelayaran di Singapura**

Ya. Ya itu adil di internasional kalau dalam negeri mungkin tidak. Kalau internasional itu kan melihatnya asas timbal balik. Kan kalau Indonesia mengangkut di sana gak kena juga mereka juga mengangkut di Indonesia yang gak kena juga. Kan ada itu asas resiprositas itu timbal balik. Perkara seperti itu ya rejekinya masing-masing

**6. Saya lihat sih Pak kalau perbandingan dengan negara lain di Singapura kan memang bebas PPh kalau Filipina itu sistemnya mereka kalau di jalur internasionalnya itu dibebaskan dari PPh kalau di dalam negeri tetap dikenakan dengan ketentuan 15% dari penghasilan neto itu diinvestasikan kembali menurut bapak itu bisa menjadi referensi enggak Pak**

Itu kan permintaan mereka untuk menguatkan armada mereka saja. Menurut saya itu boleh saja karena itu kan modelnya penghasilan itu kan tidak dikenakan pajak asal sisa lebih penghasilannya itu diinves. Itu kan semacam pembebasan tapi kan dengan bersyarat.

**7. Perusahaan pelayaran itu merasa kalah bersaing karena instrumen pajak juga.**

Mungkin gak usah melihat pajak sajalah. Bebas itu gimana. Tidak bisa Pak negara butuh duit

**8. Karena mereka merasa banyak *potensial loss* itu daripada pajak yang di dapat dari perusahaan pelayaran nasional**

Seharusnya pajak itu jangan dijadikan momok itu dari bisnis itu apa itu usahanya, harus khusus untuk bisnis jangan pajak. Sebab gak maju juga kalau negara mengadakan pajak, negara juga gak maju. Dia jadi miskin negara juga jadi miskin. Negara gak punya pajak akan miskin itu dia harus miskin membiayai itu darimana itu gak bisa. Itu model-model niat yang enggak sehat itu

**9. Kalau perusahaan pelayaran itu meminta insentif pajak sesuai dengan UU No. 28 Tahun 2008 dan Inpres No. 5 Tahun 2005 ada disebutkan bahwa dalam rangka memberdayakan perusahaan pelayaran maka Pemerintah dalam hal ini Kementerian Keuangan harus memberikan insentif di bidang perpajakan.**

Itu gak bisa dia menekan orang pajak juga. Itu penyakit. Perusahaan perusahaan itu merupakan perusahaan yang manja. Harusnya peraturan itu ada di Undang-undang pajak yang bagian fasilitas seperti yang di Pasal 31 bukan di UU Pelayaran.

**10. Pemajakan dari perusahaan pelayaran itu kan Pak diatur pada tahun 1996 itu masih relevan tidak pak dengan lingkungan saat ini?**

Jadi pajak itu kan harus adil sesuai dengan kemampuan membayar. Kalau dia gak mampu membayar ya diturunkan. Yang kedua harus diperhatikan *tax competition*nya dengan berbagai negara tetangga dalam rangka memperkuat daya saing tapi itu harus sesuai dengan polanya. Kalau memang

membutuhkan insentif mau gak mau harus diberikan insentif. Mau enggak mau loh. Jadi kalau yang sehat jangan pake insentif pajak itu *doing business* ya, jangan *doing business* karena fasilitas. Itu kan demi kepentingan negara dan kepentingan umum. Rata-rata tidak terpenuhi karena kita mendapatkan sebagian pajak dari mereka ya gak ketemu. Jadi kalau kita saja bekerja bayar pajak apalagi mereka kan. Mungkin untuk urusan bisnis perlu diberikan insentif tapi insentif itu jangan terus menerus dan itu keterpaksaan lingkungan saja lingkungan yang gak efisien pola kerja

## Hasil Wawancara

Nama : Nasrun  
Jabatan : Staff Pemotongan dan Pemungutan PPh  
Alamat : Gedung DJP Lantai 11, Direktorat Jenderal Pajak  
Hari/Tanggal : Jumat, 11 Mei 2012  
Waktu : 10.00 WIB

**1. Latar belakang penentuan tarif yang 1,2 itu mas sendiri tau gak mas gimana ceritanya gimana?**

1,2 berapa sih sebenarnya normanya untuk wajib pajak pelayaran dalam negeri pada saat itu memang perkiraan penghasilan netonya tetap sejalan dengan tarif sehingga kemudia ketika ditarifkan memang sejalan karena memang undang-undang jadi memang akhirnya yang dipakai hanya tarif sekarang bukan seperti yang dulu.

**2. Jadi yang 4% itu yang *deemed profit* enggak dipakai lagi ya mas?**

*Practicy* enggak

**3. Berarti menurut mas penurunan tarif PPh badan menjadi 25% itu gak berpengaruh lagi ya? Seperti yang kemaren saya katanya 25% dikali 4% jadi 1%. Jadi turun 0,2%. Berarti itu enggak mungkin lagi mengalami penurunan seperti itu.**

Iya. Secara matematis iya jadi kita memakai 1,2% itu berarti kita memakai 4,8% perkiraan penghasilan brutonya artinya perkiraan norma penghasilan brutonya sedikit naik.

**4. Tapi itu tidak dimungkinkan lagi mengalami penurunan tarif ya menjadi 1% ataupun perkiraan penghasilan brutonya dinaikin ya gak mungkin ya mas?**

Permasalahannya adalah bahwa PPh Pasal 15 itu spiritnya adalah pada penentuan kewenangan pada perhitungan penghasilan bruto ketika ditemukan tarif 1,2 % dari 6% eh 4% dan ketika sekarang menjadi 25% permasalahannya PPh terutang atau perkiraan penghasilan neto perusahaan pelayaran dalam negeri kan itu kan sudah ditetapkan bersifat final beda dia kalau tidak bersifat final itu yang terjadi pada perusahaan pelayaran penerbangan dalam negeri dimana dia perkiraan pengahsilan brutonya bisa tetap jalan atau tidak bersifat final itu terlepas dari kita bicara ada sedikit implikasi berlebih di KMK itu ya tapi ketika kita aaa kita bicara PPh bersifat final tarif yang ditentukan di sana yang dipake akhirnya. Karena tarif yang di PPh pasal 17 itu memang tarif atas penghasilan dari satu wajib pajak dari penghasilan netonya dia kalau dia bersifat final berarti kita tidak melihat

**5. Terus apa sih yang menyebabkan norma itu ditetapkan pada perusahaan pelayaran apakah sudah efektif untuk diterapkan di perusahaan pelayaran?**

Iya. Salah satu pertimbangan perusahaan pelayaran itu menggunakan norma dia tidak perlu menghitung biaya kalau pun dia menghitung itu sangat sulit. Kita bisa bayangkan dalam satu perusahaan pelayaran yang mengangkut orang itu atau barang sangat mungkin untuk rugi atau biaya yang mau dialokasikan untuk penghasilan itu juga sulit

**6. Sulit untuk diperhitungkan atau gimana?**

Bisa jadi ini tidak digunakan satu lagi kalau pelayaran dalam negeri untuk pelayaran kecil itu sangat mungkin rugi berkelanjutan mungkin kalau kita melihat perusahaan pelayaran besar sudah tidak logis lagi dia tidak bisa menghitung pajaknya dengan pembukuan . Tapi kan perusahaan pelayaran dalam negeri ini kan lingkupnya sangat beragam ada yang besar, pengangkutan barang sampai perusahaan pelayaran kecil antar pulau di Riau di Babel

**7. Sebenarnya PPh Pasal 15 ini memenuhi prinsip keadilan gak sih mas? Perusahaan pelayaran kan masih menggunakan pembukuan tapi diterapkannya final gitu terus dikasi norma untuk itu memenuhi prinsip keadilan gak sih? Sedangkan perusahaan lain pake pembukuan tapi tetap biasa ngitungnya gitu mas.**

Iya. Kalau kita rujuk ketentuan dan dasar kena pajak diberikan norma salah satu pertimbangan adalah pertimbangan praktis sesuai dengan pengenaan pajak di bidang-bidang tertentu artinya pada saat KMK itu ditetapkan paling tidak dikumpulkan data. Karena pertimbangan inilah ditetapkan menggunakan norma atau tidak walaupun dalam konteks kecilnya sedikit sekali seperti yang saya katakan tadi perusahaan pelayaran dalam negeri dari yang kecil sampai yang besar. Artinya ketika kita melihat yang besar secara sekilas saja kita sudah tau pasti bisa lebih dari 4% dan masalah atau tidak itu ke *budgetair* artinya hmm untuk wajib pajak karena ini kita lihat kegiatan usaha berbeda dengan yang lain dikenakan penghasilan atau pasif yang di pasal 4 ayat (2) itu diinves di sekuritas atau dimana seddangkan ini berbeda

**8. Jadi Pasal 15 ini harusnya lebih *budgetair* apa *regulerend* sebenarnya?**

Kalau saya pribadi lebih *regulerend* itu kan lingkupnya

**9. *Regulerend* itu ka misalnya dia dikenakan pajak kayak buat orang yang berinvestasi atau cukai gitu dikenakan cukai kepada minuman keras gitu supaya enggak banyak masyarakat yang membeli minuman tersebut, lebih mengatur gitu.**

Kalau saya pribadi melihatnya lebih mendekati fungsi *budgetair*.

**10. Meskipun tarifnya kecil gitu 1,2?**

Final kan. Artinya kalau final seperti konstruksi baru beberapa yang bisa aktif karena final. Konstruksi itu baru. Salah satu yang mendasari pengenaan PPh final atas konstruksi ya itu maksudnya keuntungan berapa tidak terlalu tinggi sebenarnya dan dengan tarif 4% itu tidak termasuk tinggi ya. 4% kalo kita pake tarif 25% itu paling tidak 10%

**11. Berarti KMK 416 itu dibikin tahun 1996 ya ini kan berarti udah hampir 16 tahun berlaku. Ini masih relevan enggak sih?**

Kalau dipakai untuk tidak tentu saja ini ya kita bicara positif selama peraturannya masih ada ya tentu saja masih dipakai kecuali dihapus atau diubah tapi kalau masalah relevan atau tidak itu kan menjadi penilaian kita terhadap konteks saat ini. Pendapat saya pribadi dan melihat apa yang terjadi dilapangan memang mungkin paling tidak itu perlu diubah. Mungkin tidak diubah atau paling tidak ditinjau lagi masalah penghasilan bruto kemudian nanti efeknya ke tarif. Tetap permasalahan lebih lanjut apakah dia perlu dikenakan final atau tidak ee itu kita bicara suatu industri itu memang kesulitannya wajar atau tidak dikenakan final

**12. Kan kita merupakan negara kepulauan ya mas, menurut mas PPh pasal 15 ini sudah memberikan kontribusi belum mas terhadap penerimaan negara?**

Pasal 15 eee kalau data terus terang kita gak punya karena PPh pasal 15 ini sendiri macem-macem pelayaran penerbangan. Kan dia macem-macem yang pakai norma industri pengeboran luar negeri perwakilan dagang asing macem-macem. Jadi agak sulit bilang penerimaan pelayaran ini ke total penerimaan pajak . PPh pasal 15 itu sendiri saya tidak bisa sebut angkanya paling saya hanya bisa bilang besar atau enggaknya itu lumayan. Tapi saya lupa juga saya gak punya data pastinya jadi gak bisa banyak bantu untuk apakah itu besar atau tidak

**13. PPh Pasal 15 ini termasuk kebijakan yang tepat gak untuk mendorong perusahaan pelayaran?**

Iya. Yang ditekankan dari PPh pasal 15 itu sebenarnya bukan pajak ya tetapi *simplicity*nya. Bagi wajib pajaknya menjadi mudah balik lagi walaupun nanti ketika pelaksanannya wajib pajaknya merasa diuntungkan dengan itu namun namun bukan berarti kita. Tentu saja merasa beruntung gitu. Tapi tidak semuanya juga beruntung seperti itu. Berbeda halnya dengan *tax holiday* yang memang dari awal dimaksudkan untuk memberikan insentif. Jadi kalau ditanya apakah mendorong *partly* sebagian mungkin iya ya. Artinya dia kalo karna itu untuk menekan *cost of compliance* mereka kita juga. Artinya daripada mereka ribet menghitung dengan pasal 17. Tentu saja ini akan memudahkan mereka untuk menghitung penghasilan brutonya.

**14. Waktu pemungutan PPh pasal 15 ini DJP memberi pengawasan secara khusus gak mas?**

Kira-kira operasionalnya seperti apa bayakangan secara khusus apa KPP khusus apa.

**15. Ya mungkin ada perlakuan khusus gitu di KPP gitu mas transaksinya lebih diawasi gitu.**

Saya rasa enggak ya. Sementara ini yang ada kalau kita anggap perlakuan khusus itu sejauh ini hanya ada satu hanya beberapalah. KPP migas dan penanaman modal BUMN serta wajib pajak besar. Pelayaran selama mereka gak masuk sana tidak diperlakukan khusus mereka juga bisa dimana saja

**16. Upaya yang dilakukan DJP dalam memajukan sektor pelayaran dalam negeri itu apa misalnya mas di bidang pajak terutama kan di Inpres no 5 tahun 2005 itu dibidang kalau di bidang perpajakan harus ada penataan**

**kembali pelaksanaan pajak begitu mas, ada upaya tersendiri gak mas dari DJP?**

Ya. Ketika kita bicara pajak ya memang ada dua jenis pajak terkait pajak penghasilan dan PPN. Untuk PPh secara spesifik sejauh ini juga belum ada pemasalahan bagi wajib pajak sepertinya sudah settle dengan perlakuan pajak seperti itu. Jika saya lihat dinamika pengaturan atas industri pelayaran dalam negeri memang khususnya PPh tidak banyak perubahan dan dilapangan juga gak ada masalah memang ada sempat beberapa diskusi untuk menata ulang pengenaan PPh prosedurnya terutama untuk wajib pajak perusahaan luar negeri dengan harapan itu mendiscourage mereka untuk mendisinsentif mereka antara lain dengan pemungutan di tempat sebelum mereka mendapatkan surat ijin berlayar. Itu seperti itu kan salah satu usulnya. Tapi itu kan tidak semudah itu melaksanakan karena ketika kita bicara pelayaran luar negeri ya balik lagi apakah kita bisa memajaki atau tidak

**17. Tergantung P3B nya juga ya mas?**

Ya salah satunya. Tidak sepenuhnya bisa dilakukan juga. Itu untuk PPh ya.

**18. Terkait relevan atau enggaknya KMK 416 itu dan 417 , kalau dia luar negeri kan memang sudah dilindungi oleh asas cabotage itu sedangkan untuk luar negeri itu pengangkutan muatan ekspor impor masih kalah bersaing dengan yang asing . Kata mereka sih hal tersebut disebabkan oleh pajaknya karena pengenaan pajaknya itu enggak gak sama kalau dalam negeri tetap kena kalau asing katanya bebas gitu. Jadi mereka cenderung buka perusahaan di luar negeri apalagi yang bebas pajak.**

Iya. Oh ya satu lagi untuk pertanyaan ada atau tidak insentif untuk pelayaran kalau Pasal 15 saya bilang tadi tidak ada kaitannya dengan insentif. Kalaupun misalnya insentif PPh 22 dan PPN. Kalaupun bagi sebagian perusahaan mereka menganggapnya sebagai suatu insentif itu efeknya saja. Kemudian kita bergeser ke masalah tadi *equal treatment* antara perusahaan pelayaran dalam negeri dan luar negeri. Ya, *equal treatment* di sini dalam hal apa juga ya. Karena kalau pengenaan karena sama-sama final itu sebenarnya sama. Tapi itu tidak relevan kepada perusahaan luar negeri dan dalam negeri. Kemudian tarif bahkan lebih rendah daripada luar negeri.

**19. Dari perusahaan pelayarannya melihat bahwa pajak tersebut akhirnya mengubah strategi bisni mereka kala perusahaan besar dia cenderungnya buka di luar negeri karena di dalam negeri dikenakan PPh dan dalam pengangkutan ekspor impor dikenakan PPh juga sedangkan asing tidak.**

*Existing* memang seperti itu ya. Artinya senada dengan yang saya sampaikan tadi untuk *shipping* dan *air taransport* itu kan ya kita tidak bisa mengenakan pajak jadi kalau memang itu menjadi isu yang penting permasalahannya pertama ini lebih ke masalah kalau memang dia pemilik perusahaan pelayaran dalam negeri mungkin kita melihat hubungan istimewa dengan perusahaan di sana. Itupun kalau kita memang mengejar target dari mereka. Mungkin juga perusahaan di sana tidak membagikan keuntungannya dengan pemilik saham di sini bisa jadi kan atau memaksimalkan keuntungannya dia kan. Tapi

memang jika ada isu seperti itu masih bisa memang dikejar dan untuk lebih jauh lagi memang itu menjadi masalah jadi bahan perundingan juga kan bagi kita. Tapi memang *best practise* untuk perusahaan pelayarnya ini memang seperti itu gak bisa kita. Tinggal memang bagaimana perusahaan pelayaran dalam negeri mendapat *benefit* yang sama dari ketentuan itu. Bagaimana dia bisa aktif di sana sebenarnya seperti itu. Mungkin ini juga bisa menjadi bahan bagi kita untuk melihat bagaimana praktek negara lain dengan perusahaan pelayaran dalam negeri mereka

**20. Dalam pengangkutan ekspor kan seharusnya dipajaki akan tetapi katanya bebas. Apa memang tidak dilakukan pengawasan?**

Oh kalau itu tentu saja akan kita kenakan kalau itu permasalahannya. Tapi balik lagi, itu kan ketentuan dalam negeri kita apabila jika dia membawa barang dalam negeri ke luar negeri dia harus dikenakan pajak. Tapi kan tidak bisa langsung kita kenakan pajak melihat *tax treaty* tapi harus kita lapas jugalah kalau tidak bisa. Jadi kembali ke masalah kalau memang semuanya seperti itu tinggal kita melihat bagaimana kita bisa mengambil manfaat dari mereka karena mereka mengambil manfaat dari kita. Bagaimana kita mendorong perusahaan pelayaran dalam negeri kita, meniru apa yang mereka lakukan. Kalau kita memajukan perusahaan pelayaran luar negeri kan kalau ada objek kan sebenarnya pengen dipajaki cuman itu ada haknya atau tidak dan jujur memang sampai saat ini dari hak pemajakan yang ada kita hanya sedikit dari penghasilan pelayaran. mungkin kita bisa mendorong perusahaan dalam negerinya mungkin ya. Mungkin perusahaan pelayaran dalam negerinya selama ini hanya berkutat di Indonesia mengapa mereka tdiak mencoba di internasional artinya P3B juga menguntungkan kita dalam hal sebaliknya mereka tidak akan bisa mengenakan PPh atas penghasilan pelayaran dalam negeri kita. Tapi masalahnya perusahaan pelayaran dalam negeri ini cukup dipake apa enggak. Cuman memang ini faktor yang tidak terhindarkan ya mungkin nanti kita bicara apakah beban pajak dari perusahaan pelayaran dalam negeri ini lebih besar atau lebih kecil dari pelayaran asing. ketika dia melakukan pengangkutan di luar negeri kan di sana dia mendapat perlakuan. Artinya nanti kita bisa melihat dari sisi sebaliknya. Sama halnya ketika ada perusahaan pelayaran dalam negeri dia dikenakan pajak yang besar di negaranya mereka gak akan pindah ke sini . jadi isu di sini adalah bahwa perusahaan pelayaran dalam negeri memang menjadi tidak terhindarkan untuk PPh . itu sekali lagi kebijakan memang. Karena PPh juga tarifnya cukup kecil perusahaan pelayaran dalam negeri ini aja bilanganya ini sudah menjadi insentif

## Hasil Wawancara

Nama : Yosep Poernomo  
Jabatan : Dosen Sekolah Tinggi Akuntansi Negara  
Alamat : Gedung IAI, ITC Depok  
Hari/Tanggal : Minggu, 20 Mei 2012  
Waktu : 12.00 WIB

- 1. Perlakuan PPh atas perusahaan pelayaran didasarkan pada Norma Perhitungan Khusus (NPK) dengan tarif final 1,2% untuk pelayaran nasional dan 2,64% untuk pelayaran asing. Menurut Bapak apa yang menjadi tujuan pemerintah menerapkan NPK dengan tarif final?**

Tujuan pemerintah menetapkan NPK dengan tarif final satu yang jelas kalau PPh bersifat final itu kan jadi kemudahan bagi yang menghitung nanti bagi wajib pajak ada kemudahan makanya penerapan atas PPh final ini hal yang wajar supaya perusahaan pelayaran lebih mudah menghitung pajak. Perusahaan pelayaran itu agak susah ya menghitung pajaknya terutang mengitung biaya ya. Karena dia di atas laut kemudian ada biaya-biaya yang sifatnya *uncontraolable* gitu ya. Jadi hal yang wajar supaya mudah pelayaran ini udahlah pake norma saja gitu

- 2. PPh final sebesar 1,2% untuk perusahaan pelayaran nasional diperoleh dari besarnya norma (4%) x tarif tertinggi PPh Badan saat itu (30%). Apakah kebijakan ini sudah efektif dan efisien untuk perusahaan pelayaran? apa yang menjadi dasar dari perhitungan ini?**

4% ya kali 30% ini kalau menurut saya ya pribadi 4% ini menurut saya kurang, kurang itu karena ya tapi harus dilihat lagi sih secara umum ya pertama dari perusahaan-perusahaan yang sifatnya pelayaran tadi apakah memang dia punya penghasilan bersih hanya 4%. Dari statistik. Tapi kalau memang ada penelitian yang lebih lanjut yang berkaitan dengan 4% mendekati itu ya enggak masalah saya yakin pemerintah pada waktu menentukan 4% sudah punya dasar yaa. Mungkin dari pendekatan-pendekatan yang dilakukan perusahaan-perusahaan pelayaran tadi memang rata-rata 4% tapi kalau menurut saya pribadi 4% itu kurang karena cobalah kita melihat laporan keuangan secara umum dari perusahaan pelayaran apakah nanti cuman 4% atau enggak. Jadi dasar pemerintah menetapkan itu saya rasa sudah ada penelitian atau BPS atau langsung dilihat contoh-contohnya yang ada memang hasilnya 4% gitu

- 3. penelitian sih dari badora katanya?**

Sudah? Kalau memang sudah ada penelitiannya ya kamu bisa ambil itu sih. Memang itu jumlah itulah cuman harusnya kan diteliti ya atau ditinjau lagi.

- 4. Saat ini tarif tertinggi PPh Badan sebesar 25%. Sedangkan tarif 1,2% diperoleh dari tarif tertinggi PPh Badan di tahun 1996 adalah 30%**

**sebagaimana yang diatur dalam KMK-416/KMK.04/1996 jo SE-29/PJ.4/1996. Apakah tarif 1,2% ini masih relevan mengingat tarif tertinggi PPh Badan sebesar 25%?**

Seharusnya gak relevan ya karena harusnya disesuaikan kalau memang mau mengikuti aturan. Karena PMK atau KMK itu dikatakan 4% dari tarif ya. Kecuali kalau yang jasa maklon itu dikatakan tarif tertinggi tapi kalau memang untuk KMK ini NPK untuk perusahaan pelayaran itu langsung menyebut angka 30% bukan dari tarif ngomongnya. Tapi memang wajar diambil 30% karena KMKnya pada saat tarif tertinggi itu 30%.

- 5. Menurut Bapak, apakah besarnya norma yaitu 4% kepada semua perusahaan pelayaran nasional sudah sesuai dengan asas keadilan mengingat perusahaan pelayaran ada yang masih kecil dan ada yg sudah besar?**

Yang ini ya asas keadilan saya rasa yang namanya PPh final jelas itu gak ada unsur keadilan di situ coba misalnya anda lihat final yang lain. Ada perusahaannya ada perusahaannya konstruksi, ada yang gedung disewakan ada orang yang mungkin punya penghasilan kecil juga menyewakan ya itu memang tidak ada asas keadilannya. tapi itu memang keadilan di sini dilihat dari tarifnya ya. Jadi tarifnya rata semua pihak. Jadi perusahaan pelayaran kecilpun tetap dikenakan tarif yang sama karena final tadi ya

- 6. Perusahaan merasa bahwa pajak menjadi salah satu faktor yang menyebabkan perusahaan pelayaran nasional kalah bersaing dengan perusahaan pelayaran asing. Bagaimana menurut Bapak?**

Menurut saya tergantung kebijakan dari pemerintah ya. Kalau pemerintah mau menerapkan tarif yang lebih tinggi atau ada kemudahan atau semacam insentif perusahaan pelayaran kecil misalnya gak ada masalah dalam itu. Tapi kalau mau diperlakukan sama ya kalau tadi kita melihat sisi dari tarifnya tadi ya kan bisa ada dalam hal yang lain misalnya ketika perusahaan pelayaran masuk ke Indonesia ada tarif masuk yang berbeda, ada hal-hal yang berkenaan dengan misalnya ya tarif yang berbeda semacam ya inilah kemudahan-kemudahan.

- 7. Sebenarnya asing kena itu pak 2,64 tapi ada aja asing yang gak kena pajak atau jadi bebas PPh.**

Kalau memang *treaty*nya emngatakan enggak mau gak mau ya karena kita akan memakai *treaty*. Tapi kan kalau memang mereka bebas kan harus dapat SKB tuh surat keterangan bebas dari KPP. Jadi kalo mereka gak bayar apa-apa itu sudah gak bener kalao gitu. Berarti itu pengawasan atas perusahaan seperti ini berarti kurang ini. jadi pengawasannya yang kurang

- 8. Katanya minta ijin aja di Kementrian Perhubungan dan kalau sudah dapat ijin kapalnya bisa langsung berangkat.**

Ini harus dilihat lagi itu kenapa tidak bayar pajak. tapi kalau begini berarti pengawasannya yang kurang. Ini kan jadi gak *fair* kalau begini ceritanya. Ini nanti di instrumen impor aja nanti karena kalau kita memajaki untuk mereka-mereka yang datang susah. Jadi susah kalau kita memajaki mereka karena

mereka bukan subjek pajak kita. Mungkin hanya jasa kepelabuhan yang bisa dikenakan sama impor sama ba masuk.

**9. Kalau penghasilan jasa angkut itu pak enggak dikenai?**

Kalau jasanya berarti kita mencari yang menerima jasanya dong ya. Berarti dia membayar jasa yang diberikan pihak luar negeri kan ya. Makanya kan dia menerima jasa atas mereka yang mempunyai kedudukan sebagai subjek luar negeri kan ya. Maka itu yang harus diawasi mereka harus memotong PPh Pasal 26 begitu kan. Itu yang harus kita inikan

**10. Tapi gak ada pak di KMKnya itu gak diatur itu dikenakan pajak untuk jasa pengangkutan impor yang dari pelabuhan luar negeri ke pelabuhan Indonesia.**

Enggak begini maksudnya. Pada saat kita menentukan apakah dia kena pajak atau enggak sebenarnya kita harus melihat lebih dahulu objek PPh Pasal 26 salah satunya adalah dia menerima jasa yang didapat dari subjek pajak luar negeri kan ya. Memang di situ tidak ada pajak atas perusahaan pelayaran tadi tapi yang menerima jasa kan punya kewajiban memotong kan ya.

**11. Perusahaan pelayaran nasional kalah bersaing dengan perusahaan pelayaran asing salah satunya disebabkan oleh faktor pajak. Bagaimana daya saing dalam pajak Pak?**

Ya itu berarti kalau kita ngomong daya saing instrumen pajak ya bisa berpengaruh ya karena kan pada saat-saat tertentu ada pihak-pihak yang merasa pajaknya lebih kecil dia bisa memberikan kegiatan yang lebih luas. Kalau misalnya besar ya jadi terbatas. Jadi memang saya rasa ada pengaruh pajak dalam daya saing. Tapi kan seberapa besar pengaruh pajaknya kan harus diukur itu kan ada penelitian lagi kan nanti itu. Maksudnya gara-gara pajak pak saya gak mau lagi jadi pengusaha atau dengan adanya pajak keuntungan saya jadi jauh lebih kecil gitu. Nah itu faktor-faktor itu harus diperhatikan lagi itu

**12. Jadi pak dapat disimpulkan juga kalau dalam muatan ekspor dan impor karna pajak pangsa muatan yang bisa diangkut lebih sedikit gitu Pak?**

Bisa itu. Kalau memang faktor pajak itu bisa membuat biaya jadi meningkat. Artinya kan harga jadi lebih mahal jadi orang gak mau. Jadi pajak juga menjadi pemicu mereka memberikan jasa sedikit atau banyak.

**13. Dalam ASEAN Connectivity yang akan berlangsung di tahun 2015 secara tidak langsung akan mendorong perdagangan bebas di ASEAN. Dari sudut pandang bisnis pelayaran khususnya pelayaran nasional hal ini akan membuat pelabuhan semakin ramai dan padat. Kapal akan semakin lama bersandar karena memang tidak hanya kapal nasional saja yang ada di pelabuhan tetapi juga kapal asing. Kapal akan semakin lama bersandar di pelabuhan hal ini menyebabkan semakin besarnya biaya sewa. Sementara itu perusahaan pelayaran tidak bisa mengurangi biaya atas sewa ini karena sistem NPK dengan tarif final. Apakah kebijakan pemajakan sistem NPK dan tarif final ini masih relevan mengingat lingkungan yang sudah dinamis?**

Biaya memang gak bisa dikurangkan ya cuman itulah tadi yang menjadi kebijakan NPK tadi jadi kalau memang lingkungan masih relevan dan dinamis apakah masih bisa juga digunakan. Tapi kan memang tidak sesempit itu karena memang masih banyak biaya-biaya yang lain kalau dilihat di satu sisi. Tapi kalau memang biaya sewa jadi beban tapi tetap kan dengan diberikannya NPK 4% itu sebenarnya dia sudah diberi kemudahan kepada wajib pajak tanpa harus menghitung seluruh biayanya kan. Kalau mau ya hal-hal yang berkaitan dengan biaya tadi makanya kan 4% sebenarnya sudah wajar gak sih sama semua biaya tadi. Jadi memang mereka merasa pajak menjadi kendala karena memang pajak itu kan beban ya kalau memang ternyata itu memberatkan bagi pengusaha jadi mereka bisa memperimbangkan saya bisa tetap eksis gak di usaha ini.

**14. Di beberapa negara banyak sekali insentif kepada perusahaan pelayaran seperti di Singapura yang dibebaskan atas pajak penghasilan perusahaan pelayaran. Sehingga beberapa perusahaan pelayaran nasional mengubah strategi bisnis dengan membuka bisnis pelayaran di Singapura. Bagaimana hal ini menurut Bapak dilihat dari peran perusahaan pelayaran dalam perekonomian dan kondisi Indonesia sebagai negara maritim?**

Berarti support pemerintah kan dalam bentuk peraturan berarti di sini Indonesia ada atau enggak? Kan gitu nah kalau memang ada aturannya ya jadi ada semacam fasilitas atau kemudahan ya itu digunakan tapi kalau enggak mereka-mereka ini yang merasa sangat kecil margin usahanya jadi emreka tinggal nanti.

**15. Jadi mereka sekarang mengubah strategi bisnis bukannya di Singapura.**

Itu kan kalau mereka mau saja menjadi pilihan bagi mereka untuk menghindari pajak artinya pindah kantor atau tempat usaha itu sih sah-sah saja. Tapi kan artinya pemerintah tidak tanggap dengan keadaan seperti ini kan. Harusnya kan menarik bagaimana agar mereka tetap berada di Indonesia karena kan kalau mereka pindah ada potential loss bagi negara sehingga penerimaan pajaknya kan ajdi berkurang gitu. Jadi Indonesia harus melihat lahi ya bagaimana strategi bisnis melihat lagi bagaimana insentif diberikan kepada perusahaan pelayaran supaya mereka mau tetap ada di Indonesia.

**16. Di Filipina perusahaan pelayaran dibebaskan dari PPh atas penghasilan dari pelayaran di jalur Internasional dengan ketentuan 15% dari penghasilan neto diinvestasikan untuk perbaikan kapal dan peralatan kapal. Hal ini dilakukan untuk memajukan perusahaan pelayaran Filipina di jalur Internasional. Bagaimana hal ini menurut Bapak? Apakah hal ini bisa menjadi referensi Indonesia untuk turut memajukan pelayaran nasional khususnya dalam pengangkutan ekspor impor?**

Jadi referensi sih bisa saja. Kamu kan nulis skripsi itu tidak hanya untuk supaya kamu lulus. Tapi supaya bisa menjadi bahan atau acuan yang menjadi referensi ya. Tentunya suatu analisa anda tapi harus ada datanya kan dicantumkan.

Saran : harusnya kita bisa mengikuti negara tetangga yang memberikan insentif bagi perusahaan pelayaran nasional untuk bisa memperluas kegiatan bisnisnya dan meningkatkan daya saingnya.

- 17. Peraturan atas perusahaan pelayaran ini didasarkan pada KMK-416/KMK.04/1996 jo SE-29/PJ.4/1996(nasional) dan KMK-417/KMK.04/1996 Jo SE-32/PJ.4/1996 (asing) sudah 16 tahun dan belum pernah direvisi. Apakah peraturan ini masih relevan mengingat lingkungan yang pastinya sudah berubah selama 16 tahun?**

Sudah 16 tahun harus diubah ya. Satu masalah tarif yang kedua masalah teknologi barang kali. Yang dibicarakan 16 tahun yang lalu kapalnay belum kapal yang modern barang kali yang abrang kali bisa saja dalam perhitungan biaya dan lain-lain lebih mudah. Nah, itu alasannya. Kalau menurut saya sih untuk yang sekarang ini kalau menurut saya ya angka yang 4% kali 30% harus ditinjau lagi apakah sesuai dengan yang sekarang ini karena bisa saja ditengahrai 4% ternyata masih kurang kita gak tau makanya. tapi kelemahan final itu kan ada ruginya yang 4% itu kan lumayan ya. Kalau dulunya itu jasa kontruksi kan final enggak final lagi. Tapi itu kan asosiasi yang minta.

- 18. Jadi INSA minta kapal asing sebelum berangkat mengangkut angkutan ekspor dan impor di pajaki dulu seperti mekanisme BPHTB sebelum bayar BPHTB akte jual beli tidak boleh dibuat sama notaris.**

Bisa juga. Tapi pemerintah mau gak seperti itu?.tapi emmang harus asosiasi yang meminta. Jadi DJP hanya menggodok apakah layak diberikan atau enggak.

## Hasil Wawancara

Nama : Idris Hadi Sikumbang  
Jabatan : Head of Tugs APOL  
Alamat : Gedung APOL, Jl. Abdul Muis No. 40, Jakarta Pusat  
Hari/Tanggal : Senin, 21 Mei 2012  
Waktu : 14.00 WIB

### 1. Bagaimana gambaran perusahaan pelayaran nasional Pak?

Kapal Indonesia adalah kapal berbendera Indonesia. Kapal Indonesia tidak harus melakukan pelayaran di Indonesia karena bisa saja melakukan *ocean going*. Lebih dari 1200 perusahaan pelayaran di Indonesia dibawah payung INSA itu ada sekitar 14.000 kapal Indonesia. Bicara tentang masalah pelayaran niaga tidak lepas dari undang-undang pelayaran No. 17 Tahun 2008 itu kitab sucinya. Sub sektornya itu yang berkaitan dengan pajak Pasal 56, 57,58. Intinya pemerintah berkewajiban memberikan insentif pajak kepada perusahaan pelayaran. Kalau pajak kan induknya Kementerian Keuangan kan? Kita sudah punya aturan tertentu untuk pelayaran ini di bidang pajak yaitu pasal 57-59 undang-undang pelayaran sedangkan orang pajak bilangnyanya itu kan undang-undang pelayaran bukan undang-undang kita. Saya sudah berapa kali debat dengan Dirjen pajak mereka selalu bilang ya kami sudah punya target di akhir tahun untuk awal tahun berikutnya berapa pendapatan negara. Jadi yang dibilang sama undang-undangmu pemberian insentif itu gak bisa. Ini hal-hal seperti ini kebijakan lintas sektoral yang belum sinergis. Padahal ini kan penting. Pajak memang pendapatan utama negara tapi mestinya orang juga memikirkan bahwa pendapatan negara itu jangan dilihat satu bulan satu triwulan atau satu tahun. tapi lihat efek gandanya apa. Ini yang kami tau dipelayaran menjadi masalah. Bicara tentang pelayaran. Kapal dari tahun 2005 dengan adanya asas *cabotage* harus berbendera Indonesia. dalam asas *cabotage* itu diatur tentang perpajakan. Di tahun 2008 muncul undang-undang pelayaran. ini dia makanya jangan hanya melihat 1 bulan, atau satu tahun. dari tahun 2005-2008 saja sudah muncul kapal-kapal baru dan sekarang menjadi 13.000. 98% keberadaan kapal Indonesia melakukan kegiatan pengangkutan di Indonesia. Keberadaan kapal yang sudah banyak tadi di Indonesia tapi tidak disertai dengan kemudahan perpajakan seperti yang telah disebutkan dalam undang-undang pelayaran. Kaitannya ke PPh ya sama saja dengan objek pajak yang lain dikenakan PPh. Idealnya seperti apa? Insentif mana? Sampai sekarang gak ada. Sekarang memang diatas kertas memang ada sebelas ribuan kapal merah putih dan 80 unit kapal asing secara nominal memang kita banyak tapi di offshore nilai 2% itu lebih besar nilainya dari lebih dari 11.000an itu. Mestinya kita UI sudah pernah mengadakan riset efek ganda ketika pelayaran Indonesia dibebaskan dari pajak sehingga menstimulus

bangkitnya perusahaan-perusahaan pelayaran sehingga memunculkan PPh – PPh yang lainnya. Misalnya begini, Arpeni mengangkut batubaranya Arutmin dari Kalimantan ke Jakarta. Ketika dipajakin ya *cost*nya akan semakin besar sedangkan kalo dibebaskan maka ongkosnya akan turun. Hal ini kan memicu perusahaan-perusahaan lain untuk melakukan investasi kapal khususnya batubara kan potensinya masih ada 50 tahun lagi. Kan prospeknya masih panjang. Satu lagi dalam pelayaran kan kontraknya penting. Misalnya ada kontrak dengan PLN untuk pengangkutan batubara 15 tahun, maka akan berani melakukan investasi kapal karena ada jaminan kontrak. Kita selalu rekomendasiin kementerian terkait khususnya keuangan jangan melihat sektoral. Ketika dia melihat perusahaan sebagai objek pajak dia tidak melihat apa yang terjadi ketika dia dikurangi kan tumbuh usaha-usaha yang baru. Yang kita harapkan itu orang kementerian keuangan tapi mereka berfikir bahwa ketika INSA. Kita kaya banget kok. Kita banyak sumber daya alam. Ketika ini diolah kan pajak menjadi meningkat. Jangan liatlah target tahun ini berapa. Tapi lihatlah dengan memberdayakan industri pelayaran kita kasih insentif perpajakan tapi dengan syarat harus ada simulasi pertahun melihat efek gandanya. Lihat dong dengan hal itu maka akan banyak investasi kapal atau membangun perusahaan-perusahaan pelayaran baru ini kan akan ada PPh yang lain misalnya PPh OP atau PPh bagi galangan kapal. Kan PPh yang hilang itu bisa kembali lagi. Tapi pemerintah kadang gak mau rumit yang penting target penerimaannya terpenuhi. Sekarang bagaimana instansi terkait mendukung keberadaan industri pelayaran. karena kan itu sudah ditentukan dalam undang-undang pelayaran, di Indonesia kan banyak sektor dan pelayaran bukanlah suatu sektor yang utama. Tapi menjadi aneh di republik ini ketika satu kebijakan berbenturan dengan kebijakan yang lain gitu. Hal inilah yang menjadi masalah di Indonesia. kalau dari sisi pengusaha kan kita *follow* regulasi. Mestinya regulator yang lebih peduli. Jadi mereka bilang kalau pelayaran kita kasih insentif maka industri yang lain akan menuntut. Jadi apakah undang-undang pelayaran itu apakah hanya undang-undang milik perhubungan? Memang ada banyak sektor yang harus dibenahi di negeri ini, tapi kan pemerintah tidak memberikan fokus terhadap industri mana. Kalau pelayaran ya ikut pemerintah. Dan fakta di lapangan misalnya di kampus kan membangun menara sendiri. Tapi kan dilapangan belum tentu seperti itu. Terkadang dilapangan ada banyak keanehan. Misalnya dalam wilayah Indonesia pemilik kapal harus bayar pajak atas kapalnya.

Sedangkan untuk pengangkutan di luar negeri ini, pelayaran nasional kebalikan dari pelayaran asing di dalam negeri. Tidak sampai 10%. Ini yang sekarang sedang kita perjuangkan agar komoditi-komoditi yang dibiayai oleh negara diangkut oleh kapal nasional. Jadi kita merasa pemerintah ini gak *fair* di dalam negeri saja kapal asing memangnya mereka bayar pajak? mereka diawasi dan dipungut pajaknya? Kalau kita langsung datang saja ke Tanah Abang III minta jumlah kapal yang 11.000an dan tanyakan apakah sudah bayar pajak atau belum. Oleh karena itu bagaimana perusahaan pelayaran nasional untuk maju. Target pemerintah untuk objek pajak perusahaan

pelayaran nasional ternyata tidak sebanding dengan potensi pajak yang jatuh ke tangan asing dan Indonesia tidak memajaki penghasilan tersebut dimana penghasilan itu kan penghasilan yang mempunyai potensi besar seperti minyak, batubara dan lain-lain. mana penerimaan dari asing? apakah ada? Kita pelayaran gak bisa menuntut apa-apa. Kita hanya menunggu pemerintah yang bertindak.

Filipina dan Singapura gak ada apa-apanya jika dibandingin dengan sumber daya alam yang ada di Indonesia. Filipina itu negara miskin SDA. Mereka itu tidak punya komoditi. Padahal Indonesia itu banyak sekali komoditinya tapi perusahaan pelayaran ini tidak punya bargaining power. Eksportir ini kadang-kadang tidak peduli siapa yang ngangkut kapalnya yang penting barangnya masuk ke kapal. Ini karena dampak dari FOB yaitu asing yang memilih mau diangkut pakai kapal siapa barangnya. Sedangkan jika asing yang melakukan pengangkutan itu kan Indonesia tidak berhak memajaki. Kita terbentur di *tax treaty* yang tadi. Ini pemerintah harus berani menuntut agar term pengangkutan di ubah yang FOB dan CIF. Sehingga potensi devisa yang hilang itu bisa masuk ke Indonesia. apa yang terjadi akibat dampak dari *tax treaty* ya kapal asing tidak perlu membayar pajak dengan Indonesia. Tapi pemerintah tidak melakukan kebijakan lain untuk mengatasi masalah tersebut dengan alasan banyak sub sektor yang harus dibenahi. Perusahaan pelayaran menginginkan perlakuan pajak yang sama agar kebijakan pelayaran ini bisa maju. Ketika pemerintah dengan tegas mau memberikan fasilitas kepada perusahaan dengan tujuan akan menerima kompensasi nanti yaitu kompensasi penerimaan dari kapal asing tersebut maka negara tetap mendapatkan penerimaan dari pajak-pajak yang lain. Undang-undang pelayaran ini kan sudah jelas.

## Hasil Wawancara

Nama : Hendri (N1)  
Jabatan : Manager Tax of PT  
Alamat : Gedung APOL, Jl. Abdul Muis No. 40, Jakarta Pusat  
Hari/Tanggal : Rabu, 30 Mei 2012  
Waktu : 16.30 WIB

Nama : Idris Hadi Sikumbang (N2)  
Jabatan : Head of Tug APOL  
Alamat : Gedung APOL, Jl. Abdul Muis No. 40, Jakarta Pusat  
Hari/Tanggal : Rabu, 30 Mei 2012  
Waktu : 16.30 WIB

N2 : kita orang *shipping* akan memperjuangkan undang-undang No.17 dan turunan-turunannya. Apa turunan-turunannya? Undang-undang itu ada hierarki hukumnya di Indonesia ini undang-undang terus ada PP No. 20 tahun 2011 dibawahnya itu ada lagi Keputusan Menteri Perhubungan No. 48 Tahun 2011. Kenapa itu muncul semua? Sebenarnya di Undang-undang No. 17 sudah dibilang gak boleh asal ada, dan kemudian detailnya gimana. Kan selalu undang-undang umum kan kemudian dijelaskan lagi di PP, di PP itu untuk angkutan perairan di Indonesia trus yang mananya gitu dikeluarkannya lagi teknisnya keputusan perhubungan No.48 khusus tentang tata cara pemberian izin kapal asing. Konkritnya apa? Itu akan ada *roadmap*. Kapal asing kan banyak tadi di Indonesia. Jadi ada *roadmap* sesuai dengan keputusan menteri KM No. 71 tahun 2005 itu yang dibahas pupuk semen beras dan segala macam. Itu yang namanya *offshore* itu yang sampai pada hari ini mestinya kalau merujuk pada KM 71 itu 2011 akhir itu sudah gak ada lagi *offshore* di Indonesia. cuman apa yang terjadi, ada sedikit resiko kalau mengubah keputusan menteri dimana merubah pp tapi agak resiko lagi daripada mengubah undang-undang sehingga fleksibel banyak di KM sehingga di KM 71 gak terpenuhi maka muncullah KM 48. Apa yang terjadi sebenarnya? Sebenarnya pelayaran gak menginginkan, kita udah melihat ini padanaskah akademik supaya gak boleh itu dirubah=ubah termasuk KM mesti tegas. Karna pada saat itu kita kan November 2011. Satu bulan lagi gak boleh, kita tegas di situ. Tapi karena nego-nego Indonesia juga gak siap dan sebagainya KM 48 . Apa yang terjadi? Kita bikin *roadmap*, di *roadmap* itu jelas kalau *offshare* itu ada kegiatan yang namanya *offshore*. *Seimic* itu pemetaan eksplora, eksplorasi dimana minyak. Yang kedua *drilling*, jadi ada sektor

namanya *drilling* itu ngebor yang satu lagi EPCI (*engineering provement contraction instalasy*) jadi kalau ada instalasi *rig* dan sebagainya itu tapi tetap sektornya di *offshore*. Nah, di tiga sektor tadi itu yang saya bilang tadi kapalnya ada sekitar 99 unit kapal asingnya ini berbanding dengan tiga belas ribuan kapal Indonesia. Jumlahnya memang kecil, tapi apa yang terjadi unit yang kita sewa itu ke sana satu hari itu adalah sekitar 1 juta dollar sehari. Sekitar satu juta dollar kalau mau lebih fokus lagi data *offshore* saya ada data, saya kasih nanti data *offshore* yang satu juta dollar kapal asing itu. Begitu banyaknya. Apa yang terjadi saya bilang tadi ketika, *revenue*nya kan besar itu iya kan? Aturan di KM 48 adalah *roadmap* kita buat nih cuman tapi 2012 kita bagi kapal yang kecil ada namanya HTS itu mesti dari Indonesia beranjak lebih sulit, *drilling* sampai ke *rig* itu sampai 2015 ada *roadmap*nya sesuai dengan KM 48 aturannya gitu. Jadi ada *step-step*nya, tapi apa yang terjadi ketika *roadmap* itu, tinggal *roadmap* karena apa? Sektor migas dan *offshore* ini kalau memang dibidang nasionalnya sedikit karena apa? Mereka memungkinkan, karena divisinya berbeda nih ini yang terjadi di negeri ini antar sektoralpun gak bisa saling sejalan perhubungan dengan pelayaran dan kapal-kapalnya satu emnara, perpajakan dengan keuangan satu menara, ESDM *offshore* itu ESDM mereka. Orang migas mereka teriak ngapain perhubungan ini harus ganti 2015 harus ganti 2013 harus kapal apa dia gak bisa. Ini pidato SBY berbaya loh sebenarnya ini di pelayaran. Apa dia bilang, ehh itu jangan paksa-paksa *cabotage* ya untuk kapal yang 99 ini, kenapa ini SBY yang pidato tadi malam apa coba, andi kepala BPH Migas itu orang kita dia bilang denger dris pidatonya jadi lo gak perlu greget lagi caotage. Kenapa? Ada sektor yang lebi besar yang dianggap SBY yatu efisiensi energi artinya masuk ke migas. Jadi sekarang jangan pikir dulu kapal mana dan sebagainya yang penting dulu untuk gas ini terselamatkan BBM berkurang gas lebih tinggi gitu kan. Kalau itu dikedepankan apa yang terjadi omomng kosong deh agus marto mau apa pajak. artinya akan ada direclty antara owner asing dia beroperasi di Indonesia dia hanya tunjuk agen untuk operation aja, urus clearance dia byar 10 juta masuk kapalnya. Misalnya *ownernya* orang Singapura kontrak dengan Sinoc, Sinoc China diterima oleh Singapura, Indonesia gak terima kan trus yang Singpura tadi, orang kantornya di Singapura kapalnya ada di sini. Terus ijinnya bagaimana, dia hanya ijin kedatangan kapal asing dan operasi kapal asing ada ijinnya perhubungan akan mengeluarkan ijin. Kenapa dia mengeluarkan ijin biar efisien, padahal kapalnya harga sewanya sehari itu satu juta dollar

#### 1. **Jadi *offshore* paling banyak asing ya Pak?**

N1: ya asing, *offshore* yang menang kontrak siapa, gak mungkin orang asing di Indonesia makenya kapal indonesia pasti dia make kapalnya

N : karena faktor kenyamanan juga, jadi banyak faktor x. Kembali lagi saya pernah singgung kan tempo hari yang tau masalah *lifting* migas itu seberapa totalnya siapa dalam K3S itu orang Indonesia juga. Apa yang terjadi ini fakta di lapangan loh ada orang kita di Sinoc dia lapor aja ke BP Migas, hari ini

*lifting* kita segini apakah angka yang 2000 barel itukah yang dilaporkan ke BP Migas karena datanya ada di BP Migas. Kapal kita ga ada di situ

N1 : informasinya lemah. Susahnya itu begitu kita mampu tapi memang lebih suka pakainya yang di luar

N : dan kita terkunci kepasung domain kan cevron dia K3S itu kan. Dia akan bilang ke Indonesia saya akan perpajang kontrak saya di sumber minyak cuman semua ada di saya, kan dia punya kekuatan ini kan kapal-kapal ini kecil subsektor. Subsektor ya karena domainnya drilling minyak itu yang utama rignya sebagainya kan storage ditampung doang kan. Tapi yang utama ambil minyak itu kan jadi kita gak ada kekuatan kan. Dia bisa bilang dan itu yang terjadi kan

**2. Tapi kan mas katanya itu masih pake kapal asing karena perusahaan nasionalnya sendiri belum mampu menyediakan kapal itu**

N1 : itu pengakuan versinya mereka kenapa kita bikin produk-produk ini apakah benar memang itu masalahnya kita lakukan itu. *Offshore* pengakuannya secara subjektif bilang Indonesia gak mampu kok. Orang pelayaran bilang memang benar gak mampu? Kita dudukin bukan itu ternyata karena apa saya akan mengulang di shipping itu bagi kami pelayaran yang jadi kita suci adalah namanya kontrak kontrak itulah ada namanya hipotec ada di sini kita udah meratifikasi tentang hipotec kapal. Jadi nih kita dapat jaminan duit dari bank trus kita beli kapal nih kita kredit kapal itu bisa digaransi kalau dulu sebelum kita meratifikasi tentang morgat namanya ee menjaminkan kapal kita mesti punya koleteral pinjam duit ke bank untuk jaminan kapal yang kita dapat itu jadi jaminan ke bank hipotec Indonesia itu namanya. Ternyata yang sudah kita kumpulin ternyata BP Migas atau K3 entah dia yang tidak mau kapal Indonesia gak ada transparansi kontrak itu diberikan ke Indonesia apa yang terjadi misalnya kapal ini sudah habis masa kontrak tiba-tiba asing-asing saja yang muncul lagi. Ini semua kan karena ada pihak penguasa yang berkepentingan atas itu

N : masa kita gak mampu sih 2 triliun harga kapal kemudia ada kapal asing apa namanya harga kapalnya 2 T konsorsium namanya. Okelah pelayaran Indonesia Arpeni gak mampulah seperti itu. Tapi pertanyaannya apakah tidak memungkinkan atau tidak pernah dilakukan konsorsium berdiri nih 5 atau 10 pelayaran join jadi ada leadernya arpeni atau siapa konsorsium perbankan nasional juga perbankan ketahuan loh. Konsorsim pelayaran ada perbankan ada masa 2 T gak bisa support orang udah jelas kontraknya 11 tahun. kalo dikasi kontraknya apa bener itu mau pinjam uang kontraknya gak ada apa yang mau dikasi. Tapi kan kontrak itu jadi jaminan kalau u akan kerja di sana. Jadi gak dikasih gimana gitu, jadi K3S tadi ESDM melindungi. Jadi Indonesia itu sewa kapal Norwegia selama 11 tahun sewanya itu 4,9 T actual harga kapal sebenarnya 2,5T. Jadi liat kontrak yang 11 tahun siap yang gak mau coba

**3. Itu kan pak untuk penghasilan dari pengangkutan muatan ekspor dan impor itu PPhnya dimasukin gak ke *freightnya*?**

N : itu tergantung kontrak, biasanya ada kontrak misalnya saya bikin kontrak apa kapalnya mengangkut apa, kotraknya dengan pihak mana kapal yang

mengangkutnya kapal apa namanya siapnya tanggal deliverynya dimana di situ disebutin. ongkos angkutnya itu berapa permetrik ton atau tergantung ukurannya. Nah biasanya *include* atau *exclude* PPN dan itu pasti ditulis juga aturan pajak yang berlaku itu dimana karena kan Indonesia Indonesia, karena kan luar negeri itu kan sewa misalnya dalam saya potong 1,2 misalnya kalo sewa luar itu kan diabain sewa luar itu kan diabain gak ada pajak Indonesia ini hubungan dua negara luar negeri gitu dalam ya pasti sebutin PPh 1,2% dipotong oleh siapa penyewa gitu kausul penyewa itu ada detail itu ada mengatur pajaknya itu ada gitu termasuk perselisihan, pengadilannya dimana, arbitrasinya dimana itu ada semua diatur dikontrak itu semua. Jadi diatur kontrak jelas, jadi kita kita diskusikan lagi masalah pajaknya dengan yang lainnya.

**4. Kalo misalnya kapal asing yang mengangkut muatan angkutan ekspor dan impor dipenawarannya itu sudah dimasukkan belum unsur pajak pak?**

N : pajak 1,2 itu beban pemilik kapal jadi akan dipotong oleh yang memakai jasa jadi tidak ditambahin lagi harganya kayak PPh 23 itu ditambahin karena bagi yang dipotong berarti kita udah banyar kan karena final untuk transaksi ini gitu

**5. Jadi katanya perusahaan pelayaran kadang bikin *freight* yang tinggi karena dimasukin unsur pajaknya.**

N : itu udah bisnis. Kalau pajak itu gak mengatur pajak lebih tinggi tidak yang penting bagi pajak misalnya *freight*nya berapa 10 gitu kalau ada Pphnya makanya dipotong 1,2 gitu. Itu yang kita bayar. Tapi kalo misalnya dalam bisnis tidak mau dikenakan pajak ya dinaikinlah *freight*nya ya terserah itu kan sesuai kontrak

**6. Berarti itu tergantung pemilik kapal Pak?**

N : iya itu tergantung pemilik kapalnya , pemilik kapal merasa dengan *freight*nya yang 10 itu kalau belum dimasukin pajak bisa untung gak setelah dipotong sana sini. Kalau masih untung ya gak apa-apa. Itu kan tergantung kepentingan bisnisnya

**7. Itu kan pak dalam pengangkutan muatan ekspor dan impor itu ada perbedaan treatment pajak dimana kalau kapal nasional dipotong pajak tapi kalau kapal asing belum tentu karena melihat *tax treaty* sebagaiian besar itu tidak bisa dipajaki di Indonesia kalau menurut Bapak itu sudah sesuai belum dengan asas keadilan pajak?**

N : mungkin kalau kita melihat sekilas gitu ya , kalo kita melihat contoh sekilas misalnya kalau saya Arpeni ngangkut barangnya sinarmas ekspor ke Singapura. Atas tagihan arpeni dipotong pajak 1,2 sama sinarmas karena pajak final kan bener gak. Tapi kalau sekarang arpeni dikenai pajak 1,2 benar gak? Tapi kalau misalnya sinar mas menggunakan jasa dari luar Sinagapura gitu kan harusnya dia potong PPh 26 sewa kapal kan nah apakah dia tidak melakukan kembali ke orangnya. Kemabli ke perjanjian awalnya mungkin orang akan melihat dari segi apanya biayanya. Di Singapura bagi negara Singapura akan dikenakan pajak juga bukan bebas begitu kecuali

mungkin negara afrika yang masih berantakan kita belum tau. Tapi kalau negara yang sudah maju itu pasti kita tahu pajaknya ada. Makanya ada *tax treaty*. Namanya *tax teaty* supaya ada perjanjian pajak berganda supaya jangan sampai yang punya penghasilan dipotong dua kali dipotong di negara tujuan dipotong di negara asal amakanya ada *tax traty* gitu

**8. Jadi memang banyak itu perusahaan pelayaran nasional ini berinvestasi ke Singapura karena memang bebas pajak di sana itu**

N : bukan bebas pajak mungkin dari aspek pajaknya Singapura lebih sedikit dari Indonesia gitu. Namanya orang bisnis cari yang lebih menguntungkan kenapa saya mau buka di Singapura. Jadi Singapura pajak badannya itu mungkin cuman 20 Indonesia 25 kedua itu Singapura deviden dikenai pajak Indonesia kena pajak final 10% kan. Lalu PPN GST singapura 7% kemudian Indonesia 10%. Luamayan kan perbedaan itu

**9. Tapi kalau yang saya baca peraturan Singapura itu untuk *shipping* 0 %.**

N : saya kurang tau peraturannya. Ini kan masalah kebijakan bagaimana Singapura menarik investasi masuk ke negaranya

N1 : berarti dia memberikan insentif itu.

N : kayak Vietnam dia memberikan *tax holiday* 5 tahun kenapa dia berani kenapa Indonesia gak berani. Hilang berapa duitnya. Vietnam 5 tahun loh PPh badannya kalo mau investasi di sana gitu. Jadi kalau Singapura memang dibebaskan dari PPh mungkin karena Singapura memang negaranya tidak tergantung oleh pembayaran pajak. kalau Indonesia 75% pembiayaannya berasal dari pajak kalau dikurangi lagi bisa bangkrut negara ini. karena 75% APBN Indonesia itu berasal dari pajak.

N1 : Tapi memang itu sudut pandang dari sektor pelayaran kita ini ketika *treatmentnya* ditentukan seperti itu maka kita ketika mengangkut cargo ke luar negeri ketika ada kapal Sinagpura ini yang dipake oleh sama-sama untuk cargo yang sama ini denagn Singapura ini maka beban saya lebih besar dibanding dengan kapal Singapura kalau cara pandangya dari Indonesia gitu kan karena memang dia di negaranya tidak dikenakan lagi PPh walalupun di Indonesia masih kena tapi bagi saya kan saya dikenakan tapi bagi saya minta ke pemerintah denagn kondisi yang ini tolong dong kalao pengangkutan kapal kami sama sama asing yang sebagian bebas kami diberikan insentif PPh supaya kami ketika melakukan pengangkutan ke luar negeri juga kamu bisa bersaing dengan kapal asing. kan iklim investasi juga itu

N : jadi kalau kita dibilang Singapura mengangkut itu bebas, itu memang tergantung negaranya bilang apa saya contohh PPN. PPN misalnya Indonesia tidak mengakui asas internasional Singapura yang lain mengakui kalau misalnya kapal dari Singapura atau masuk ke Singapura tidak terutang PPN yang mengangkut gitu. Tapi Indonesia tidak mengakui gitu. Indonesia mengakui apa terutang PPN itu apa satu di dalam daerah pabean contohnya kalau sekarang saya memuat batu bara dari Banjar Masin saya kirim ke India iya kan itu terutang PPN orang yang di India mau ditagih freight mana mau ini beban kita gitu. Karena Indonesia tidak mengakui asas internasional gitu. Kita perasaan kok biaya nambah kurang lebih seperti itu apalagi kan kalau

dengan PPN yang baru terutang saat penyerahan. Penyerahannya dimana . kalau mau bayara ya dihitung aja milnya berapa dari daerah pabean Indonesia.

**10. Apakah menurut Bapak kebijakan PPh perusahaan pelayaran sudah mendukung daya saing perusahaan pelayaran belum dalam melakukan pengangkutan muatan ekspor dan impor?**

N : Kalau kita bilang dukung apa tidak yang pertama itu peraturan dari tahun 1996 samapi sekarang tidak ada revisi peraturan sama sekali, iya kan? Trus yang kedua bisnis pelayaran kan lagi gak bagus kan semuanya berebut ke apsar domestik kan karena pasr luar hancur. Pelayaran kan gak enak itu dikenai pajak hanya 1,2 sedangkan saya non pelayaran dikenakan pajak 25% tapi kan tetap 1,2 dari omset, tapi kan kalau saya rugi saya punya pendapatan saya tetap bayar pajak loh gitu. Kalau dengan pertimbangan peraturan 1,2 itu dibikannya tahun 1996 yang ngajuin INSA tahun 1996 kondisi tahun 1996. Maka sekarang ketika ditanya apakah pajak final dengan 1,2 perusahaan pelayaran masih kondusif untuk mendukung pelayaran ya gitu. Tapi ya cuman susahnyanya gini kalau perusahaan lagi untung ya 1,2 kondusif dari segi bisnis. Kalau perusahaan rugi, udah rugi bayar pajak lagi bener gak sperti itu? Mungkin kalau begini mah INSA lebih punya data kan apakah mau 1,2 atau mau 25 aja.

N1 : kalau pelayaran ya gak mau. Kita udah kunci di undang-undang pemerintah harus kasih insentf di pasal 57-59. Gak boleh tuh dipajakn ini yang ketemu dengan orang pelayaran itu undang-undang pelayaran itu perhubungan bukan undang-undang perpajakan

N : nah itu kan, sampai sekarang pajak tidak ngasih masih tetap kayak sekrang. PPN padahal di situ disebutkan angkutan umum darat laut dan udara dibebaskan dari PPN tapi ada perjanjian khusus perjanjian lisan atau tertulis dan kontrak itu dianggap kontrak dan itu terutang ada item-itemnya itu yang mana yang terutang ada yang untuk angkutannya orang ada yang untuk barang. Kalau untuk angkutan satu orang itu dianggap sewa itu terutang. Nah dan itu udah diajuin lama tidak terutang. Sampai sekarang masih itu udah dari tahun 2000 samapi sekanga gak gol.

**11. Itu kan Pak Perhitungan PPh Pasal 15 menggunakan norma dan juga final. Menurut Bapak itu sudah tepat belum dengan mempertimbangkan kondisi perusasaah pelayaran yang sering kali mengalami kerugian?**

N : kita melihat dari sudut pandang gimana ya sudut pandang saya sebagai pengusaha atau pemerintah. Kalau dari sudut pandang pengusaha kita maunya gak dipajakin. Tapi kalo dari sisi pemerintah tau gak kalau 1,2 efeknya apa ? 1,2 pendapatan dan semua biaya operasi dan BUA dan biaya lan-lain. kalau kita ada pendapatan operasi dan lain-lain itu kita bawa sesuai dengan pasal 17 itu fair gak? Saya tanya. Kapal dikenai pajak final dan biaya tidak diakuin tapi kalau kita jual kapal kita kena 25% . selama saya operasiin kapal biaya tidak boleh dikurangkan sebagai biaya untuk mengurangi penghasilan. Tapi ketika saya menjual kapal saya dikenakan PPh 25% dimasukin dalam pendapatan lain-lain. yang saya bilang seperti itu. Karena saat menghitung 1,2 itu adalah penghasilan dari operasi, tapi biaya lain ya gak dimasukin. Jadi kalau kita ada

biaya di luar itu biaya itu tidak bisa diakui sebagai biaya. Tetapi ketika dapat penghasilan itu diakui. Contohnya itu selisih kurs, pendapatan pasal 17 taru 25 kalo jadi biaya atau rugi ga boleh itu fair ga seperti itu

**12. Menurut Bapak itu sudah *fair* belum?**

N : kalau menurut saya itu gak fair karena yang bikin 1,2 juga INSA tahun 1996 mungkin ya perkembangan sekarang kan sudah banyak ya cuman ya harus ketika pendapatan dihitung dari operasi biaya operasi juga sama BOA juga jangan pendapatan lain yang pendapatan lain tapi biayanya juga dihitung dong gimana menghitung persentasenya. Jadi biaya itu kan dianggap 4% dianggap untuk menghitung *deemed profit*nya. Tapi kan perusahaan kadang juga ada pendapatan dari luar operasi atau apa gitu kan, nah itu pendapatannya harus bayar pajak 25% tapi kalau pendapatan lain gak boleh kurangi nah abgaimana pertimbangan seperti itu. Sama dengan jual aktiva jual kapal untuk melakukan penjualan kapal saya dikenakan pasal 17 dari keuntungan. Nah, yang saya tanya waktu kita jual kapal kan biaya dari kapal ini kan juga banyak kan tidak boleh dikurangi kan. Jadi harusnya kalau memang dia dikenakan pajak final, semua yang berhubungan final juga dong benar gak. Nah, kenyataan itu enggak termasuk itu contoh kalau kapal kan ada musibah tenggelam kandas. Klaim asuransi itu kan bayar ya itu kan kena lagi PPh 25% yang kita terima uang asuransi itu kita dipotong 25%

**13. Biaya-biaya yang berhubungan dengan kapal itu gak boleh dikurangi?**

N : gak boleh kita kan 1,2 final.

**14. Sekarang kan PPh badan 25% jadi bisa turun kan sebenarnya jadi 1% pak?**

N: kalau mau diubah jadi 1% ntar Menteri Keuangan menghitung 0,2 kali berapa yang hilang karena dia sibuk menghitung mencari objek baru lagi. Sempelnya sekarang gini PTKP kan mau naik, itu dari 1 Mei sampai sekarang kan belum naik. Itu Menteri Keuangan sibuk nutupin yang 1 M itu dari mana. Nah itu karena negara tergantung pajak. Kalau di Singapura gak dipotong perusahaan yang bayar sendiri.

**15. Ada kendala gak Pak dilapangan dalam PPh Pasal 15, ada enggak yang keberatan?**

N : kalau masalah keberatan itu kan kalo misalnya kita dalam negeri itu dipotong oleh pemakai jasa. Kalau kita belum dipotong sama pemakai jasa ya kita potong sendiri. Kalau gak kita yang dikejar sama kantor pajak. masalah keberatan kembali lagi itu yang ngusulin dari pelayaran.

N1 : kalau kami pelayaran pajak itu jadi beban. Beban itu kita gak mau kita sendiri yang nanggung. Kita gak mau kita yang nanggung, mau gak mau kita masukin ebban pajak itu ke dalam porsi ongkos angkut gitu loh. Diongkos angkut itu sebenarnya kita udah menghitung dimasukin yang 1,2 itu. Efeknya apa? Coba itu gak ada. Karena kan kompetitor-kompetitor kita ini kan gak Indonesia saja iya kan. Itulah kenapa kita minta. Tolong dong perlakuan yang sama diberikan kepada kita Indonesia seperti hal yang diberikan kepada asing. jadi kan ujung-ujungnya kita lebih tinggi. Akibatnya itu barang-barang cina

jauh lebih murah daripada barang-barang kita yang dari glodok dan sebagainya itu di situ. kalau pemerintah cina kan banyak insentifnya.

**16. Jadi menurut Bapak di PPh apa gitu yang bisa dilakukan untuk mendorong perusahaan pelayaran nasional?**

N : Maunya sih tidak terutang PPNnya tapi itu kan susah

N1 : kalau menurut saya laksanakan itu Undang-undang No. 17 pasal 57 dan 58 . harus merealisasikan amanat dari undang-undang gitu loh. Pemerintah kita ini gak mau capek. Maunay tahun 2014 2013 itu targetnya segini gitu pendapatan negara harus begini gitu. Makanya dia gak mau mengejar kapal asing di offshore sana. Misalnya kapal asing ngasi harga yang sama dengan spesifikasi yang dengan kapal nasional belum tentu eksportir atau importir memilik kapal nasional. biasanya malah lebih suka memakai kapal asing.

## Hasil Wawancara

Nama : Joni Kiswanto  
Jabatan : Kasubdit PPh Badan Kebijakan Fiskal  
Alamat : Lantai 6, Gedung R.M. Notohamiprodo, Kemententerian Keuangan  
Hari/Tanggal : Senin, 16 April 2012  
Waktu : 10.00 WIB

**1. Menurut Bapak, apakah Norma Perhitungan Khusus (NPK) dengan tarif final sudah efektif untuk perusahaan pelayaran?**

Tujuan dari NPK ini adalah untuk kemudahan administrasi dalam pemungutan pajak. Pada umumnya norma diberikan karena adanya kendala administrasi berupa kesulitan dalam menghitung penghasilan, biaya, penghasilan kena pajak, atau terjadinya kesusah dalam administrasi seperti pembukuan sehingga untuk tujuan kemudahan administrasi maka diberikan norma.

**2. Menurut Bapak apakah tarif PPh untuk perusahaan pelayaran ini sudah kompetitif dibanding dengan tarif PPh untuk kapal asing?**

Tarif PPh untuk perusahaan pelayaran nasional ini dari segi tarif jika dibandingkan dengan perusahaan pelayaran asing kan untuk perusahaan pelayaran nasional tarifnya 1,2% sedangkan untuk perusahaan pelayaran asing dikenakan tarif sebesar 2,64%. Ini semacam insentif untuk perusahaan pelayaran nasional dengan diberikan tarif yang lebih rendah dibanding dengan perusahaan pelayaran asing. Dari sisi fiskal sudah diberi kemudahan. Tapi apakah perusahaan pelayaran sudah maju? Kalau dari sisi tarif sudah mendukung kemajuan perusahaan pelayaran nasional. Kan harus diperhatikan lagi faktor-faktor lain.

**3. Saat ini ada beberapa perusahaan pelayaran yang membuka usahanya di Singapura karena alasan insentif, bagaimana hal ini menurut Bapak?**

Singapura ini kan terkenal dengan insentif pajak, tidak hanya untuk perusahaan, akan tetapi banyak kegiatan usaha lain yang diberikan kemudahan dalam hal insentif pajak. Kalau memang ada perusahaan pelayaran Indonesia yang buka di Singapura ya itu memang lebih ke alasan insentif pajaknya. Karena itu juga banyak kapal asing yang singgah ke Singapura dulu. Padahal sebenarnya berdasarkan letak geografis Indonesia seharusnya lebih strategis sebagai tempat persinggahan kapal. Akan tetapi memang di Singapura banyak insentif dan kemudahan yang diberikan sehingga kapal-kapal asing cenderung lebih suka singgah di Singapura.

**4. Bagaimana perlakuan PPhnya jika perusahaan pelayaran Indonesia yang buka di Singapura memperoleh penghasilan?**

Kalau di Indonesia dia kan kenanya yang PPh final. Akan tetapi jika memperoleh penghasilan dari luar negeri maka akan dihitung batas

faktualnya. Caranya seluruh penghasilan dijumlahkan berdasarkan konsep *world wide income*. Jadi penghasilan dari luar negeri ditambah dengan penghasilan dari dalam negeri yang bersifat non final. Kemudian akan dikalikan dengan tarif sesuai dengan ketentuan dalam pasal 17 UU PPh.

**5. Ini Pak, kan 2015 akan ada ASEAN Connectivity apakah perusahaan pelayaran dalam negeri dapat bersaing dengan perusahaan luar negeri?**

Sebelumnya harus diperhatikan faktor-faktor yang dapat memperkuat daya saing. Kalau mau memperhatikan daya saing perusahaan pelayaran itu kan harus memperhatikan kondisi kapal, insentif pajak, infrastruktur, letak geografis. Kalau dari sisi tarif negara tetangga yang bebas PPh maka kapal asing memang akan cenderung datang ke negara tersebut. Tapi mengapa mereka memberi pembebasan PPh? Ya mereka melihat dari aktivitas ekonomi atau multiplier efeknya. Dengan adanya pembebasan PPh maka akan semakin banyak kapal yang datang ke negaranya. Mereka melihat adanya peningkatan kegiatan ekonomi atau transaksi ekonomi misalnya kemudahan memperoleh bahan baku. Jadi arahnya ke sana. Jadi mengorbankan pajak untuk mendapatkan multiplier efek.

**6. Upaya-upaya apa yang dilakukan pemerintah untuk tetap mendorong perusahaan pelayaran untuk dapat semakin maju dan bersaing dengan kapal asing misalnya dengan kapal negara tetangga yang diberikan pembebasan PPh?**

Harusnya ada kebijakan karena kan memang ini untuk memproteksi perusahaan pelayaran dalam negeri. Biasanya INSA yang mengajukan suatu kebijakan.

**7. Saya baca di artikel lain menyatakan bahwa pangsa pasar di Indonesia cukup besar hal tersebut terlihat dari peringkat volume pasar Indonesia di peringkat 15 sedangkan negara ASEAN seperti Malaysia masih berada di peringkat 29. Hal ini membuktikan bahwa Indonesia mempunyai potensi yang sangat tinggi dalam hal distribusi barang. Salah satu indikator daya saing yang saya baca dari artikel yang memuat peringkat daya saing Indonesia adalah terkait perekonomian yang dapat dilihat dari ekspor impornya. Terkait dengan perusahaan pelayaran yang memang melakukan pengangkutan ekspor impor apakah bisa Pak dilihat tingkat daya saing perusahaan pelayaran nasional berdasarkan muatan ekspor impor seperti halnya ekspor impor sebagai indikator daya saing dalam hal perekonomian?**

Menurut pendapat saya, indikator ekspor impor dan lalu lintas barang justru merupakan salah satu indikator yang penting selain letak geografis negara yang bersangkutan. Faktor infrastruktur pelabuhan serta kemudahan administrasi juga perlu dilihat.