



UNIVERSITAS INDONESIA

**ANALISIS KEBIJAKAN PENURUNAN TARIF BEA MASUK
ATAS IMPOR KAPAL**

SKRIPSI

**DYTA ULISANTI
0806396166**

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



UNIVERSITAS INDONESIA

**ANALISIS KEBIJAKAN PENURUNAN TARIF BEA MASUK
ATAS IMPOR KAPAL**

SKRIPSI

**Diajukan sebagai salah satu syarat untuk memperoleh gelar
Sarjana Ilmu Administrasi dalam Bidang Ilmu Administrasi Fiskal**

**DYTA ULISANTI
0806396166**

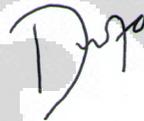
**FAKULTAS ILMU SOSIAL DAN ILMU POLITIK
DEPARTEMEN ILMU ADMINISTRASI
PROGRAM STUDI ILMU ADMINISTRASI FISKAL
DEPOK
JUNI 2012**

HALAMAN PERNYATAAN ORISINALITAS

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

Nama : Dyta Ulisanti

NPM : 0806396166

Tanda Tangan : 

Tanggal : 27 Juni 2012

HALAMAN PENGESAHAN

Skripsi ini diajukan oleh :
Nama : Dyta Ulisanti
NPM : 0806396166
Program Studi : Ilmu Administrasi Fiskal
Judul Skripsi : Analisis Kebijakan Penurunan Tarif Bea Masuk
atas Impor Kapal

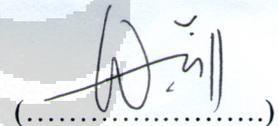
Telah berhasil dipertahankan di hadapan Dewan Penguji dan diterima sebagai bagian persyaratan yang diperlukan untuk memperoleh gelar Sarjana Ilmu Administrasi pada Program Studi Ilmu Administrasi Fiskal, Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik, Universitas Indonesia.

DEWAN PENGUJI

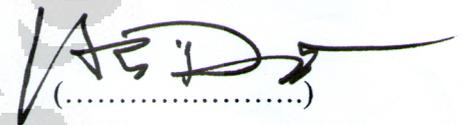
Ketua Sidang : Milla Sepliana., S.Sos., M.Ak


(.....)

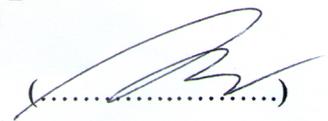
Sekretaris Sidang : Murwendah., S.IA


(.....)

Penguji Ahli : Ali Purwito., SH., MM


(.....)

Pembimbing : Dra. Inayati., M.Si


(.....)

Ditetapkan di : Depok
Tanggal : 27 Juni 2012

KATA PENGANTAR

Alhamdulillahirabbil'alamin. Puji syukur penulis panjatkan kepada Allah SWT yang telah memberikan rahmat dan karunia-Nya sehingga penulis dapat menyelesaikan penyusunan skripsi ini dengan baik. Skripsi yang berjudul **“Analisis Kebijakan Penurunan Tarif Bea Masuk atas Impor Kapal”** ini diajukan sebagai salah satu syarat untuk mencapai gelar Sarjana Ilmu Administrasi Program Studi Administrasi Fiskal pada Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Indonesia. Selama proses penyusunan skripsi ini, penulis tidak terlepas dari bantuan dan dukungan dari berbagai pihak. Oleh karena itu, penulis ingin mengucapkan rasa terima yang sedalam-dalamnya kepada:

1. Prof. Dr. Bambang Shergi Laksmono, M.Sc, selaku Dekan FISIP UI.
2. Dr. Roy Valiant Salomo, M.Soc.Sc, selaku Ketua Departemen Ilmu Administrasi FISIP UI.
3. Prof. Dr. Irfan Ridwan Maksum, M.Si, selaku Ketua Program Sarjana Reguler Departemen Ilmu Administrasi FISIP UI.
4. Umanto Eko Prasetyo, S.Sos., M.Si, selaku Sekretaris Program Sarjana Reguler Departemen Ilmu Administrasi FISIP UI.
5. Dra. Inayati, M.Si, selaku Ketua Program Studi Ilmu Administrasi Fiskal Program Sarjana Reguler Departemen Ilmu Administrasi FISIP UI sekaligus pembimbing penulis selama penyusunan skripsi;
6. Drs. Adang Hendrawan, M.Si, selaku pembimbing akademis penulis karena telah memberikan saran-saran selama penulis menjalani masa kuliah di FISIP UI;
7. Seluruh dosen yang mengajar kelas Fiskal 2008 yang telah memberikan ilmu-ilmu yang berguna dan bermanfaat selama masa kuliah di FISIP UI;
8. Bapak Ali Purwito, selaku penguji ahli pada saat sidang proposal skripsi yang telah memberikan banyak pengetahuan, saran, dan arahan yang sangat berguna dalam penulisan skripsi ini.
9. Bapak Tarscesius Yosep Subagio selaku Kasubdit Industri Bangunan Lepas Pantai dan Komponen Kementerian Perindustrian dan Mas Sungkono dari Kementerian Perindustrian, Bapak Miftahudin selaku Kepala Sub Bidang

Tarif Multilateral dan Umum Badan Kebijakan Fiskal dan Mas Gunaga dari Badan Kebijakan Fiskal, Bapak Haekal Dachlan selaku Kepala Sub Direktorat Pengembangan Usaha Angkutan Laut Kementerian Perhubungan dan Bapak Zahara selaku Kepala Sub Direktorat Pengukuran, Pendaftaran, dan Kebangsaan Kapal Kementerian Perhubungan, Bapak Heru Setyo Basuki selaku Pejabat Pemeriksa Barang Impor Kantor Pelayanan Utama Bea Cukai Tanjung Priok, Bapak Arief Dermawan selaku Anggota Team Kerja Perpajakan INSA, Bapak Andi Julianto dari Divisi Pajak PT Mitra Bahtera Segara Sejati Tbk., Bapak Minanto dari PT Baruna Shipping Lines, dan Dr. Permana Agung Daradjatun, M.Sc, selaku Akademisi.

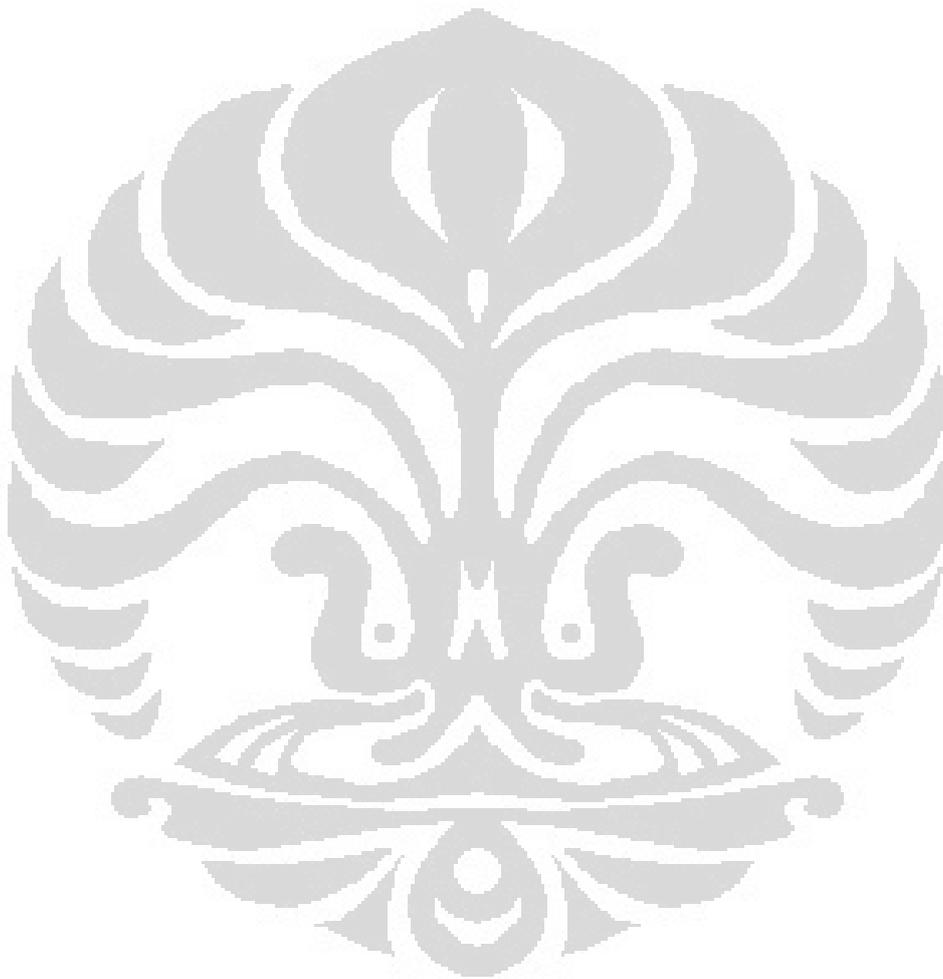
10. Sahabat-sahabat penulis, Wulan Clara Kartini, Tati Anggraeni, Nisia Nur Alzir, Andra Yulia, Atika Fitri Ariefiana, Bobby Arindra, David P.S. Silaban, Dienda Khairani, Dimas Agung Kurniawan, Faris Nur Hakim, Giskanty Octora, Siti Hanifa, Henny Purwitasari, Nina Muzaenah, Ratih Wulandari, Rendy Aditya, Riansa Setya Putra, Sarah Annisa, Tannia Mega Putri, Wina Novarina, dan Widyo Hatmadi yang selama ini telah menjadi tempat berbagi suka maupun duka. Terimakasih atas persahabatannya selama ini.
11. Teman-teman Fiskal Non-reguler 2008 yang telah bersama selama menjalani masa perkuliahan di FISIP UI.
12. Senior-senior Fiskal 2007 yang telah membantu dalam penulisan skripsi ini, Kak Benny Johar, Esty Lestari, Hanung Azis Anggarfiarto, dan Rahajeng Prabawaningrum.
13. Yang teristimewa, Mach Novviali yang begitu berarti bagi penulis. Terima kasih atas semua semangat, dukungan, waktu, doa, dan kasih sayang yang telah diberikan kepada penulis, bahkan selalu memberikan semangat dan perhatian kepada penulis dalam keadaan terburuk sekalipun.
14. Semua pihak yang telah sangat membantu penulis di dalam penyusunan skripsi ini dan tidak dapat penulis sebutkan satu-persatu.

Akhir kata, penulis berharap semoga skripsi ini membawa manfaat bagi pengembangan ilmu. Penulis akan dengan senang hati mengharapkan bahkan

menerima saran dan kritik dari pihak manapun dengan diiringi doa dan ucapan terima kasih.

Depok, Juni 2012

Penulis



Skripsi ini dipersersembahkan khusus untuk :

Drs. E. Tony Sandra dan Sarmauli Sirait,

Orang tua penulis yang selalu mengajarkan kebaikan dalam menjalani kehidupan, serta yang paling terdepan dan dengan kesabarannya mengantarkan penulis untuk mencapai seluruh cita-citanya.

Semua kerja keras yang aku lakukan semata-mata demi membuat kalian bahagia dan bangga.

Eva Ulisiana, Tara Claudia dan Tasya Janua Shella

Adik-adik penulis yang selalu memberikan semangat, membawa kebahagiaan, serta tempat menumpahkan perasaan, baik suka maupun duka.

Kalian adalah adik-adik yang paling manis di dunia.

HALAMAN PERNYATAAN PERSETUJUAN PUBLIKASI
TUGAS AKHIR UNTUK KEPENTINGAN AKADEMIS

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

Nama : Dyta Ulisanti
NPM : 0806396166
Program Studi : Ilmu Administrasi Fiskal
Departemen : Ilmu Administrasi
Fakultas : Ilmu Sosial dan Ilmu Politik
Jenis Karya : Skripsi

demikian pengembangan ilmu pengetahuan, menyetujui untuk memberikan kepada Universitas Indonesia **Hak Bebas Royalti Noneksklusif (*Non-Exclusive Royalty-Free Right*)** atas karya ilmiah saya yang berjudul: “Analisis Kebijakan Penurunan Tarif Bea Masuk Atas Impor Kapal” beserta perangkat yang ada (jika diperlukan). Dengan Hak Bebas Royalti Noneksklusif ini Universitas Indonesia berhak menyimpan, mengalihmedia/formatkan, mengelola dalam bentuk pangkalan data (*database*), merawat dan memublikasikan tugas 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 : 27 Juni 2012

Yang menyatakan



(Dyta Ulisanti)

ABSTRAK

Nama : Dyta Ulisanti
Program Studi : Ilmu Administrasi Fiskal
Judul : Analisis Kebijakan Penurunan Tarif Bea Masuk atas Impor Kapal

Skripsi ini membahas tentang kebijakan penurunan tarif bea masuk atas impor kapal bagi industri pelayaran nasional untuk meningkatkan daya saing industri pelayaran nasional. Pembahasan berdasarkan latar belakang dikeluarkannya kebijakan, serta kendala-kendala yang dihadapi dalam pelaksanaan kebijakan. Penelitian ini adalah penelitian kualitatif dengan desain deskriptif. Hasil penelitian menyebutkan bahwa latar belakang dikeluarkannya kebijakan ini adalah kebutuhan armada angkutan laut saat ini sedang tinggi, kekurangan armada angkutan laut yang belum bisa dipenuhi kebutuhannya oleh industri galangan kapal nasional, dan demi melaksanakan asas *cabotage*. Kebijakan ini menghadapi beberapa kendala, yaitu kurangnya sosialisasi kepada pihak-pihak terkait; banyaknya kontrak dengan jangka pendek; kurangnya dukungan pada sektor pembiayaan; banyaknya biaya tambahan dalam mengoperasikan kapal; buruknya kualitas pelabuhan di Indonesia; dan lemahnya pengawasan dalam pelaksanaan kebijakan.

Kata Kunci:

Bea masuk, impor kapal, industri pelayaran, kepabeanan

ABSTRACT

Name : Dyta Ulisanti
Study Program : Fiscal Administration
Topic : Analysis of Tariff Reduction Policy on Ships

This thesis discusses the policy of tariff reduction on ships for national shipping industry to improve the competitiveness of the national shipping industry. The discussion is based on the background of policy formulation in the tariff on ships and the obstacles in implementing of the policy. This study is a qualitative descriptive research design. The results stated that background given the public policy of tariff reduction on ships are the need for ships is currently high, lack of ships that can not be fulfilled by a national shipbuilding industry, to implement the cabotage principle consistently, and to carry out Presidential Instruction No. 5 Year 2005 about the National Sailing Industry Empowerment and the Law No. 17 Year 2008 about Shipping Industry. The policy of tariff reduction on ships for the shipping industry faces several obstacles, such as short-term contracts, the problems in the financing sector, additional costs in operating the ships, and the problems in the port of Indonesia.

Keyword:

Customs, import of ships, shipping industry, tariff

DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL	i
HALAMAN PERNYATAAN ORISINALITAS	ii
LEMBAR PENGESAHAN.....	iii
KATA PENGANTAR	iv
KATA PERSEMBAHAN	vii
HALAMAN PERNYATAAN PERSETUJUAN PUBLIKASI	viii
ABSTRAK	ix
DAFTAR ISI	xi
DAFTAR TABEL	xiii
DAFTAR GAMBAR	xiv
DAFTAR LAMPIRAN.....	xv
BAB 1 PENDAHULUAN	
1.1 Latar Belakang Masalah.....	1
1.2 Pokok Permasalahan	9
1.3 Tujuan Penelitian	10
1.4 Signifikansi Penelitian.....	10
1.4.1 Signifikansi Akademis.....	10
1.4.2 Signifikansi Praktis.....	10
1.5 Sistematika Penulisan.....	11
BAB 2 KERANGKA PEMIKIRAN	
2.1 Tinjauan Pustaka.....	13
2.2 Kerangka Teori	20
2.2.1 Kebijakan Publik	20
2.2.2 Kebijakan Fiskal.....	23
2.2.3 Kebijakan Pajak.....	24
2.2.4 Perdagangan Internasional	25
2.2.5 Bea Masuk.....	27
2.2.6 Kerangka Pemikiran	30
BAB 3 METODE PENELITIAN	
3.1 Pendekatan Penelitian	32
3.2 Jenis Penelitian.....	32
3.3 Teknik Analisis Data.....	34
3.4 Informan	35
3.5 Proses Penelitian	36
3.6 Site Penelitian	37
3.7 Batasan Penelitian	38
3.8 Keterbatasan Penelitian	38

BAB 4	GAMBARAN UMUM KEBIJAKAN PENURUNAN TARIF BEA MASUK ATAS IMPOR KAPAL BAGI INDUSTRI PELAYARAN NASIONAL	
4.1	Gambaran Umum Industri Pelayaran.....	39
4.1.1	Kegiatan Angkutan Laut.....	39
4.1.2	Perizinan Usaha Pelayaran.....	41
4.1.3	Persyaratan Usaha Pelayaran	41
4.2	Gambaran Umum Asas <i>Cabotage</i>	42
4.3	Gambaran Umum Kebijakan Atas Industri Pelayaran	47
4.3.1	Instruksi Presiden No. 5 Tahun 2005	47
4.3.2	Undang-Undang No. 17 Tahun 2008	51
4.3.3	Kebijakan Tarif Bea Masuk	52
4.3.4	Kebijakan Impor Sementara	57
BAB 5	ANALISIS KEBIJAKAN PENURUNAN TARIF BEA MASUK ATAS IMPOR KAPAL	
5.1	Latar Belakang Kebijakan Penurunan Tarif Bea Masuk Atas Impor Kapal Bagi Industri Pelayaran Nasional	60
5.1.1	Tantangan Industri Pelayaran Nasional	61
5.1.2	Pertimbangan Dikeluarkannya Kebijakan Penurunan Tarif Bea Masuk Atas Impor Kapal	73
5.1.3	Alternatif Kebijakan Untuk Memenuhi Kebutuhan Armada Angkutan Laut.....	79
5.2	Kendala Dalam Pelaksanaan Kebijakan Penurunan Tarif Bea Masuk Atas Impor Kapal.....	85
5.2.1	Kurangnya Sosialisasi Kepada Pihak-Pihak Terkait	86
5.2.2	Banyaknya Kontrak Dengan Jangka Pendek	89
5.2.3	Kurangnya Dukungan Pada Sektor Pembiayaan.....	89
5.2.4	Banyaknya Biaya Tambahan Dalam Mengoperasikan Kapal	90
5.2.5	Buruknya Kualitas Pelabuhan di Indonesia.....	95
5.2.6	Lemahnya Pengawasan Dalam Pelaksanaan Kebijakan	96
BAB 6	SIMPULAN DAN SARAN	
6.1	Simpulan.....	98
6.2	Saran.....	98
	DAFTAR REFERENSI	100
	DAFTAR RIWAYAT HIDUP	
	LAMPIRAN	

DAFTAR TABEL

Tabel 1.1	Pertumbuhan Produk Domestik Bruto Menurut Lapangan Usaha Tahun 2007-2010 (Unit)	2
Tabel 1.2	Bongkar Muat Barang Angkutan di Pelabuhan Indonesia Tahun 2005-2009 (Ton)	3
Tabel 1.3	Negara Pembangun Kapal di Dunia	7
Tabel 2.1	Matriks Perbandingan Tinjauan Pustaka	17
Tabel 4.1	Jumlah Kapal Berbendera Indonesia Posisi Maret 2005 s.d Maret 2012 (Unit)	44
Tabel 4.2	<i>Roadmap</i> Pelaksanaan Asas <i>Cabotage</i> Berdasarkan Komoditi	46
Tabel 4.3	Pelaksanaan Asas <i>Cabotage</i> Pada Kapal Migas.....	47
Tabel 4.4	Kegiatan Pelaksanaan Asas <i>Cabotage</i>	48
Tabel 4.5	Pola Umum Program Harmonisasi Tarif Bea Masuk Indonesia Untuk Produk Maritim Tahun 2005-2010	54
Tabel 5.1	Perbandingan Armada Nasional dan Armada Asing Tahun 2003-2011	62
Tabel 5.2	Perkembangan Muatan Angkutan Laut Dalam Negeri (Nasional Dan Asing) Tahun 2006-2011	66
Tabel 5.3	Kemampuan Industri Galangan Kapal dalam Kegiatan Reparasi Dan Pembangunan Kapal Baru	70
Tabel 5.4	Pengalaman Industri Galangan Kapal dalam Pembangunan Kapal Dan Reparasi Kapal	70
Tabel 5.5	Tahapan Latar Belakang Kebijakan Penurunan Tarif Bea Masuk Atas Impor Kapal	75
Tabel 5.6	Pola Umum Tarif Bea Masuk Atas Kapal Niaga Impor Tahun 2005-2011	79
Tabel 5.7	Perbandingan Kebijakan Penurunan Tarif Bea Masuk 0% dengan Impor Sementara	81
Tabel 5.8	Perbandingan Upah TKBM dan Tarif OPP/OPT di Sejumlah Pelabuhan	93

DAFTAR GAMBAR

Gambar 1.1	Penerimaan Peningkatan Jumlah Armada Angkutan Laut Berbendera Indonesia (Posisi Maret 2005 s.d Juni 2011)	5
Gambar 1.2	Jumlah Armada Angkutan Laut Menurut Kepemilikan Tahun 2005-2010 (Unit).....	6
Gambar 1.3	Nilai Impor Kapal Tahun 2008-2011 (USD).....	6
Gambar 2.1	Kerangka Pemikiran	31
Gambar 5.1	Potensi Industri Galangan Kapal Nasional	69



DAFTAR LAMPIRAN

Lampiran 1	Pedoman Wawancara
Lampiran 2	Verbatim Badan Kebijakan Fiskal
Lampiran 3	Verbatim Kementerian Perhubungan
Lampiran 4	Verbatim Kementerian Perindustrian
Lampiran 5	Verbatim Direktorat Jenderal Bea dan Cukai
Lampiran 6	Verbatim INSA
Lampiran 7	Verbatim Perusahaan Pelayaran
Lampiran 8	Verbatim Akademisi



BAB 1

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang Masalah

Bagi Indonesia sebagai negara maritim, laut mempunyai arti penting dan strategis bagi kehidupan bangsa dan negara. Selain itu, letak geografis Indonesia pada persilangan alur lalu-lintas pelayaran internasional, mau tidak mau melibatkan bangsa dan negara Indonesia untuk dapat mengantisipasi lalu-lintas pelayaran internasional, baik dalam rangka perdagangan internasional melalui laut maupun dalam pelayaran untuk berbagai tujuan lainnya (Umar, 2001, h.9).

Angkutan laut bagi negara kepulauan seperti Indonesia merupakan faktor fundamental dari seluruh kehidupan ekonomi suatu bangsa. Angkutan laut menjadi sangat strategis karena berperan dalam menghubungkan satu pulau dengan pulau lain sehingga aktivitas perekonomian dapat berjalan lancar. Selain itu, angkutan laut juga berperan dalam menstimulus pertumbuhan ekonomi daerah tertinggal, serta dalam memberikan aksesibilitas yang sangat vital dan tidak tergantikan dalam memenuhi kebutuhan pokok masyarakat. Dengan kata lain, angkutan laut dapat menggerakkan dinamika pembangunan melalui mobilitas manusia, barang, dan jasa (Febiyansah, 2010, h.67).

Pelayaran nasional yang melakukan kegiatan usaha angkutan laut, mempunyai fungsi penting terhadap sebagian besar aspek kehidupan bangsa Indonesia, yaitu dalam bidang politik, sosial, budaya, ekonomi, dan pertahanan/keamanan. Fungsi penting tersebut dijabarkan melalui sasaran-sasaran pokok penyelenggaraan dan pengembangan pelayaran nasional (Umar, 2001, h.12):

- a. mencegah/mengurangi ketergantungan kepada kekuasaan pelayaran kapal-kapal asing;
- b. memperlancar arus barang/jasa dan manusia ke seluruh wilayah Nusantara Indonesia secara luas, teratur memenuhi kebutuhan angkutan dengan harga yang wajar, termasuk kedaerah-daerah terpencil;
- c. menunjang kelancaran angkutan barang-barang ekspor dan impor sebagai upaya membantu meringankan neraca pembayaran luar negeri;
- d. sebagai salah satu upaya penyediaan kesempatan kerja bagi tenaga-tenaga kerja bangsa Indonesia;
- e. sebagai andalan dan penunjang bagi sistem pertahanan/keamanan nasional.

Untuk melaksanakan sasaran-sasaran pokok penyelenggaraan dan pengembangan pelayaran nasional diperlukan asas pelayaran nasional yang dijadikan sebagai landasan bagi sistem penyelenggaraan pelayaran nasional secara operasional untuk mencapai sasaran pokok seperti yang dikemukakan diatas. Asas tersebut ialah asas *cabotage*. Asas *cabotage* menegaskan bahwa penyelenggaraan pelayaran dalam negeri adalah sepenuhnya hak bangsa/warga negara itu sendiri (Umar, 2001, h.13). Selain itu, peranan penting yang dimiliki oleh sektor angkutan laut di bidang ekonomi seperti yang telah dijelaskan diatas dibuktikan pada Tabel 1.1.

Tabel 1.1 Pertumbuhan Produk Domestik Bruto Menurut Lapangan Usaha Tahun 2007-2011 (Persen)

Lapangan Usaha		2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011 TW 2
1	Pertanian, Peternakan, Kehutanan dan Perikanan	2,82	2,72	3,36	3,47	4,83	3,98	2,86	2,49
2	Pertambangan dan Penggalian	-4,48	3,20	1,70	1,93	0,71	4,44	3,48	0,78
3	Industri Pengolahan	6,38	4,60	4,59	4,67	3,66	2,16	4,48	6,09
	a. Industri Migas	-1,95	-5,67	-1,66	-0,06	-0,34	-2,19	-2,31	-0,10
	b. Industri Non Migas	7,51	5,86	5,27	5,15	4,05	2,56	5,09	6,61
4	Listrik, Gas, dan Air Bersih	5,30	6,30	5,76	10,33	10,93	14,29	5,31	3,91
5	Bangunan	7,49	7,54	8,34	8,53	7,55	7,07	6,98	7,42
6	Perdagangan, Hotel dan Restoran	5,70	8,30	6,42	8,93	6,87	1,30	8,69	9,57
7	Pengangkutan dan Komunikasi	13,38	12,76	14,23	14,04	16,57	15,50	13,45	10,65
8	Keuangan, Persewaan & Jasa Perusahaan	7,66	6,70	5,47	7,99	8,24	5,05	5,65	6,88
9	Jasa-jasa	5,38	5,16	6,16	6,44	6,24	6,42	6,01	5,70
	Produk Domestik Bruto	5,03	5,69	5,50	6,35	6,01	4,58	6,10	6,49

Sumber: Badan Pusat Statistik, diolah Pusat Data dan Informasi

Tabel 1.1 menunjukkan bahwa pada triwulan dua tahun 2011, hampir seluruh sektor industri mengalami pertumbuhan positif. Pertumbuhan tertinggi dicapai oleh sektor pengangkutan dan komunikasi sebesar 10,65 persen, diikuti

oleh sektor perdagangan, hotel dan restoran sebesar 9,57 persen, serta sektor bangunan sebesar 7,42 persen. Sektor pengangkutan dan komunikasi selama tahun 2007-2010 selalu mengalami pertumbuhan tertinggi yaitu sebesar 14,0 persen pada tahun 2007, 16,6 persen pada tahun 2008, 15,5 persen pada tahun 2009, dan 13,5 persen pada tahun 2010. Bahkan kontribusi sektor pengangkutan dan komunikasi terhadap total pertumbuhan ekonomi Indonesia mencapai tingkat tertinggi pada tahun 2008 dan 2009. Tingginya kebutuhan akan sektor pengangkutan, khususnya angkutan laut, untuk menunjang kelancaran arus perpindahan barang di negara maritim seperti Indonesia dibuktikan dalam Tabel 1.2.

Tabel 1.2 Bongkar Muat Barang Angkutan di Pelabuhan Indonesia Tahun 2005-2009 (Ton)

Tahun	Bongkar Muat Barang Angkutan Antar Pulau di Pelabuhan Indonesia		Bongkar Muat Barang Luar Negeri di Pelabuhan Indonesia	
	Bongkar	Muat	Bongkar	Muat
2005	162.533.000	150.331.000	50.386.000	160.743.000
2006	151.417.000	123.135.000	45.172.000	145.891.000
2007	165.632.000	161.152.000	55.347.000	218.736.000
2008	243.312.000	170.895.000	44.925.000	145.120.000
2009	249.052.000	242.110.000	61.260.000	223.555.000

Sumber: Badan Pusat Statistik, diolah oleh peneliti

Tabel 1.2 menunjukkan bahwa volume bongkar dan muat barang antar pulau di pelabuhan Indonesia pada tahun 2009 dibandingkan dengan tahun 2005 hingga 2008 terus mengalami peningkatan. Volume bongkar dan muat barang antar pulau di pelabuhan Indonesia pada tahun 2009 dibandingkan dengan tahun 2008 mengalami peningkatan masing-masing 2,36 persen dan 41,67 persen. Sedangkan volume bongkar dan muat barang luar negeri di pelabuhan Indonesia meningkat masing-masing 36,36 persen dan 54,05 persen.

Untuk memenuhi kebutuhan angkutan laut dalam menunjang kelancaran arus perpindahan barang, baik antar pulau di Indonesia maupun ke luar negeri, diperlukan sarana angkutan laut, yaitu kapal. Kapal sebagai sarana/alat transportasi, merupakan komoditi yang penting dan vital sehingga kapal dapat

juga dikategorikan sebagai bagian dari infrastruktur pembangunan nasional (Muhdori, 2007).

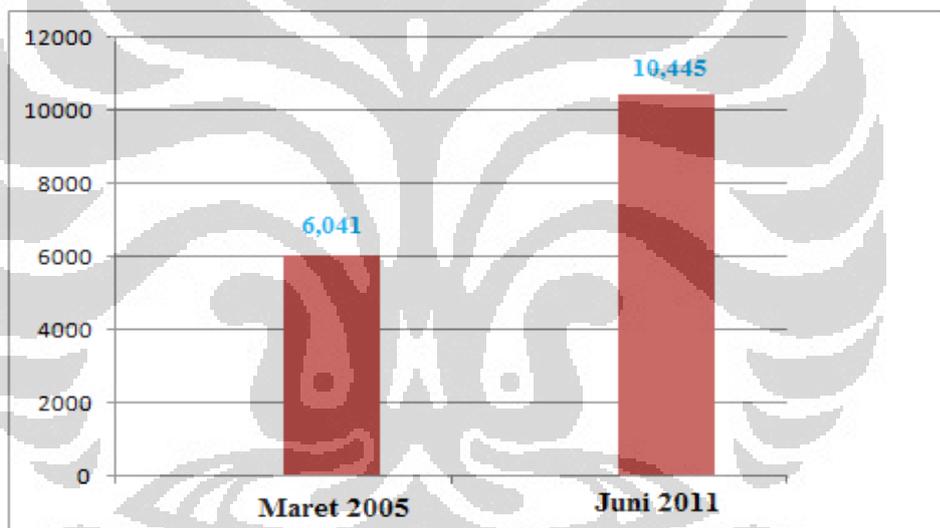
Pajak yang memiliki fungsi mengatur (*regulerend*) menjadi alat ampuh bagi pemerintah dalam mengatasi berbagai masalah perekonomian terutama terkait dengan industri dalam negeri. Penciptaan daya saing yang kuat serta menjaga stabilitas ekonomi menjadi tugas pemerintah dalam pembangunan ekonomi nasional.

Untuk memenuhi kebutuhan sarana angkutan laut, menjamin kelancaran arus perdagangan dan memenuhi pelaksanaan asas *cabotage*, pemerintah menggunakan pajak sebagai instrumen untuk memenuhi kebutuhan tersebut, yaitu dengan mengeluarkan kebijakan penurunan tarif bea masuk impor kapal 0% sesuai yang tertuang dalam Peraturan Menteri Keuangan Nomor 80/PMK.011/2011 tanggal 13 April 2011 (PMK Nomor 80 Tahun 2011) tentang Perubahan Ketujuh Atas Peraturan Menteri Keuangan Nomor 110/PMK.010/2006 tentang Penetapan Sistem Klasifikasi Barang Dan Pembebanan Tarif Bea Masuk Atas Barang Impor. Kebijakan dalam PMK 80/PMK.011/2011 mengatur mengenai penurunan tarif bea masuk atas 25 produk barang modal, yaitu 12 produk industri mesin dan 13 produk industri maritim yang berpotensi untuk dikembangkan industrinya di dalam negeri (Kementerian Keuangan, Badan Kebijakan Fiskal, 2011).

PMK Nomor 80/PMK.011/2011 dikeluarkan dengan tujuan meningkatkan daya saing industri pelayaran nasional, menjamin kelancaran arus barang dan perdagangan yang amat membutuhkan kapal sebagai operasional pengangkutan barang, serta untuk memenuhi asas *cabotage*. Pasalnya, biaya operasional pengangkutan lewat kapal jauh lebih murah dibandingkan pengangkutan muatan dengan moda transportasi lainnya, seperti truk dan pesawat (Natalia, 2010).

Sejarah kebangkitan industri pelayaran nasional telah ditandai dengan diterbitkannya Instruksi Presiden Nomor 5 Tahun 2005 tentang Pemberdayaan Industri Pelayaran Nasional pada tanggal 28 Maret 2005. Inpres ini telah diinstruksikan oleh Presiden Republik Indonesia kepada 13 Menteri dan para Gubernur/Bupati/Walikota di seluruh Indonesia untuk menerapkan asas *cabotage* secara konsekuen dengan merumuskan kebijakan serta mengambil langkah-

langkah yang diperlukan sesuai tugas, fungsi dan kewenangan masing-masing guna memberdayakan industri pelayaran nasional. Semangat keberpihakan kepada merah putih ini kembali dituangkan pada pasal 8 ayat 1, Undang Undang Pelayaran Tahun 2008 yang berbunyi “Kegiatan angkutan laut dalam negeri dilakukan oleh perusahaan angkutan laut nasional dengan menggunakan kapal berbendera Indonesia serta diawaki oleh awak kapal berkewargaan Indonesia” dan pada ayat 2 dinyatakan bahwa “Kapal asing dilarang mengangkut penumpang dan/atau barang antar pulau atau antar pelabuhan di wilayah perairan Indonesia” (Sikumbang, 2010). Pelaksanaan Inpres Nomor 5 Tahun 2005 memberikan kontribusi bagi meningkatnya jumlah armada angkutan laut berbendera Indonesia. Hal tersebut dibuktikan dengan Gambar 1.1.

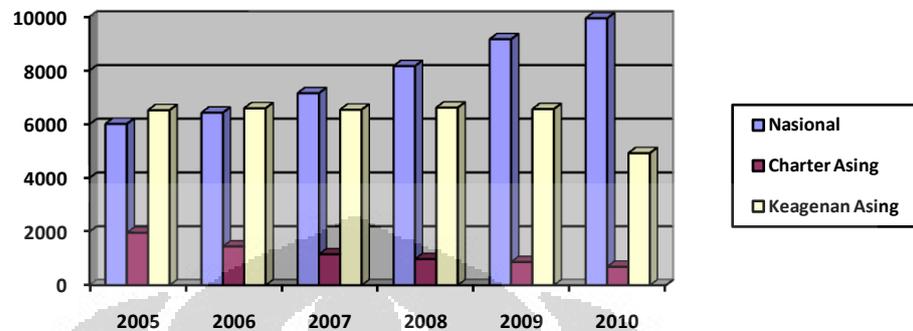


Gambar 1.1 Peningkatan Jumlah Armada Angkutan Laut Berbendera Indonesia (Posisi Maret 2005 s.d Juni 2011)

Sumber: Kementerian Perindustrian

Dari Gambar 1.1 dapat dilihat bahwa jumlah armada angkutan laut berbendera Indonesia mengalami peningkatan yang cukup signifikan dari Maret 2005 hingga Juni 2011. Total armada pada posisi bulan Juni 2011 sebanyak 10.445 unit kapal, atau mengalami peningkatan sebanyak 4.404 unit kapal (72,9%) dibandingkan dengan total armada pada bulan Maret 2005, yaitu sebanyak 6.041 unit kapal. Selain jumlah armada angkutan laut berbendera Indonesia berhasil mengalami peningkatan, porsi kepemilikan nasional atas

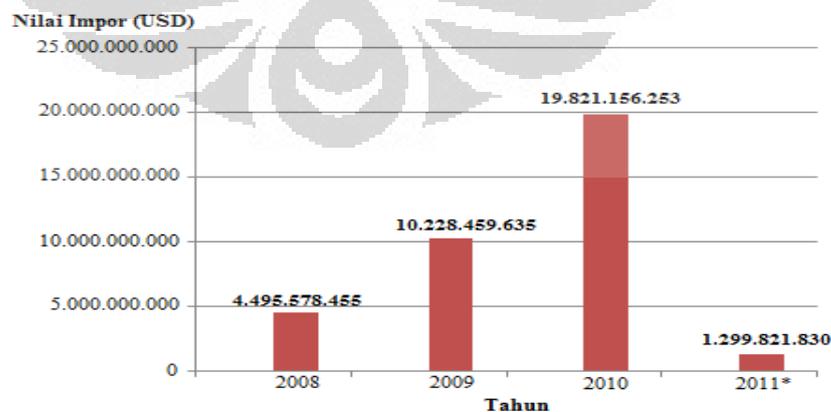
armada angkutan laut juga berangsur-angsur mengalami peningkatan. Hal tersebut dibuktikan dengan Gambar 1.2.



Gambar 1.2 Jumlah Armada Angkutan Laut Menurut Kepemilikan Tahun 2005 - 2010 (Unit)

Sumber: Kementerian Perhubungan

Dari Gambar 1.2 dapat diketahui bahwa jumlah armada angkutan laut dengan kepemilikan nasional mengalami peningkatan yang cukup signifikan dari tahun 2005 hingga 2010 dibandingkan dengan kepemilikan charter asing maupun keagenan asing. Pemenuhan kebutuhan angkutan laut yang disediakan oleh armada angkutan laut berbendera Indonesia seperti yang telah digambarkan diatas ternyata juga diikuti dengan peningkatan jumlah pengadaan kapal melalui impor dari negara lain. Hal ini dapat dilihat dari Gambar 1.3.



Gambar 1.3 Nilai Impor Kapal Tahun 2008-2011 (USD)

Sumber: Kementerian Perindustrian, diolah oleh peneliti

Gambar 1.3 menunjukkan bahwa nilai impor kapal mengalami peningkatan yang signifikan dari tahun 2008 hingga 2010. Hal ini memberikan gambaran bahwa kebutuhan armada angkutan laut yang tinggi dapat terjamin dengan kebijakan penurunan tarif bea masuk menjadi 0% atas impor kapal sehingga kebutuhan pengadaan kapal dapat diimpor dengan biaya yang lebih rendah.

Penerapan asas *cabotage* melalui Inpres Nomor 5 Tahun 2005 berhasil meningkatkan jumlah armada angkutan laut yang menggunakan bendera Indonesia, disisi lain belum dapat meningkatkan produksi kapal dalam negeri secara signifikan. Selain harga kapal impor lebih rendah dibandingkan dengan harga kapal buatan dalam negeri, kapasitas produksi kapal dengan tonase besar dan pengangkutan peralatan pengeboran minyak lepas pantai memang belum mampu dikuasai oleh kebanyakan industri perkapalan nasional (Kementerian Koordinator Bidang Perekonomian, 2011, h.63).

Dalam skala nasional, tantangan utama yang dihadapi oleh industri perkapalan adalah meningkatkan kapasitas galangan kapal nasional dalam memproduksi kapal. Hal ini merupakan konsekuensi dari diberlakukannya asas *cabotage*. Dalam skala internasional, tantangan utama yang dihadapi oleh industri perkapalan adalah meningkatkan peranan Indonesia dalam pembangunan kapal di dunia (Kementerian Koordinator Bidang Perekonomian, 2011, h.84). Indonesia adalah negara maritim terbesar di dunia, akan tetapi Indonesia dicatat pada posisi 21 dari 22 negara pembangun kapal di dunia oleh *Jurnal World Shipbuilding Statistics* pada edisi bulan Juni 2007. Pada bulan Agustus 2009, Indonesia naik peringkat dalam jajaran negara pembangun kapal di dunia. Indonesia menempati posisi 18 dari 29 negara berdasarkan *Jurnal World Shipbuilding Statistics* terbitan *Fairplay Ltd.* (Memperkuat Industri, 2008).

Tabel 1.3 Negara Pembangun Kapal Di Dunia

No.	Country of Build	Totals	
		Units	DWT
1	China	3,378	200,858,002
2	Korea (South)	2,044	186,598,980

No.	Country of Build	Totals	
		Units	DWT
3	Japan	1,417	97,048,012
4	Philippines	123	11,923,073
5	Vietnam	311	6,118,261
18	Indonesia	40	661,440
29	Malaysia	14	62,139
	Total	8,485	535,068,724

Sumber: *Fairplay, Agustus 2009*

Tabel 1.3 menunjukkan bahwa Indonesia menempati posisi nomor 18 dalam hal produksi kapal dan masih tertinggal jauh dibawah Vietnam. Padahal Indonesia merupakan negara kepulauan terbesar di dunia yang terdiri dari 13.487 pulau dengan luas daratannya ialah 1.922.570 km² dan luas perairannya 3.257.483 km², sedangkan Vietnam merupakan negara daratan dengan topografinya yang terdiri atas bukit-bukit dan gunung-gunung berhutan lebat, dengan dataran rendah meliputi tidak lebih dari 20% (Asia Tenggara, 2012). Dengan kondisi geografis berupa negara kepulauan seharusnya dapat memacu Indonesia untuk menjadi negara penghasil kapal terbesar di dunia karena kebutuhan kapal amat vital untuk negara maritim seperti Indonesia.

Selain itu, industri perkapalan nasional masih memiliki kemampuan yang rendah dalam hal memproduksi kapal baru jika dibandingkan dengan pertumbuhan permintaan bangunan kapal baru di Indonesia berkembang secara signifikan (Peluang Industri, 2010). Dalam hal kegiatan usaha perbaikan dan perawatan kapal, saat ini kapasitas galangan kapal juga masih terbatas dibandingkan dengan kapal yang beredar. Pada tahun 2010 ada 9 ribu unit kapal yang beredar, sementara kapasitas galangan kapal yang tersedia 6 juta DWT (*Dead Weight Ton*). Sementara pada tahun 2012, diperkirakan sebanyak 12 ribu

unit kapal yang beredar, sedangkan kapasitas galangan kapal yang terpasang diperkirakan 8 juta DWT (Industri Galangan, 2012). DWT atau *Dead Weight Ton* adalah kemampuan daya angkut kapal sampai dengan batas maksimum, meliputi bahan bakar, minyak pelumas, perbekalan, awak kapal/penumpang, bagasi, serta muatan yang diangkut dalam satuan Ton.

Tanpa dukungan pendanaan dan insentif fiskal, perusahaan galangan kapal sulit untuk menyediakan kapal, apalagi dengan harga murah. Sebagai gambaran, kapal buatan domestik berkapasitas 50.000-80.000 DWT dibanderol US\$ 30 juta, jauh lebih mahal ketimbang kapal impor yang hanya US\$ 20 juta (Oktaviano, 2011).

1.2 Pokok Permasalahan

Bagi Indonesia sebagai negara maritim, angkutan laut memiliki kontribusi penting dalam menghubungkan satu pulau dengan pulau lain sehingga aktivitas perekonomian nasional dapat berjalan lancar. Dalam memenuhi kebutuhan angkutan laut yang tinggi dibutuhkan kapal sebagai sarana angkutan laut. Kapal sebagai sarana/alat transportasi dan juga sebagai sarana/alat kerja pertambangan, perikanan, pariwisata, maupun sebagai alat utama sistem pertahanan (Alutsista), merupakan komoditi yang penting dan vital sehingga kapal dapat juga dikategorikan sebagai bagian dari infrastruktur pembangunan nasional.

Melihat kondisi tersebut, pemerintah mengeluarkan kebijakan melalui PMK Nomor 80/PMK.011/2011, dimana kebijakan tersebut mengatur mengenai penurunan tarif bea masuk atas impor kapal menjadi 0%. Kebijakan tersebut dikeluarkan bagi industri pelayaran agar dapat memenuhi kebutuhan angkutan laut yang tinggi, menjamin kelancaran perdagangan dan hal-hal yang terkait dengan pelaksanaan asas *cabotage*. Kebijakan tersebut berhasil meningkatkan jumlah armada angkutan laut berbendera Indonesia. Di lain pihak, kebijakan tersebut belum dapat meningkatkan kapasitas produksi kapal nasional secara signifikan.

Berdasarkan latar belakang masalah yang telah diuraikan diatas, penulis menilai perlu adanya sebuah tinjauan atas kebijakan penurunan tarif bea masuk

atas impor kapal, baik dalam hal rumusan latar belakang kebijakan maupun dalam hal pelaksanaan kebijakan tersebut.

Adapun pokok permasalahan yang diuraikan dalam penelitian ini adalah:

1. Apakah pertimbangan yang melatarbelakangi dikeluarkannya kebijakan penurunan tarif bea masuk atas impor kapal?
2. Apa saja yang menjadi kendala dalam pelaksanaan kebijakan penurunan tarif bea masuk atas impor kapal dalam rangka meningkatkan daya saing industri pelayaran nasional?

1.3 Tujuan Penelitian

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

1. Menganalisis pertimbangan yang melatarbelakangi dikeluarkannya kebijakan penurunan tarif bea masuk atas impor kapal.
2. Menganalisis kendala dalam pelaksanaan kebijakan penurunan tarif bea masuk atas impor kapal dalam rangka meningkatkan daya saing industri pelayaran nasional.

1.4 Signifikansi Penelitian

a. Signifikansi Akademis

Penelitian ini diharapkan dapat memberikan informasi atau pemahaman ilmiah mengenai kebijakan penurunan tarif bea masuk atas impor kapal dalam rangka meningkatkan daya saing industri pelayaran nasional. Selain itu, hasil penelitian ini diharapkan dapat menjadi referensi atau sumber informasi bagi penelitian selanjutnya terutama yang berhubungan dengan kebijakan pajak dan bea masuk.

b. Signifikansi Praktis

Penelitian ini diharapkan dapat memberi gambaran maupun masukan kepada pemerintah untuk mengambil langkah sebagai tindak lanjut atas kebijakannya mengenai penurunan tarif bea masuk atas impor kapal dalam rangka meningkatkan daya saing industri pelayaran nasional. Selain itu, penelitian ini juga diharapkan dapat memberikan sumbangsih bagi

perkembangan industri pelayaran nasional yang kemudian dapat mendukung kemajuan industri dan perekonomian nasional yang lebih merata.

1.5 Sistematika Penulisan

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

BAB 1 PENDAHULUAN

Pada Bab ini, peneliti akan menggambarkan latar belakang masalah, pokok permasalahan yang menjadi dasar penelitian mengenai kebijakan penurunan tarif bea masuk atas impor dalam rangka meningkatkan daya saing industri pelayaran nasional, tujuan penelitian, signifikansi penelitian, serta sistematika penulisan.

BAB 2 KERANGKA PEMIKIRAN

Pada Bab ini, peneliti akan menguraikan konsep-konsep teoritis yang digunakan sebagai acuan dalam menganalisis penelitian ini dan disertai dengan Tinjauan Pustaka, yaitu penelitian sebelumnya yang menjadi sumber informasi. Selain itu, bab ini juga menjabarkan kerangka pemikiran yang merupakan kaitan antara konteks penelitian dengan teori yang digunakan.

BAB 3 METODE PENELITIAN

Pada Bab ini, peneliti akan menjelaskan metode penelitian yang digunakan dalam penelitian ini. Metode ini menjadi pedoman bagi peneliti dalam melakukan pengumpulan informasi serta analisis terhadap kebijakan penurunan tarif bea masuk atas impor kapal dalam rangka meningkatkan daya saing industri pelayaran nasional. Metode penelitian tersebut terdiri dari pendekatan penelitian, jenis penelitian, teknik analisis data, informan, proses penelitian, site penelitian, dan batasan penelitian.

BAB 4 GAMBARAN UMUM KEBIJAKAN BEA MASUK ATAS IMPOR KAPAL BAGI INDUSTRI PELAYARAN NASIONAL

Pada Bab ini, peneliti akan menggambarkan perkembangan industri pelayaran nasional, gambaran umum asas *cabotage*, serta gambaran

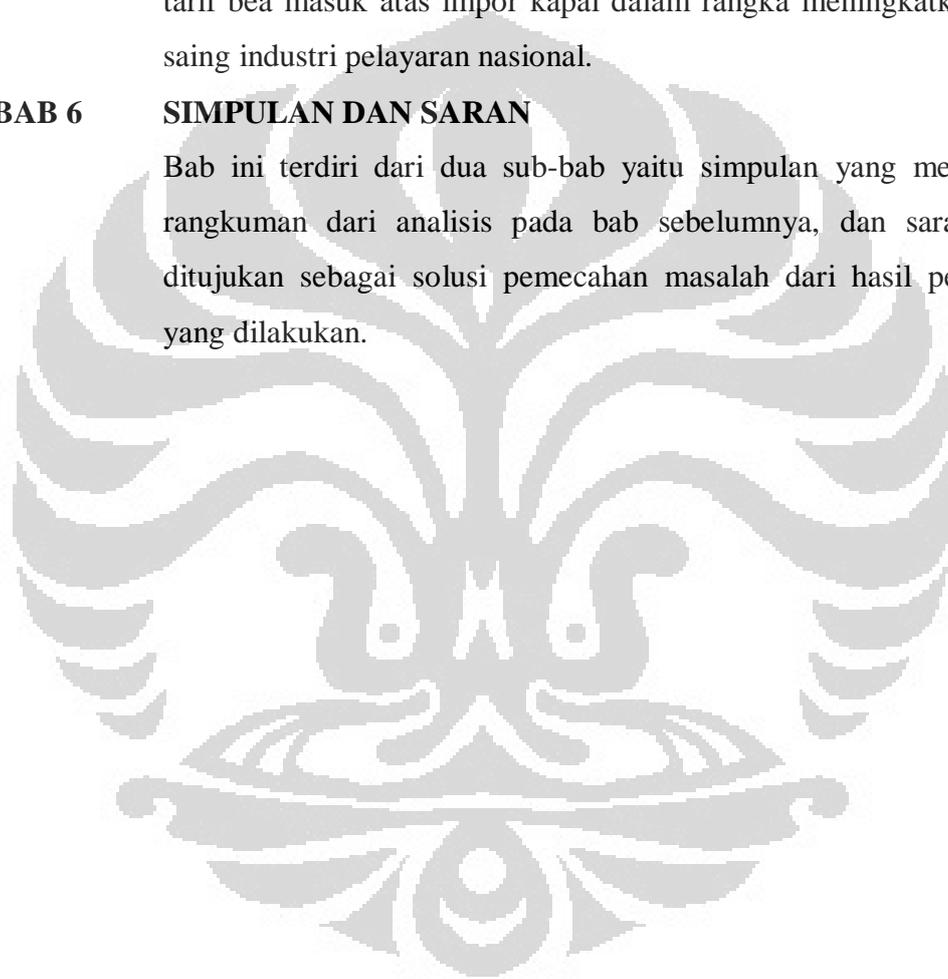
umum kebijakan atas industri pelayaran. Selain itu, penulis juga menggambarkan kebijakan penurunan tarif bea masuk atas impor kapal yang ditujukan kepada industri pelayaran nasional.

BAB 5 ANALISIS KEBIJAKAN BEA MASUK ATAS IMPOR KAPAL

Pada Bab ini, peneliti akan menguraikan pembahasan mengenai latar belakang dikeluarkannya kebijakan penurunan tarif bea masuk atas impor kapal, serta kendala dalam pelaksanaan kebijakan penurunan tarif bea masuk atas impor kapal dalam rangka meningkatkan daya saing industri pelayaran nasional.

BAB 6 SIMPULAN DAN SARAN

Bab ini terdiri dari 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

KERANGKA PEMIKIRAN

2.1 Tinjauan Pustaka

Penelitian ini membahas mengenai “Analisis Kebijakan Bea Masuk atas Impor Kapal”. Terdapat penelitian terdahulu untuk disandingkan dengan penelitian yang dibahas oleh peneliti. Tinjauan kepustakaan yang pertama ialah hasil penelitian berupa skripsi yang berjudul “Analisis Aspek Pajak Pertambahan Nilai (PPN) Atas Transaksi Pengadaan Kapal Laut (Vessel) Dalam Industri Pelayaran”. Skripsi tersebut disusun oleh Agung Firmansyah pada tahun 2008. Tujuan dari penelitian ini adalah untuk (1) menjelaskan alasan perbedaan perlakuan pengenaan PPN atas transaksi pengadaan kapal laut antara perusahaan niaga nasional dan non niaga nasional; dan (2) menganalisis implikasi perbedaan perlakuan pengenaan PPN atas transaksi pengadaan kapal laut bagi perusahaan dalam industri pelayaran Indonesia.

Metode penelitian ini menggunakan pendekatan kualitatif dengan jenis penelitian bersifat deskriptif, serta teknik pengumpulan data yang dilakukan melalui studi kepustakaan dan studi lapangan melalui wawancara mendalam. Hasil dari penelitian ini adalah (1) ketidakjelasan definisi perusahaan pelayaran nasional yang dituangkan dalam KMK No.370/KMK.03/2003 menjadi dasar perbedaan perlakuan pengenaan PPN antara perusahaan pelayaran niaga nasional dengan perusahaan non niaga nasional; dan (2) implikasi adanya perbedaan perlakuan pengenaan PPN bagi perusahaan pelayaran nasional adalah likuiditas perusahaan dalam jangka pendek menjadi agak terganggu sehingga sulit untuk tumbuh dan berkembang dengan akibat pelemahan daya saing dengan perusahaan pelayaran asing.

Penelitian kedua yang menjadi rujukan dalam penelitian ini adalah penelitian berupa skripsi yang disusun oleh Endy Jupriansyah pada tahun 2010 yang berjudul “Implementasi Kebijakan Penurunan Tarif Bea Masuk Gula Sebagai Salah Satu Instrumen Stabilisasi Persediaan (Stok) Gula Domestik Periode Oktober 2009 s/d Desember 2009”. Tujuan dari penelitian ini adalah untuk (1) mengetahui implementasi kebijakan penurunan tarif bea masuk impor

gula sebagai salah satu instrumen stabilitas persediaan (stok) gula domestik; dan (2) mengetahui permasalahan-permasalahan apa saja yang timbul dalam implementasi kebijakan penurunan tarif bea masuk impor gula sebagai salah satu instrumen stabilitas persediaan (stok) gula domestik.

Metode penelitian ini menggunakan pendekatan kualitatif dengan jenis penelitian bersifat deskriptif, serta teknik pengumpulan data yang dilakukan melalui studi kepustakaan dan studi lapangan melalui wawancara mendalam. Hasil dari penelitian ini adalah (1) implementasi yang terjadi dari penerapan PMK 150/PMK.011/2009 bahwa tidak terealisasinya tujuan atas dibuatnya kebijakan tersebut yaitu menstabilkan persediaan gula akhir tahun 2009 dan menstabilkan harga gula; dan (2) permasalahan yang timbul adalah alokasi impor yang diberikan kepada importir tidak terserap oleh pabrik gula berbahan baku tebu, hanya pabrik gula yang berbahan baku gula mentah dan rafinasi yang dapat mengolahnya.

Penelitian selanjutnya yang menjadi tinjauan pustaka dalam penelitian ini adalah penelitian berupa skripsi yang disusun oleh Ernawati pada tahun 2010. Judul skripsi tersebut adalah “Analisis Kebijakan Bea Masuk Ditanggung Pemerintah Atas Impor Barang dan Bahan Guna Pembuatan Peralatan Telekomunikasi (Studi pada PT X)”. Tujuan penelitian tersebut adalah untuk (1) menganalisis dasar pemikiran yang melatarbelakangi perumusan kebijakan bea masuk ditanggung pemerintah atas impor barang dan bahan guna pembuatan peralatan telekomunikasi; (2) menganalisis implementasi kebijakan bea masuk ditanggung pemerintah atas impor barang dan bahan guna pembuatan peralatan telekomunikasi di PT X; dan (3) menganalisis faktor-faktor penunjang dan penghambat dalam mengoptimalkan pemanfaatan kebijakan bea masuk ditanggung pemerintah atas impor barang dan bahan guna pembuatan peralatan telekomunikasi.

Metode penelitian ini menggunakan pendekatan kualitatif dengan jenis penelitian bersifat deskriptif, serta teknik pengumpulan data yang dilakukan melalui studi kepustakaan dan studi lapangan melalui wawancara mendalam. Hasil dari penelitian ini adalah (1) latar belakang perumusan kebijakan bea masuk ditanggung pemerintah atas impor barang dan bahan guna pembuatan peralatan

telekomunikasi berkaitan dengan krisis ekonomi global, pertumbuhan industri jasa telekomunikasi, dan upaya untuk meningkatkan daya saing industri peralatan telekomunikasi; (2) implementasi kebijakan bea masuk ditanggung pemerintah atas impor barang dan bahan guna pembuatan peralatan telekomunikasi pada tahun 2009 dan 2010 hanya dimanfaatkan oleh 1 perusahaan peralatan telekomunikasi; dan (3) faktor penunjang kebijakan bea masuk ditanggung pemerintah atas impor barang dan bahan guna pembuatan peralatan telekomunikasi yaitu dukungan dari departemen terkait, sedangkan faktor penghambatnya berkaitan dengan waktu penerbitan PMK tentang bea masuk ditanggung pemerintah, serta kelengkapan data perusahaan.

Penelitian keempat yang menjadi rujukan dalam penelitian ini adalah penelitian berupa skripsi yang disusun oleh Benny Johar pada tahun 2011. Judul skripsi tersebut adalah “Kebijakan Insentif Fiskal Bagi Industri Perkapalan Dalam Rangka Meningkatkan Daya Saing Industri Perkapalan Dalam Negeri”. Tujuan penelitian tersebut adalah untuk (1) menganalisis pertimbangan yang melatarbelakangi pemberian insentif pajak berupa bea masuk ditanggung pemerintah (BMDTP) bagi industri perkapalan dalam negeri; (2) menganalisis kendala yang dihadapi dalam kebijakan insentif fiskal berupa bea masuk ditanggung pemerintah (BMDTP) bagi industri perkapalan dalam upaya meningkatkan daya saing industri perkapalan dalam negeri; dan (3) melakukan evaluasi dari kebijakan insentif fiskal bagi industri perkapalan dalam rangka meningkatkan daya saing industri perkapalan dalam negeri.

Metode penelitian menggunakan pendekatan kualitatif dengan jenis penelitian bersifat deskriptif, serta teknik pengumpulan data yang dilakukan melalui studi kepustakaan dan studi lapangan melalui wawancara mendalam. Hasil penelitian adalah (1) kebijakan pemberian insentif fiskal berupa bea masuk ditanggung pemerintah atas impor barang dan bahan baku guna pembuatan dan/atau perbaikan kapal yang diberikan pemerintah dilatarbelakangi oleh kondisi industri perkapalan yang berperan strategis dalam pembangunan ekonomi nasional, namun dalam kegiatan usahanya industri perkapalan masih bergantung pada impor bahan baku dan komponen kapal, (2) kebijakan insentif fiskal bagi industri perkapalan menghadapi beberapa kendala, diantaranya kendala dalam

perumusan dan pelaksanaan antara lain kesulitan dalam penetapan barang dan bahan yang akan diminta BMDTP, jangka waktu yang terbatas, serta prosedur permohonan dan pemanfaatan yang tidak terlaksana dengan baik, dan (3) kebijakan insentif fiskal bagi industri perkapalan telah dilaksanakan secara tepat sasaran yaitu dimanfaatkan oleh industri yang kegiatan usahanya membuat dan/atau memperbaiki kapal, tetapi dari segi pemanfaatan insentif, kebijakan ini belum mampu meningkatkan daya saing industri perkapalan secara optimal dikarenakan kendala-kendala yang ada.

Berbeda dengan penelitian-penelitian sebelumnya, penelitian yang dilakukan oleh peneliti mengambil judul “Analisis Kebijakan Penurunan Tarif Bea Masuk atas Impor Kapal”. Penelitian ini bertujuan diantaranya yaitu untuk (1) menganalisis pertimbangan yang melatarbelakangi dikeluarkannya kebijakan penurunan tarif bea masuk atas impor kapal; dan (2) menganalisis kendala dalam pelaksanaan kebijakan penurunan tarif bea masuk atas impor kapal dalam rangka meningkatkan daya saing industri pelayaran nasional. Metode penelitian yang digunakan oleh peneliti ialah pendekatan kualitatif dengan menggunakan jenis penelitian deskriptif. Sementara untuk teknik pengumpulan data yang dilakukan melalui studi kepustakaan dan studi lapangan dengan melakukan wawancara mendalam dengan narasumber yang kompeten dalam bidangnya. Perbandingan tinjauan pustaka seperti yang telah disebutkan diatas, digambarkan dalam Tabel 2.1.

Tabel 2.1 Matriks Perbandingan Tinjauan Pustaka

	Agung Firmansyah (2008)	Endy Jupriansyah (2010)	Ernawati (2010)	Benny Johar (2011)	Dyta Ulisanti (2012)
Judul	Analisis Aspek Pajak Pertambahan Nilai (PPN) Atas Transaksi Pengadaan Kapal Laut (Vessel) Dalam Industri Pelayaran	Implementasi Kebijakan Penurunan Tarif Bea Masuk Gula Sebagai Salah Satu Instrumen Stabilisasi Persediaan (Stok) Gula Domestik Periode Oktober 2009 s/d Desember 2009	Analisis Kebijakan Bea Masuk Ditanggung Pemerintah Atas Impor Barang dan Bahan Guna Pembuatan Peralatan Telekomunikasi (Studi pada PT X)	Kebijakan Insentif Fiskal Bagi Industri Perkapalan Dalam Rangka Meningkatkan Daya Saing Industri Perkapalan Dalam Negeri	Analisis Kebijakan Penurunan Tarif Bea Masuk Atas Impor Kapal
Tujuan Penelitian	<ol style="list-style-type: none"> 1. Untuk menjelaskan alasan perbedaan perlakuan pengenaan PPN atas transaksi pengadaan kapal laut antara perusahaan niaga nasional dan non niaga nasional; dan 2. Untuk menganalisis implikasi perbedaan perlakuan pengenaan PPN atas transaksi pengadaan kapal laut bagi perusahaan dalam industri pelayaran Indonesia. 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Untuk mengetahui implementasi kebijakan penurunan tarif bea masuk impor gula sebagai salah satu instrumen stabilitas persediaan (stok) gula domestik; dan 2. Untuk mengetahui permasalahan-permasalahan apa saja yang timbul dalam implementasi kebijakan penurunan tarif bea masuk impor gula sebagai salah satu instrumen stabilitas persediaan (stok) gula domestic. 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Untuk menganalisis latar belakang perumusan kebijakan bea masuk ditanggung pemerintah (BMDTP) atas impor barang dan bahan guna pembuatan peralatan telekomunikasi; 2. Untuk menganalisis implementasi kebijakan BMDTP atas impor barang dan bahan guna pembuatan peralatan telekomunikasi di PT X; dan 3. Untuk menganalisis faktor penunjang dan penghambat dalam 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Untuk menganalisis latar belakang kebijakan bea masuk ditanggung pemerintah (BMDTP) bagi industri perkapalan dalam negeri; 2. Untuk menganalisis kendala yang dihadapi dalam kebijakan BMDTP bagi industri perkapalan dalam negeri; dan 3. Untuk melakukan evaluasi kebijakan BMDTP bagi industri perkapalan dalam negeri. 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Untuk menganalisis pertimbangan yang melatarbelakangi dikeluarkannya kebijakan penurunan tarif bea masuk atas impor kapal; dan 2. Untuk menganalisis kendala dalam pelaksanaan kebijakan penurunan tarif bea masuk atas impor kapal dalam rangka meningkatkan daya saing industri pelayaran nasional.

	Agung Firmansyah (2008)	Endy Jupriansyah (2010)	Ernawati (2010)	Benny Johar (2011)	Dyta Ulisanti (2012)
Tujuan Penelitian			pemanfaatan kebijakan BMDTP atas impor barang dan bahan guna pembuatan peralatan telekomunikasi.		
Pendekatan Penelitian	Kualitatif	Kualitatif	Kualitatif	Kualitatif	Kualitatif
Jenis Penelitian	Deskriptif	Deskriptif	Deskriptif	Deskriptif	Deskriptif
Teknik Pengumpulan Data	1. Studi kepustakaan 2. Studi lapangan (wawancara mendalam)	1. Studi kepustakaan 2. Studi lapangan (wawancara mendalam)	1. Studi kepustakaan 2. Studi lapangan (wawancara mendalam)	1. Studi kepustakaan 2. Studi lapangan (wawancara mendalam)	1. Studi kepustakaan 2. Studi lapangan (wawancara mendalam)
Hasil Penelitian	1. Ketidakjelasan definisi perusahaan pelayaran nasional yang dituangkan dalam KMK No.370/KMK.03/2003 menjadi dasar perbedaan perlakuan pengenaan PPN antara perusahaan pelayaran niaga nasional dengan perusahaan non niaga nasional. 2. Implikasi adanya perbedaan perlakuan pengenaan PPN bagi perusahaan pelayaran nasional adalah likuiditas perusahaan	1. Implementasi yang terjadi dari penerapan PMK No. 150/PMK.011/2009 bahwa tidak terealisasinya tujuan atas dibuatnya kebijakan tersebut yaitu menstabilkan persediaan gula akhir tahun 2009 dan menstabilkan harga gula. 2. Permasalahan yang timbul adalah alokasi impor yang diberikan kepada importir tidak terserap oleh pabrik gula berbahan baku tebu, hanya pabrik	1. Latar belakang perumusan kebijakan BMDTP atas impor barang dan bahan guna pembuatan peralatan telekomunikasi berkaitan dengan krisis ekonomi global, pertumbuhan industri jasa telekomunikasi, dan upaya untuk meningkatkan daya saing industri peralatan telekomunikasi. 2. Implementasi kebijakan BMDTP atas impor barang dan	1. Latar belakang kebijakan BMDTP atas impor barang dan bahan baku guna pembuatan dan/atau perbaikan kapal yang diberikan pemerintah dilatarbelakangi oleh kondisi industri perkapalan yang berperan strategis dalam pembangunan ekonomi nasional, namun dalam kegiatan usahanya industri perkapalan masih bergantung pada impor bahan baku dan komponen kapal.	1. Latar belakang kebijakan penurunan tarif bea masuk atas impor kapal, yaitu (1) kebutuhan armada angkutan laut yang tinggi dan sangat mendesak; (2) kekurangan armada angkutan laut yang belum bisa dipenuhi oleh industri galangan kapal nasional; (3) mengatasi berbagai masalah yang ditimbulkan akibat dikeluarkannya PMK No.241/PMK.011/2010; dan (4) melaksanakan asas <i>cabotage</i> .

	Agung Firmansyah (2008)	Endy Jupriansyah (2010)	Ernawati (2010)	Benny Johar (2011)	Dyta Ulisanti (2012)
Hasil Penelitian	dalam jangka pendek menjadi agak terganggu sehingga sulit untuk tumbuh dan berkembang dengan akibat pelemahan daya saing dengan perusahaan pelayaran asing.	gula yang berbahan baku gula mentah dan rafinasi yang dapat mengolahnya.	bahan guna pembuatan peralatan telekomunikasi pada tahun 2009 dan 2010 hanya dimanfaatkan oleh 1 perusahaan peralatan telekomunikasi. 3. Faktor penunjang BMDTP atas impor barang dan bahan guna pembuatan peralatan telekomunikasi yaitu dukungan dari departemen terkait. Sedangkan faktor penghambatnya berkaitan dengan waktu penerbitan PMK tentang BMDTP, serta kelengkapan data perusahaan.	2. Kebijakan tersebut menghadapi beberapa kendala, antara lain kesulitan dalam penetapan barang dan bahan yang akan diminta BMDTP, jangka waktu yang terbatas, serta prosedur permohonan dan pemanfaatan yang tidak terlaksana dengan baik. 3. Kebijakan BMDTP ini telah dilaksanakan secara tepat sasaran yaitu dimanfaatkan oleh industri yang kegiatan usahanya membuat dan/atau memperbaiki kapal, tetapi dari segi pemanfaatan insentif, kebijakan ini belum mampu meningkatkan daya saing industri perkapalan secara optimal dikarenakan kendala yang ada.	2. Adapun kendala dalam pelaksanaan kebijakan penurunan tarif bea masuk atas impor kapal, yaitu (1) kurangnya sosialisasi kepada pihak-pihak terkait; (2) banyaknya kontrak dengan jangka pendek; (3) kurangnya dukungan pada sektor sembiayaan; (4) banyaknya biaya tambahan dalam mengoperasikan kapal; (5) buruknya kualitas pelabuhan di Indonesia; dan (6) lemahnya pengawasan dalam pelaksanaan kebijakan.

Sumber : Hasil Olahan Peneliti

2.2 Kerangka Teori

Berikut ini adalah teori-teori relevan yang digunakan sebagai pedoman dalam melakukan pembahasan dan analisis penelitian:

2.2.1 Kebijakan Publik

1. Pengertian Kebijakan Publik

Terdapat berbagai macam definisi mengenai kebijakan publik yang disajikan oleh literatur, baik dalam arti luas maupun sempit. Para pakar telah banyak pula menjelaskan pendapat mereka mengenai kebijakan publik.

Easton dalam Thoha mengungkapkan pendapatnya mengenai kebijakan publik sebagai:

“Alokasi nilai yang otoritatif untuk seluruh masyarakat, tetapi hanya pemerintahlah yang dapat berbuat secara otoritatif untuk seluruh masyarakat, dan semuanya yang dipilih oleh pemerintah untuk dikerjakan atau untuk tidak dikerjakan adalah hasil-hasil dari alokasi nilai-nilai tersebut.” (Thoha, 2005, h.62)

Laswell dan Kaplan dalam Nugroho menjelaskannya sebagai suatu program yang diproyeksikan dengan tujuan-tujuan tertentu, nilai-nilai tertentu, dan praktik-praktik tertentu (Nugroho, 2011, h.93). Friedrich dalam Nugroho mendefinisikannya sebagai:

“Serangkaian tindakan yang diusulkan seseorang, kelompok, atau pemerintah dalam suatu lingkungan tertentu, dengan ancaman dan peluang yang ada. Kebijakan yang diusulkan tersebut ditujukan untuk memanfaatkan potensi sekaligus mengatasi hambatan yang ada dalam rangka mencapai tujuan tertentu.” (Nugroho, 2011, h.93-94)

Dye dalam Nugroho menjelaskannya sebagai segala sesuatu yang dikerjakan pemerintah, mengapa mereka melakukan, dan hasil yang membuat sebuah kehidupan bersama tampil berbeda (Nugroho, 2011, h.94). Nugroho mengemukakan definisi kebijakan publik sebagai setiap keputusan yang dibuat oleh negara, sebagai strategi untuk merealisasikan tujuan dari negara dan strategi untuk mengantar masyarakat pada masa awal, memasuki masyarakat pada masa transisi, untuk menuju masyarakat yang dicita-citakan (Nugroho, 2011, h.96). Jenkins dalam Wahab menggambarkan sebagai berikut:

“Serangkaian keputusan yang saling berkaitan yang diambil oleh seorang aktor politik berkenaan dengan tujuan yang dipilih beserta cara-cara untuk mencapainya dalam suatu situasi di mana keputusan-keputusan itu pada prinsipnya masih berada dalam batas-batas kewenangan kekuasaan dari para aktor tersebut.” (Wahab, 2005 h.4)

Dunn dalam Winarno mengemukakan tahapan dalam proses pembuatan kebijakan, yaitu:

a. Tahap penyusunan agenda

Pada tahap ini, pejabat yang dipilih dan diangkat menempatkan beberapa masalah yang dipilih untuk dirumuskan oleh para perumus kebijakan dalam suatu agenda publik.

b. Tahap formulasi/perumusan kebijakan

Pada tahap ini, masalah-masalah yang telah menjadi agenda publik didefinisikan untuk kemudian diambil suatu kebijakan untuk memecahkan masalah tersebut.

c. Tahap adopsi kebijakan

Setelah dilakukan perumusan kebijakan, kemudian salah satu atau alternatif kebijakan tersebut diadopsi dengan dukungan dari golongan mayoritas.

d. Tahap implementasi kebijakan

Program kebijakan yang telah diambil sebagai alternatif pemecahan masalah harus diimplementasikan. Pada tahap ini, berbagai kepentingan akan saling bersaing. Ada kebijakan yang mendapat dukungan dan ada pula kebijakan yang ditentang oleh para pelaksana.

e. Tahap penilaian kebijakan

Pada tahap ini kebijakan yang telah dijalankan akan dinilai atau dievaluasi untuk melihat sejauh mana kebijakan yang dibuat telah mampu memecahkan masalah (Winarno, 2007, h.4).

2. Analisis Kebijakan Publik

Menurut Weimer dan Vining dalam Nugroho, analisis kebijakan publik merupakan sebuah kegiatan yang mengandung tiga nilai, pragmatis (*client-oriented*), mengacu pada keputusan (kebijakan) publik, dan tujuannya melebihi kepentingan atau nilai-nilai klien, melainkan kepentingan atau nilai-nilai sosial

(Nugroho, 2011, h.297-298). William dalam Nugroho menjelaskannya sebagai sebuah cara penyintesisan informasi, termasuk hasil-hasil penelitian, untuk menghasilkan format keputusan kebijakan (yang ditentukan dari sejumlah alternatif pilihan) dan menentukan informasi yang relevan dengan kebijakan (Nugroho, 2011, h.298).

Untuk memahami definisi analisis kebijakan publik, terdapat beberapa konsep analisis kebijakan publik yang dijabarkan oleh Dunn dalam Nugroho (Nugroho, 2011, h.269-270):

- a. Aktivitas intelektual dan praktis yang ditujukan untuk menciptakan, secara kritis menilai, dan mengomunikasikan pengetahuan tentang dan dalam proses kebijakan.
- b. Disiplin ilmu sosial terapan yang menggunakan berbagai metode pengkajian multipel dalam konteks argumentasi dan debat politik untuk menciptakan, secara kritis menilai, dan mengomunikasikan pengetahuan yang relevan dengan kebijakan.
- c. Aktivitas intelektual yang dilakukan dalam proses politik.

Analisis kebijakan diambil dari berbagai macam disiplin ilmu dengan tujuan memberikan informasi yang bersifat deskriptif, evaluatif, dan/atau preskriptif. Analisis kebijakan menjawab tiga macam pertanyaan, yaitu (Nugroho, 2011, h.276-277):

- a. Fakta yang keberadaannya dapat membatasi atau meningkatkan pencapaian nilai-nilai.
- b. Nilai yang pencapaiannya merupakan tolok ukur utama untuk menilai apakah suatu masalah sudah teratasi.
- c. Tindakan yang penerapannya dapat menghasilkan pencapaian nilai-nilai.

Dalam menjawab tipe-tipe pertanyaan diatas, analisis kebijakan dapat menggunakan salah satu atau kombinasi dari ketiga pendekatan analisis, yaitu pendekatan empiris, pendekatan valuatif, dan/atau pendekatan normatif (Nugroho, 2011, h.277).

Pendekatan empiris digunakan untuk menjelaskan tipe informasi yang bersifat deskriptif dan preskriptif. Pendekatan empiris juga untuk menjelaskan

sebab dan akibat kebijakan publik. Pendekatan valuatif untuk menjelaskan tipe informasi yang bersifat evaluatif dan juga untuk menjelaskan hal yang berkenaan dengan penentuan harga atau nilai dari kebijakan. Sedangkan pendekatan normatif untuk tipe informasi yang preskriptif dan untuk menjelaskan mengenai tindakan yang penerapannya yang dapat memecahkan masalah-masalah kebijakan (Nugroho, 2011, h.277).

2.2.2 Kebijakan Fiskal

Berdasarkan definisi kebijakan publik, kebijakan fiskal termasuk dalam kebijakan publik karena kebijakan tersebut dikeluarkan oleh pemerintah (pihak yang memiliki otoritas publik) dalam rangka mencapai tujuan-tujuan tertentu. Para ahli ekonomi mengemukakan teori mengenai kebijakan fiskal, kebijakan ini mempunyai dua instrumen pokok yakni perpajakan (*tax policy*) dan pengeluaran (*expenditure policy*). Mankiw dalam Subiyantoro dan Riphath mendefinisikan kebijakan fiskal sebagai pilihan pemerintah mengenai tingkat pengeluaran dan perpajakan. Bila diputuskan besar pengeluaran melampaui penerimaan maka kebijakan fiskal akan berkaitan pula dengan aspek pinjaman/utang (Subiyantoro & Riphath, 2004, h.3)

Terdapat definisi serta tujuan kebijakan fiskal dalam arti yang luas, dimana kebijakan fiskal merupakan kebijakan untuk mempengaruhi produksi masyarakat, kesempatan kerja dan inflasi, dengan menggunakan instrumen pemungutan pajak dan pengeluaran belanja negara (Mansury, 1999, h.1). Syamsi dalam Mansury menjelaskan bahwa kebijakan fiskal merupakan salah satu instrumen yang penting selain kebijakan moneter dalam pembangunan ekonomi. Kebijakan fiskal didefinisikan sebagai kebijakan yang ditempuh oleh pemerintah dalam rangka untuk membelanjakan uangnya guna mencapai tujuan negara dan upaya yang ditempuh oleh pemerintah dalam rangka mendapatkan dana-dana yang dibutuhkan untuk membiayai pengeluaran-pengeluaran pemerintah (Mansury, 1999, h.66).

Menurut Djojosubroto dalam Subiyantoro dan Riphath, kebijakan fiskal ialah kebijakan yang mengatur tentang penerimaan dan pengeluaran pemerintah. Penerimaan negara dijelaskan sebagai pajak-pajak dan berbagai pungutan yang dipungut pemerintah dari perekonomian dalam negeri yang menyebabkan

kontraksi dalam perekonomian. Selain itu, pengeluaran negara adalah semua pengeluaran untuk operasi pemerintah dan pembiayaan berbagai proyek di sektor negara atau Badan Usaha Milik Negara (BUMN) (Subiyantoro & Riphath, 2004, h.21). Tujuan dari kebijakan fiskal sendiri ialah untuk mempengaruhi jumlah total pengeluaran masyarakat, pertumbuhan ekonomi dan jumlah seluruh produksi masyarakat, banyaknya kesempatan kerja dan pengangguran, tingkat harga umum dan inflasi (Mansury, 1999, h.1).

2.2.3 Kebijakan Pajak

Kebijakan pajak disebut sebagai kebijakan fiskal dalam arti sempit. Pengertian kebijakan fiskal dalam arti sempit itu sendiri ialah kebijakan yang berhubungan dengan penentuan apa yang akan dijadikan sebagai *tax base*, siapa-siapa yang dikenakan pajak, siapa-siapa yang dikecualikan, apa-apa yang dijadikan sebagai objek pajak, apa-apa saja yang dikecualikan, bagaimana menentukan besarnya pajak yang terutang dan bagaimana menentukan prosedur pelaksanaan kewajiban pajak yang terutang (Rosdiana dan Tarigan, 2005, h.93).

Musgrave dan Musgrave dalam Nasucha mengungkapkan bahwa kebijakan pajak merupakan instrumen kebijakan fiskal yang ditetapkan pemerintah dalam melakukan fungsi alokasi, distribusi, regulasi, dan fungsi stabilisasi (Nasucha, 2004, h.15). Sementara menurut Lewis dalam Nasucha, kebijakan pajak berhubungan dengan tiga fungsi publik, yaitu fungsi alokasi, distribusi, dan stabilisasi (Nasucha, 2004, h.15).

Menurut Pratt dan Kulsrud dalam Nasucha, kebijakan perpajakan secara umum bertujuan sebagai alat untuk mengumpulkan sumber pendanaan. Bagi negara-negara berkembang digunakan untuk mencapai pertumbuhan ekonomi, menciptakan lapangan kerja, menstabilkan perekonomian, mendistribusikan pendapatan dan kekayaan serta meningkatkan tabungan pemerintah ataupun swasta dengan melakukan pembatasan konsumsi barang-barang mewah (Nasucha, 2004, h.16).

Untuk memahami definisi kebijakan pajak, terdapat beberapa konsep yang termuat dalam kebijakan pajak, yaitu (Marsuni, 2006, h.38):

- a. Suatu pilihan atau keputusan yang diambil oleh pemerintah dalam rangka menunjang penerimaan negara, dan menciptakan kondisi ekonomi yang kondusif.
- b. Suatu tindakan pemerintahan dalam rangka memungut pajak, guna memenuhi kebutuhan dana untuk keperluan negara.
- c. Suatu keputusan yang diambil pemerintah dalam rangka meningkatkan penerimaan negara dari sektor pajak untuk digunakan menyelesaikan kebutuhan dana bagi negara.

Tujuan pokok kebijakan perpajakan diantaranya yaitu (Mansury, 2000, h.5):

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

2.2.4 Perdagangan Internasional

Perbedaan letak geografis dan sumber daya antara suatu negara dengan negara lainnya menyebabkan perbedaan atas barang-barang yang dihasilkan pada negara-negara tersebut. Selain itu, hampir tidak ada lagi satu negarapun yang benar-benar mandiri, satu sama lain saling membutuhkan dan saling mengisi. Kenyataan ini meyakinkan bahwa betapa pentingnya peranan perdagangan internasional dalam masa mendatang demi kepentingan ekonomi nasional kita sendiri (MS, 1999, h.3).

Salah satu bentuk dari kegiatan perdagangan internasional yang dilakukan oleh suatu negara ialah impor. Impor merupakan bentuk kebijakan pemerintah dalam memenuhi kebutuhan dalam negeri. Secara umum, impor dapat dijelaskan dalam pengertian sebagai berikut (MS, 1999, h.3):

- a. Suatu kegiatan penerimaan barang yang diproduksi di negara lain untuk dijual di pasar dalam negeri. Hal ini berkaitan dengan arus lalu lintas barang, sehingga otoritas ada pada pabean. Impor ini berakibat adanya aliran keluar valuta asing dari dalam negeri, oleh karena itu impor tersebut harus memenuhi kewajiban pabean seperti diatur dalam undang-undang kepabeanan;

- b. Suatu jasa yang disediakan untuk suatu negara dalam daerah pabean, oleh negara lain, (perbankan, asuransi) atau dari luar daerah pabean, yang mengakibatkan adanya aliran ke luar valuta asing dari dalam daerah pabean. Impor dalam pengertian ini, termasuk dalam bidang pajak;
- c. Impor modal yang diinvestasikan dalam bentuk investasi portofolio, investasi langsung luar negeri berbentuk aset fisik dan impor modal, yang termasuk bidang pajak.

Dilihat dari tujuan barang, impor dibedakan menjadi dua macam, terdiri dari:

1. Impor untuk dipakai

Pengertian impor dipakai mengandung arti (Purwito, 2007, h.67):

- a. Memasukkan barang ke dalam daerah pabean dengan tujuan untuk dipakai, artinya barang tersebut akan dijual kembali atau digunakan/dipakai oleh pemakai akhir (*end user*) atau habis dikonsumsi. Atau dijual kepada konsumen yang memerlukan atau disalurkan ke masing-masing *supplier/distributor* di dalam daerah pabean. Hal ini dilakukan oleh para importir yang bisnisnya merupakan perdagangan atau *trading*,
- b. Memasukkan barang ke dalam daerah pabean untuk dimiliki atau dikuasai oleh orang yang berdomisili di Indonesia;
- c. Dijual ke konsumen, sebagai barang promosi atau bonus yang dilakukan oleh importir produsen;
- d. Dikeluarkan, karena barang-barang tersebut merupakan sisa-sisa produksi yang dapat didaur ulang dan berasal dari Kawasan Berikat. Saat ini untuk sisa barang tersebut dikenakan pembebanan Bea Masuk sebesar 5% dari harga barang sebenarnya (*actual price*).

2. Impor sementara

Impor sementara merupakan fasilitas yang diberikan oleh pemerintah dalam rangka membantu investor untuk menggunakan barang-barang yang dimiliki di luar daerah pabean untuk disewa untuk digunakan di dalam daerah pabean (Purwito, 2007, h.68). Konsep pengaturan impor sementara dimaksudkan untuk memberikan kemudahan atas pemasukan barang dengan

tujuan tertentu dan dalam rangka penggunaan sementara waktu di lokasi yang telah ditentukan dalam izin, berlaku paling lama 3 tahun (Purwito, 2010, h.129).

Usman dan Subroto mengungkapkan definisi Daerah Pabean dalam pengertian impor sebagai:

“daerah tertentu dalam batas mana bea dipungut. Pada hakekatnya seluruh wilayah Indonesia adalah merupakan daerah pabean, kecuali daerah tertentu misalnya pelabuhan bebas Sabang, daerah yang termasuk dalam kawasan *Bounded Warehouse*, dimana bea tidak dipungut.” (Usman & Subroto, 1980, h.4)

Dalam perdagangan internasional dikenal beberapa model teori perdagangan, diantaranya yaitu (Purwito, 2010, h.4):

- a. Steven M. Suranovic menjelaskan bahwa perdagangan internasional berada di bidang ekonomi yang mengaplikasikan model mikro ekonomi untuk membantu memahami ekonomi internasional. Teori ini berisi antara lain mengenai analisis penawaran dan permintaan, perilaku konsumen, persaingan sempurna, struktur pasar oligopolistik dan monopolistik, dan distorsi pasar.
- b. Heckscher-Ohlin mengemukakan bahwa melalui perdagangan, dua negara mendapatkan manfaat dan pertumbuhan ekonomi yang lebih besar melalui perdagangan antara keduanya. Terutama apabila kedua negara mempunyai sumber yang berbeda, satu pihak mempunyai sumber daya alam dan sumber daya manusia yang berlebih dan murah di pihak lain mempunyai modal (peralatan dan mesin).

Kebijakan perdagangan pada zaman merkantilisme hingga saat ini masih dijalankan oleh banyak Negara dalam bentuk Neo Merkantilisme, yaitu kebijakan proteksi untuk melindungi dan mendorong ekonomi industry nasional dengan menggunakan kebijakan tarif atau *Tariff Barrier* dan kebijakan *Nontariff Barrier*. Biasanya *Tariff Barrier* dilaksanakan dengan menggunakan bea masuk anti dumping, *countervailing duty*, sedangkan *Nontariff Barrier*, seperti larangan, sistem kuota, ketentuan teknis, harga patokan (*customs value*), peraturan

kesehatan atau karantina, merupakan proteksi yang lebih banyak digunakan (Hady, 2001, h.25).

2.2.5 Bea Masuk

Bea masuk merupakan pajak atas importasi barang. Usman dan Subroto menjelaskan bahwa bea masuk dikenakan atas jumlah harga barang yang dimasukkan ke dalam daerah pabean berdasarkan tarif yang sudah ditentukan bagi masing-masing golongan barang (Usman & Subroto, 1980, h.3).

Dalam literatur lain, bea masuk juga disebut dengan *tariff*. Nurmantu mendefinisikan *tariff* sebagai pungutan yang dilakukan pada saat ekspor dan impor barang serta konsumsi BKC (Barang Kena Cukai) di dalam Daerah Pabean (Nurmantu, 2003, h.66). *Tariff* dibedakan menjadi dua macam yaitu *Adnaturam* atau *specific tax* dan *ad valorem tax*. *Specific tax* adalah pungutan yang dilakukan pada waktu impor atau ekspor barang dimana penghitungan pungutan tersebut didasarkan pada satuan (ukuran) yang digunakan seperti ukuran panjang, ukuran berat/ton dan ukuran isi, misalnya Rp 10 per m³, Rp 5,- per ton, Rp 25,- per liter, satuan lusin, kodi, gross dan sebagainya. Sedangkan *ad valorem tax* adalah pungutan yang dilakukan pada waktu impor atau ekspor barang (barang pada umumnya) dimana penghitungan pungutan tersebut didasarkan pada nilai barang itu, misalnya 5% x nilai barang (Nurmantu, 2003, h.66-67).

Berdasarkan definisi *tariff*, maka dapat dibedakan definisinya menurut jenis tarif yang dikenakan terhadapnya. Bea Masuk merupakan *ad valorem tax*. Tarif bea masuk ialah tarif dengan persentase tertentu yang ditetapkan pada harga atau nilai barang.

Berdasarkan penggolongan/klasifikasi pajak, bea masuk merupakan jenis pajak tidak langsung karena karakteristik bea masuk memenuhi jenis pajak tidak langsung. Terdapat beberapa kriteria yang dapat digunakan untuk membedakan jenis pajak langsung dan pajak tidak langsung diantaranya yaitu (Rosdiana dan Tarigan, 2005, h.69):

- a. Pajak tidak langsung dibebankan tanpa memperhatikan kondisi wajib pajak.
- b. Suatu pajak disebut pajak tidak langsung apabila beban pajaknya dapat dilimpahkan (*the tax burden can be shifted*) baik seluruhnya maupun

sebagian kepada pihak lain. Bentuk pengalihan beban pajaknya bisa *Forward Shifting* atau *Backward Shifting*.

- c. Secara administratif, jika pemungutan suatu pajak tidak mengenal periodisasi dan bisa terutang setiap saat, maka pajak tersebut termasuk dalam pajak tidak langsung. Seperti importir, pada saat mengimpor barang, ia harus membayar bea masuk, PPN Impor, PPh BM dan PPh Pasal 22 sehingga tidak perlu menunggu sampai akhir bulan atau akhir tahun.

Selain itu, bea masuk juga memiliki beberapa fungsi diantaranya yaitu (Hady, 2000, h.67):

- a. Fungsi *regulerend*, yaitu untuk mengatur perlindungan dan kepentingan ekonomi/industri dalam negeri.
- b. Fungsi *budgetair*, yaitu sebagai salah satu sumber penerimaan negara.
- c. Fungsi demokrasi, yaitu penetapan besarnya tarif bea masuk melalui persetujuan DPR.
- d. Fungsi pemerataan, yaitu untuk pemerataan distribusi pendapatan nasional, misalnya dengan pengenaan tarif bea masuk yang tinggi untuk barang mewah.

Pemerintah memberikan fasilitas dalam lingkup kepabeanan, fasilitas kepabeanan tersebut terdiri dari tiga jenis yaitu (Purwito, 2006, h.258-262):

- a. Tidak Dipungut Bea Masuk

Pada umumnya, pabean bertugas untuk memungut bea masuk atas barang-barang yang dimasukkan dan berlaku sejak memasuki dalam Daerah Pabean. Dikecualikan dalam hal ini, jika barang-barang tersebut tidak diimpor untuk dipakai, maka pungutan bea masuk tidak dikenakan terhadapnya. Adapun pertimbangan tidak dipungut karena barang tersebut akan diangkut lanjut ke pelabuhan lain, baik di dalam ataupun di luar daerah pabean.

- b. Pembebasan dan Keringanan Bea Masuk

Pengertian pembebasan bea masuk diartikan sebagai bea masuk yang tarifnya seharusnya dibayar menjadi 0% (nol persen), dan bukan berarti tidak dipungut bea masuk atas pemasukan barang impor yang berasal dari luar Daerah Pabean, yang dimasukkan untuk dipakai. Sedangkan keringanan

adalah pengurangan sebagian pembayaran atas bea masuk yang diwajibkan, bentuk pembebasan yang diberikan adalah pembebasan relatif.

c. Pengembalian Bea Masuk

Pengembalian bea masuk dapat disebabkan oleh beberapa alasan dan pertimbangan, baik dari pengguna jasa kepabeanan, dari pejabat Bea dan Cukai maupun karena adanya keputusan pengadilan.

Bentuk pembebasan bea masuk menurut tujuannya dibedakan menjadi dua yaitu (Hamdani, 2007, h.391):

a. Pembebasan mutlak

Diartikan sebagai pembebasan secara keseluruhan atas bea masuk yang dipungut sehingga menjadi nol persen, dengan persyaratan seperti ditentukan oleh peraturan perundang-undangan yang ada.

b. Pembebasan relatif

Diartikan sebagai suatu bentuk pembebasan bea masuk dalam arti bahwa pembebasan yang diberikan pemerintah didasarkan atas beberapa persyaratan tertentu. Keringanan yang diberikan merupakan pengurangan sebagian pembayaran atas bea masuk yang diwajibkan.

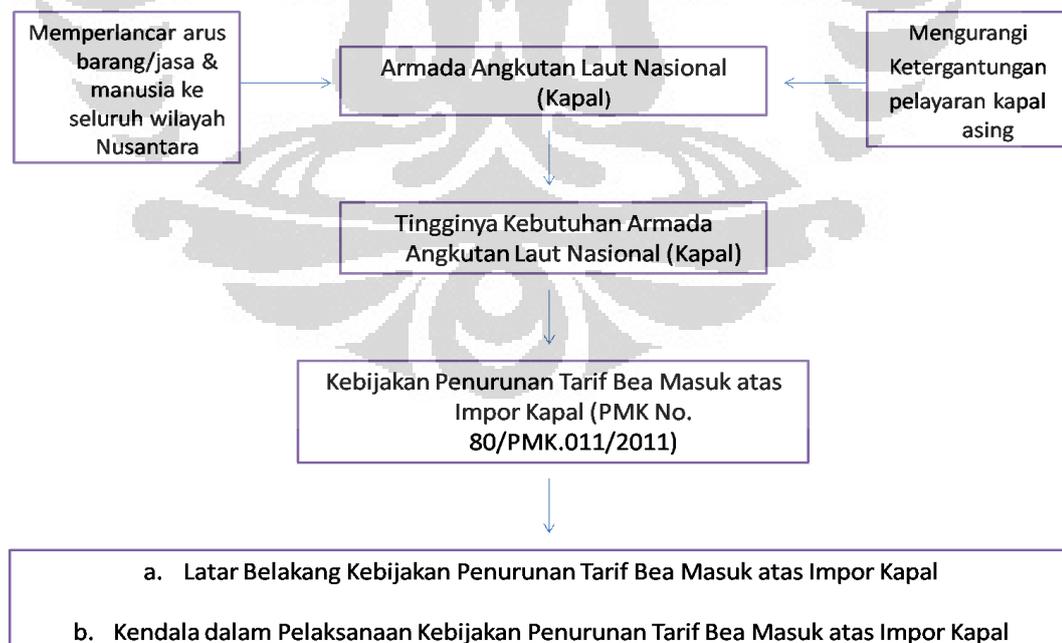
Dari dua bentuk pembebasan bea masuk maka penurunan tarif bea masuk atas impor kapal termasuk dalam pembebasan mutlak karena bea masuk yang dipungut atas pembelian kapal impor adalah nol persen.

Pembebasan bea masuk merupakan fasilitas kepabeanan untuk impor. Fenomena persaingan global yang semakin ketat dan perubahan lingkungan strategis menyebabkan institusi kepabeanan dituntut mampu menjadi fasilitator yang baik terhadap peningkatan daya saing industri dalam negeri. Caranya melalui pemberian berbagai fasilitas dan kemudahan kepada dunia usaha yang kondusif sehingga mampu mendorong pertumbuhan industri dalam negeri yang pada akhirnya akan mampu meningkatkan daya saing perekonomian nasional (Purwito, 2008, h.146-147).

2.2.6 Kerangka Pemikiran

Kebijakan penurunan tarif bea masuk atas impor kapal yang dikeluarkan oleh pemerintah melalui Peraturan Menteri Keuangan merupakan suatu kebijakan publik. Pemerintah mengeluarkan kebijakan tersebut dengan sasaran, yaitu industri pelayaran nasional. Tujuan dikeluarkannya kebijakan tersebut adalah untuk memenuhi sasaran-sasaran pokok penyelenggaraan dan pengembangan pelayaran nasional, dengan demikian akan mendorong dan meningkatkan pula daya saing industri pelayaran nasional. Tujuan dari penerapan sasaran-sasaran pokok penyelenggaraan dan pengembangan pelayaran nasional itu sendiri adalah (1) untuk mencegah atau mengurangi ketergantungan masyarakat terhadap pelayaran kapal-kapal asing; dan (2) untuk memperlancar arus barang/jasa dan manusia ke seluruh wilayah Nusantara secara luas, teratur memenuhi kebutuhan angkutan dengan harga yang wajar, termasuk kedaerah-daerah terpencil (Umar, 2001, h.12).

Berdasarkan konsep-konsep diatas, peneliti membahas permasalahan penelitian mengenai kebijakan penurunan tarif bea masuk atas impor kapal sebagai berikut:



Gambar 2.1 Kerangka Pemikiran

Sumber : Hasil Olahan Peneliti

BAB 3 METODE PENELITIAN

3.1 Pendekatan Penelitian

Pendekatan penelitian yang digunakan di dalam penelitian ini adalah pendekatan kualitatif yang bertujuan untuk mendapatkan pemahaman yang mendalam dan menyeluruh mengenai permasalahan yang diangkat di dalam suatu penelitian seperti yang dijelaskan oleh Creswell, pendekatan kualitatif adalah sebuah proses penyelidikan untuk memahami masalah sosial atau masalah manusia, berdasarkan pada penciptaan gambar holistik yang dibentuk kata-kata, melaporkan pandangan informan secara terperinci, dan disusun dalam sebuah latar ilmiah (Creswell, 1994, h.1-2).

Penelitian ini menggunakan penelitian kualitatif karena peneliti ingin memusatkan pada konteks yang dapat menggambarkan dan membentuk pemahaman dari fenomena yang sedang diteliti. Adapun fenomena permasalahan yang diangkat dalam penelitian ini adalah kebijakan bea masuk atas impor kapal.

3.2 Jenis Penelitian

Penggolongan suatu penelitian dapat dilakukan ke dalam beberapa kategori yaitu tujuan penelitian, manfaat penelitian, dimensi waktu, teknik pengumpulan data dan teknik analisis data.

a. Berdasarkan Tujuan Penelitian

Berdasarkan tujuan penelitian, jenis penelitian yang digunakan adalah penelitian deskriptif. Kountur mengungkapkan bahwa penelitian deskriptif merupakan jenis penelitian yang memberikan gambaran atau uraian atas suatu keadaan se jelas mungkin tanpa ada perlakuan terhadap obyek yang diteliti (Kountur, 2004, h.105). Penelitian ini sendiri bertujuan untuk menggambarkan dan menganalisis kebijakan bea masuk atas impor kapal

b. Berdasarkan Manfaat Penelitian

Berdasarkan manfaat, penelitian ini termasuk ke dalam kelompok penelitian murni, artinya pada penelitian ini manfaat dari hasil penelitian untuk pengembangan akademis. Penelitian ini termasuk penelitian murni,

karena berorientasi pada ilmu pengetahuan. Penelitian murni merupakan penelitian yang memperluas pengetahuan dasar yang menguji penjelasan teoritis, serta memberikan landasan bagi pengetahuan dan pemahaman yang digeneralisasikan pada berbagai kebijakan masalah atau studi (Neuman, 2006, h.24).

c. Berdasarkan Dimensi Waktu Penelitian

Berdasarkan dimensi waktu, penelitian ini termasuk ke dalam *cross sectional research* karena dilakukan dalam waktu tertentu dan hanya dilakukan dalam sekali waktu saja tidak akan melakukan penelitian lain di waktu yang berbeda untuk dijadikan perbandingan. Dalam penelitian yang bersifat *cross sectional* ini, peneliti juga mengumpulkan data dari wawancara terhadap informan-informan tertentu dan dari literatur-literatur yang terkait dalam kurun waktu tertentu. Hal ini seperti yang diungkapkan Kountur, penelitian *cross sectional* merupakan penelitian yang dilakukan dalam waktu tertentu dan hanya dilakukan pada saat tertentu bukan disengaja melakukan pengumpulan data pada waktu-waktu yang berbeda untuk dijadikan pertimbangan (Kountur, 2004, h.106).

d. Berdasarkan Teknik Pengumpulan Data

Dalam penelitian ini, data yang dikumpulkan adalah data yang bersifat primer dan sekunder. Data yang bersifat primer ialah data yang diperoleh langsung dari sumber, sedangkan data sekunder ialah data yang berfungsi sebagai data pendukung dari data primer dan telah diolah terlebih dahulu guna mendapatkan data dan informasi yang lain. Untuk mendapatkan data-data tersebut, peneliti menggunakan teknik pengumpulan data yang berbentuk:

- Studi Kepustakaan (*Library Research*)

Penelitian ini dilakukan dengan cara mengkaji berbagai literatur baik yang berupa buku-buku, jurnal, *paper* atau makalah, hasil-hasil penelitian sebelumnya, bahan seminar, artikel di media cetak atau elektronik, maupun peraturan perundang-undangan yang berkaitan dengan pokok permasalahan yang diteliti dan akan dijadikan landasan dalam menganalisis pokok permasalahan sehingga pada akhirnya dapat

menjawab pokok permasalahan yang diangkat. Data yang diperoleh dari studi kepustakaan merupakan data sekunder yang relevan dengan penelitian.

- Studi Lapangan (*Field research*)

Studi lapangan dilakukan melalui wawancara mendalam (*in depth interview*) dengan beberapa orang informan yang dapat memberikan informasi yang berkaitan dengan penelitian ini serta studi atas dokumen-dokumen yang ditemukan di lapangan. Neuman menjelaskan bahwa studi lapangan merupakan “*qualitative research in which the researcher directly observes and records notes on people in natural setting for an extended period of time*” (Neuman, 2006, h.46). Saat melakukan wawancara mendalam, peneliti akan menggunakan pedoman wawancara dengan pertanyaan terbuka dan melakukan *one by one interview* dengan *audio tape*. Peneliti tidak membatasi pilihan jawaban informan sehingga informan dapat menjawab secara bebas dan lengkap sesuai pendapatnya dalam penelitian ini. Data yang diperoleh dari studi lapangan merupakan data primer yang akan diolah sesuai kebutuhan penelitian yang kemudian akan didukung oleh data-data lainnya (data sekunder).

3.3 Teknik Analisis Data

Teknik yang digunakan dalam menganalisis data penelitian ini adalah analisis data kualitatif. Bogdan dan Biklen dalam Moleong mengemukakan bahwa analisis data kualitatif adalah upaya yang dilakukan dengan jalan bekerja dengan data, mengorganisasikan data, memilahnya menjadi satuan yang dapat dikelola, mensintesiskannya, mencari dan menemukan pola, menemukan apa yang penting dan apa yang dipelajari, dan memutuskan apa yang dapat diceritakan kepada orang lain (Moleong, 2005, h.248). Menurut Suparlan dalam Muhammad dan Djaali, sasaran kajian dalam analisis kualitatif bukanlah gejala-gejala (variabel) melainkan prinsip-prinsip dasar yang menjadi landasan dari perwujudan satuan-satuan gejala, yang dianalisis dalam keterjalinan dengan prinsip-prinsip umum dari suatu gejala lainnya (Muhammad dan Djaali, 2005, h.94). Selain peneliti

mengumpulkan data melalui wawancara, data angka yang merupakan data sekunder juga digunakan untuk melengkapi analisis kualitatif sehingga penggunaan kedua jenis data tersebut menjadi saling melengkapi.

3.4 Informan

Dalam melakukan wawancara, informan harus memenuhi kriteria tertentu, diantaranya yaitu (Neuman, 2006, h.411):

- a. Informan sangat akrab atau familiar dan menyaksikan peristiwa penting yang terkait dengan isu yang diangkat.
- b. Informan tersebut terlibat langsung di lapangan dalam masalah yang diteliti.
- c. Informan memiliki waktu yang cukup untuk melakukan wawancara (interaksi) dengan peneliti.
- d. Informan sebaiknya tidak bersikap analitis (*non analytic*).

Berdasarkan kriteria informan yang dikemukakan diatas dan mengacu pada penelitian ini, maka wawancara dilakukan kepada pihak-pihak yang terkait dengan permasalahan penelitian, diantaranya yaitu:

- a. Badan Kebijakan Fiskal (BKF)

Badan Kebijakan Fiskal merupakan badan yang bertugas melaksanakan analisis di bidang kebijakan fiskal, serta bertugas melakukan kerja sama internasional sesuai dengan yang ditetapkan oleh Menteri Keuangan dan peraturan perundang-undangan yang berlaku. Wawancara dilakukan dengan Miftahudin, Kepala Sub Bidang Tarif Multilateral dan Umum, Pusat Kebijakan Pendapatan Negara.

- b. Direktorat Jenderal Perhubungan Laut

Direktorat Jenderal Perhubungan Laut merupakan direktorat di bawah Kementerian Perhubungan yang bertugas merumuskan dan melaksanakan kebijakan dan standardisasi di bidang perhubungan laut. Wawancara dilakukan dengan Haekal Dachlan, Kepala Sub Direktorat Pengembangan Usaha Angkutan Laut, Direktorat Lalu Lintas Angkutan Laut.

- c. Direktorat Jenderal Industri Unggulan Berbasis Teknologi Tinggi

Direktorat Jenderal Industri Unggulan Berbasis Teknologi Tinggi merupakan direktorat di bawah Kementerian Perindustrian yang bertugas

merumuskan serta melaksanakan kebijakan dan standardisasi teknis di bidang industri unggulan berbasis teknologi tinggi. Wawancara dilakukan dengan Tarscesius Yosep Subagio, Kasubdit Industri Bangunan Lepas Pantai dan Komponen, Direktorat Industri Maritim, Kedirgantaraan, dan Alat Pertahanan.

d. Direktorat Jenderal Bea dan Cukai

Direktorat Jenderal Bea dan Cukai bertugas melaksanakan sebagian tugas pokok Kementerian Keuangan di bidang kepabeanan dan cukai, berdasarkan kebijaksanaan yang ditetapkan oleh Menteri dan mengamankan kebijaksanaan pemerintah yang berkaitan dengan lalu lintas barang yang masuk atau keluar Daerah Pabean dan pemungutan Bea Masuk dan Cukai serta pungutan negara lainnya berdasarkan peraturan perundang-undangan yang berlaku. Wawancara dilakukan dengan Heru Setyo Basuki, Pejabat Pemeriksa Barang Impor, Kantor Pelayanan Utama Bea Cukai Tanjung Priok.

e. *Indonesian National Shipowners Association (INSA)*

INSA merupakan asosiasi perusahaan pelayaran di Indonesia. Peneliti melakukan wawancara dengan Arief Dermawan selaku Anggota Team Kerja Perpajakan, Dewan Pengurus Pusat, INSA.

f. Perusahaan Pelayaran

Peneliti melakukan wawancara dengan pihak perusahaan pelayaran, PT Mitra Bahtera Segara Sejati Tbk. Peneliti melakukan wawancara dengan Andi Julianto selaku Staf Divisi Pajak, PT Mitra Bahtera Segara Sejati Tbk.

g. Akademisi

Wawancara dilakukan kepada pihak akademisi selaku pihak independen yang menguasai konsep kebijakan fiskal dan bea masuk. Peneliti melakukan wawancara dengan Dr. Permana Agung Daradjatun M.Sc.

3.5 Proses Penelitian

Pada tanggal 22 Desember 2010, Pemerintah mengeluarkan PMK Nomor 241/PMK.011/2010 yang mengatur tentang kenaikan tarif bea masuk atas impor kapal menjadi sebesar 5%. Setelah kebijakan tersebut dikeluarkan, terjadi

berbagai penolakan dari pihak industri pelayaran nasional. Selain itu, dalam rangka memenuhi kebutuhan angkutan laut yang terus meningkat, serta menjamin kelancaran perdagangan, kemudian pemerintah mengeluarkan kebijakan penurunan tarif bea masuk atas impor kapal bagi industri pelayaran nasional sebesar 0% yang sekaligus merevisi kebijakan yang telah dikeluarkan melalui PMK Nomor 241/PMK.011/2010. Melalui PMK Nomor 80/PMK.011/2011, diatur kebijakan penurunan tarif bea masuk atas impor kapal menjadi 0%. Kebijakan tersebut direncanakan diterapkan untuk sementara waktu, yaitu sejak tanggal 18 April 2011 sampai dengan tanggal 31 Desember 2011.

Sejak dikeluarkannya PMK Nomor 80/PMK.011/2011 yang mengatur mengenai kebijakan penurunan tarif bea masuk atas impor kapal perlu tinjauan terhadap pertimbangan yang melatarbelakangi dikeluarkannya kebijakan tersebut, serta apa saja yang menjadi kendala dalam pelaksanaan kebijakan tersebut. Oleh karena itu, peneliti mencoba menganalisis kebijakan pemerintah tersebut melalui tinjauan terhadap kebijakan tersebut dengan melibatkan *stakeholders* (pihak yang berkepentingan).

Proses yang dilakukan adalah dengan mengumpulkan data-data dan membaca literatur terkait serta melakukan wawancara terhadap informan dari pihak Badan Kebijakan Fiskal, Direktorat Jenderal Bea dan Cukai, Kementerian Perhubungan, Kementerian Perindustrian, *Indonesian National Shipowner Association* (INSA), perusahaan pelayaran, serta akademisi perpajakan. Proses selanjutnya adalah menganalisis data yang terkumpul, kemudian menarik kesimpulan atas hasil penelitian dengan disertai rekomendasi atas permasalahan yang terkait.

3.6 Site Penelitian

Tempat-tempat yang digunakan di dalam penelitian ini adalah Kantor Badan Kebijakan Fiskal, Kantor Kementerian Perhubungan, Kantor Kementerian Perindustrian, Kantor Direktorat Jenderal Bea Cukai, Kantor *Indonesian National Shipowner Association* (INSA), dan Kantor PT. Mitra Bahtera Segara Sejati Tbk.

3.7 Batasan Penelitian

Agar penelitian ini lebih terarah, maka penelitian ini difokuskan pada industri pelayaran nasional sebagai industri yang menjadi sasaran kebijakan penurunan tarif bea masuk atas impor kapal. Selain itu, kebijakan pajak yang diteliti difokuskan pada kebijakan penurunan tarif bea masuk atas impor kapal yang diatur dalam PMK No. 80/PMK.011/2011 dan juga kebijakan impor sementara untuk impor kapal.

3.8 Keterbatasan Penelitian

Dalam melakukan penelitian, peneliti menyadari benar adanya keterbatasan dalam penelitian ini. Keterbatasan tersebut yaitu peneliti mengalami kesulitan untuk mendapatkan data mengenai jumlah kebutuhan dan jenis kapal yang dibutuhkan oleh industri pelayaran nasional sehingga peneliti tidak dapat membandingkan antara kemampuan yang telah dimiliki galangan kapal nasional dalam membangun kapal baru dengan jumlah dan jenis kapal yang menjadi kebutuhan industri pelayaran nasional.

BAB 4

GAMBARAN UMUM KEBIJAKAN PENURUNAN TARIF BEA MASUK ATAS IMPOR KAPAL BAGI INDUSTRI PELAYARAN NASIONAL

Dalam bab ini, peneliti membagi gambaran umum kebijakan penurunan tarif bea masuk atas impor kapal bagi industri pelayaran nasional menjadi beberapa subbagian terkait dengan industri pelayaran, prosedur impor, asas *cabotage*, dan kebijakan bea masuk atas impor kapal.

4.1 Gambaran Umum Industri Pelayaran

4.1.1 Kegiatan Angkutan Laut

Perdagangan melalui laut dengan menggunakan kapal telah menimbulkan dan mengembangkan kegiatan-kegiatan yang berhubungan dengan pelayaran dan angkutan laut. Kegiatan bisnis penyelenggaraan angkutan laut ini menjadi kegiatan dalam usaha pelayaran, dimana tugas pokoknya yaitu melaksanakan kegiatan pengangkutan barang dan atau penumpang dengan kapal dari satu pelabuhan ke pelabuhan lainnya. Kegiatan pengangkutan ini termasuk pula didalamnya menerima dan menyerahkan/menyampaikan barang tersebut kepada penerima barang di pelabuhan tujuan (Umar, 2001, h.65).

Dapat diketahui bahwa pengangkutan barang melalui laut sangat erat kaitannya dengan usaha pelayaran. Usaha pelayaran adalah usaha yang menyelenggarakan angkutan melalui laut dengan menggunakan kapal yang merupakan sarana penting dalam perdagangan melalui laut, baik nasional maupun internasional. Walaupun pada saat ini, sistem perdagangan internasional telah canggih akibat perkembangan komunikasi, teknologi, dan sistem pembiayaan yang digunakan, namun penyerahan barang realisasinya sebagian besar dilakukan melalui laut (Umar, 2001, h.67). Hal ini dikarenakan kapal dapat mengangkut barang dalam berbagai jenis dan berbagai ukuran, bahkan dalam jumlah yang besar sekalipun dengan menggunakan jenis kapal yang sesuai dengan barang yang akan diangkut.

Undang-Undang No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran menjelaskan tentang lingkup kegiatan angkutan laut, diantaranya yaitu:

- a. Angkutan laut dalam negeri, yaitu kegiatan angkutan laut di wilayah perairan laut Indonesia yang diselenggarakan oleh perusahaan angkutan laut;
- b. Angkutan laut luar negeri, yaitu kegiatan angkutan laut dari pelabuhan Indonesia ke pelabuhan luar negeri atau dari pelabuhan luar negeri ke pelabuhan Indonesia yang diselenggarakan oleh perusahaan angkutan laut;
- c. Angkutan laut khusus, yaitu kegiatan angkutan untuk melayani kepentingan usaha sendiri dalam menunjang usaha pokoknya; dan
- d. Angkutan laut pelayaran-rakyat, yaitu usaha rakyat yang bersifat tradisional dan mempunyai karakteristik tersendiri untuk melaksanakan angkutan di perairan dengan menggunakan kapal layar, kapal layar bermotor, dan/atau kapal motor sederhana berbendera Indonesia dengan ukuran tertentu.

Industri pelayaran Indonesia sendiri berada dibawah Departemen Perhubungan yang terdiri atas beberapa Direktorat, antara lain Direktorat Jendral Perhubungan Laut. Direktorat Lalu Lintas dan Angkutan Laut merupakan bagian dari Direktorat Jendral Perhubungan Laut yang berada dibawah Departemen Perhubungan. Direktorat Lalu Lintas dan Angkutan Laut memiliki tugas sebagai perumus kebijakan, bimbingan teknis dan melakukan evaluasi dibidang Lalu Lintas dan Angkutan Laut Dalam Negeri, Luar Negeri, Angkutan Laut Khusus, Usaha Angkutan Laut serta Pengembangan Sistem dan Informasi Angkutan Laut. Direktorat Lalu Lintas dan Angkutan Alut terdiri dari beberapa Subdirektorat yaitu:

- a. Subdirektorat Angkutan Laut Dalam Negeri;
- b. Subdirektorat Angkutan Luar Negeri;
- c. Subdirektorat Angkutan Laut Khusus dan Penunjang Angkutan Laut;
- d. Subdirektorat Pengembangan Usaha Angkutan Laut;
- e. Subdirektorat Pengembangan Sistem dan Informasi Angkutan Laut; dan
- f. Subdirektorat Tata Usaha.

4.1.2 Perizinan Usaha Pelayaran

Perusahaan pelayaran dalam menjalankan usaha pelayaran wajib memiliki izin usaha pelayaran yang diberikan oleh Menteri atau pejabat yang ditunjuk. Undang-Undang No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran mengatur bahwa dalam sistem perizinan hanya memberlakukan satu izin usaha untuk kegiatan angkutan di perairan. Izin usaha yang diatur dalam Undang-undang No. 17 Tahun 2008 ini mengatur pejabat lain serta Menteri yang berwenang dalam memberikan izin usaha, yaitu:

- a. Bupati/walikota yang bersangkutan bagi badan usaha yang berdomisili dalam wilayah kabupaten/kota dan beroperasi pada lintas pelabuhan dalam wilayah kabupaten/kota;
- b. Gubernur provinsi yang bersangkutan bagi badan usaha yang berdomisili dalam wilayah provinsi dan beroperasi pada lintas pelabuhan antar kabupaten/kota dalam wilayah provinsi; atau
- c. Menteri bagi badan usaha yang melakukan kegiatan pada lintas pelabuhan antar provinsi dan internasional.

Undang-Undang No. 17 Tahun 2008 juga mengatur bahwa tidak adanya ketentuan mengenai penggunaan kapal-kapal asing dalam hal kekurangan kapasitas dan ruangan kapal dalam pengangkutan dalam negeri. Ketentuan ini menegaskan bahwa kapal asing dilarang mengangkut penumpang dan/atau barang antar pulau atau antar pelabuhan di wilayah perairan Indonesia.

4.1.3 Persyaratan Usaha Pelayaran

Persyaratan perusahaan pelayaran untuk menjalankan usaha angkutan laut seperti yang diatur dalam Undang-Undang No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, diantaranya yaitu:

- a. Badan usaha wajib memiliki kapal berbendera Indonesia dengan ukuran sekurang-kurangnya GT 175 (seratus tujuh puluh lima *Gross Tonnage*);
- b. Bagi perusahaan patungan antara orang perseorangan Warga Negara Indonesia atau badan usaha dengan perusahaan angkutan laut asing atau badan hukum asing, memiliki kapal berbendera Indonesia sekurang-

kurangnya GT 5000 (lima ribu *Gross Tonnage*) dan diawaki oleh awak berkewarganegaraan Indonesia.

Ketentuan mengenai pemberian izin bagi perusahaan pelayaran nasional melakukan patungan (*joint venture*) dengan perusahaan pelayaran asing, diharapkan bahwa modal luar negeri dapat ditarik ke Indonesia dan dapat dilakukan alih teknologi serta alih pengetahuan/pengalaman (Umar dan Jemat, 1992, h.38)

Selain itu, perusahaan pelayaran dalam negeri juga harus mendaftarkan diri untuk memperoleh Nomor Pokok Wajib Pajak (NPWP) ke Kantor Pelayanan Pajak (KPP) dimana orang atau badan tersebut bertempat tinggal atau berkedudukan. Selain itu, Wajib Pajak Perusahaan Pelayaran Dalam Negeri juga harus terdaftar dalam Asosiasi Pemilik Perusahaan Pelayaran Nasional atau *Indonesia National Shipowner's Association* (INSA). INSA yang didirikan pada tahun 1967, diakui dan dilegalisir oleh Menteri Perhubungan RI melalui SK No.KP.B/AL-308/PHB-89 tanggal 28 Oktober 1969 sebagai satu-satunya asosiasi yang bersifat pribadi maupun sebagai perusahaan pelayaran niaga milik negara. Sebagai mitra kerja pemerintah, INSA bertujuan untuk menumbuhkembangkan dunia pelayaran nasional, memelihara kesatuan ekonomi Indonesia dan mengurangi ketergantungan ekonomi pada Luar Negeri dalam perdagangan melalui laut. Untuk mencapai tujuannya INSA memiliki tugas untuk:

- a. Membina dan memperjuangkan kepentingan para anggota;
- b. Membantu penyelenggaraan litbang dan diklat;
- c. Menyelenggarakan pelayaran terpadu;
- d. Mengembangkan efisiensi perusahaan pelayaran;
- e. Berperan dalam organisasi pengusaha tingkat nasional, regional, dan internasional.

4.2 Gambaran Umum Asas *Cabotage*

Asas *cabotage* memiliki definisi, yaitu suatu hukum atau suatu konsep dasar dimana armada yang beroperasi pada suatu daerah operasi suatu Negara adalah milik negara tersebut sendiri. Penerapan asas ini berguna untuk memperbaiki dan menjaga keseimbangan perekonomian negara tersebut (Program

Studi Transportasi Laut – FTK ITS, 2011, h.2-3). Di Indonesia sendiri, asas *cabotage* ialah masa dimana diberlakukan regulasi yang mewajibkan seluruh kapal yang beroperasi di perairan Indonesia berbendera Indonesia (Program Studi Transportasi Laut – FTK ITS, 2011, h.7).

Tujuan dari penerapan asas *cabotage* yakni sebagai berikut (Program Studi Transportasi Laut – FTK ITS, 2011, h.7):

- a. Mencegah atau mengurangi ketergantungan kepada pelayaran kapal-kapal asing;
- b. Memperlancar arus barang atau jasa dan manusia ke seluruh wilayah nusantara secara luas dengan pelayanan maksimal akan tetapi dengan harga yang wajar, termasuk ke daerah – daerah terpencil;
- c. Salah satu upaya penyedia kesempatan kerja bagi warga negara; dan
- d. Sebagai andalan dan penunjang sistim Pertahanan dan Keamanan Nasional.

Asas *cabotage* mulai diterapkan di Indonesia, sejak Inpres No. 5 Tahun 2005 dikeluarkan. Dengan diberlakukannya asas ini berarti memberikan hak kepada perusahaan pelayaran nasional untuk beroperasi komersial secara eksklusif. Dalam pelaksanaan asas *cabotage* ini memang diwajibkan menggunakan bendera Republik Indonesia, namun selain itu juga, sesungguhnya penggantian bendera dari asing jadi merah putih itu mengandung implikasi, saham mayoritas (minimal 51 persen) kepemilikan kapal harus berada di tangan perusahaan Indonesia (Program Studi Transportasi Laut – FTK ITS, 2011, h.8-9).

Pada awalnya, asas *cabotage* ini digagas karena disebabkan oleh penggunaan armada angkutan laut di Indonesia masih cenderung bergantung kepada armada angkutan laut asing. Berdasarkan data dari Kementerian Perhubungan, pada posisi Maret 2012, total armada niaga nasional tercatat sebanyak 11.132 unit dengan kapasitas angkut 15.078.519 GT. Angka tersebut berasal dari peningkatan armada niaga nasional milik Perusahaan Angkutan Laut Nasional pemegang Surat Izin Usaha Perusahaan Angkutan Laut (SIUPAL), dari Maret 2005 sebanyak 4.659 unit menjadi sebanyak 9.482 unit pada tahun Maret 2012. Selain itu, angka pada total armada niaga nasional juga berasal dari armada niaga nasional milik Perusahaan Angkutan Laut Khusus pemegang Surat Izin

Operasi Perusahaan Angkutan Laut Khusus (SIOPSUS) yang mengalami peningkatan dari Maret 2005 sebanyak 1.382 unit menjadi sebanyak 1.650 unit pada Maret 2012.

**Tabel 4.1 Jumlah Kapal Berbendera Indonesia
Posisi Maret 2005 s.d Maret 2012 (Unit)**

No.	Jenis Perusahaan	Tahun	
		Maret 2005	Maret 2012
1.	Angkutan Laut	4.659	9.482
2.	Angkutan Laut Khusus	1.382	1.650
	Total	6.041	11.132

Sumber: Direktorat Lalu Lintas dan Angkutan Laut, Direktorat Jenderal Perhubungan Laut, Kementerian Perhubungan

Setiap tahun bisnis di bidang angkutan kapal untuk *offshore* di Indonesia mencapai US\$ 4-5 miliar, dan angka sebesar itu hampir seluruhnya yang menikmati adalah armada kapal asing. Dengan diterapkannya asas *cabotage* ini diharapkan dapat memberikan kesempatan bagi perusahaan pelayaran nasional untuk masuk ke dalam bisnis pengadaan kapal untuk *offshore*. Pada tahun 2009, INSA juga menyatakan bahwa peluang bisnis pada angkutan kapal untuk *offshore* masih sangat terbuka. Selain itu, pada tahun 2011, INSA juga menyatakan bahwa untuk angkutan kapal di bidang *offshore* masih dilayani 54 unit kapal asing (Program Studi Transportasi Laut – FTK ITS, 2011, h. 9-10).

Pihak-pihak yang terlibat dalam pelaksanaan asas *cabotage* terdiri dari berbagai kalangan, diantaranya yaitu (Program Studi Transportasi Laut – FTK ITS, 2011, h. 9-10):

a. Pihak Pemerintah

Inpres No. 5 Tahun 2005 mengamanatkan bahwa dari pihak pemerintah yang diinstruksikan untuk menerapkan asas *cabotage* sebagai berikut:

- 1) Menteri Koordinator Bidang Perekonomian;
- 2) Kepala Badan Perencanaan Pembangunan Nasional;
- 3) Menteri Perhubungan;
- 4) Menteri Keuangan;
- 5) Menteri Dalam Negeri;

- 6) Menteri Perindustrian;
- 7) Menteri Perdagangan;
- 8) Menteri Kehutanan;
- 9) Menteri Pendidikan Nasional;
- 10) Menteri Kelautan dan Perikanan;
- 11) Menteri Energi dan Sumber Daya Mineral;
- 12) Menteri Negara Badan Usaha Milik Negara;
- 13) Menteri Negara Koperasi dan Usaha Kecil dan Menengah; dan
- 14) Para Gubernur/Bupati/Walikota Seluruh Indonesia.

Empat belas pihak diatas adalah pihak-pihak yang diamanatkan untuk aktif dalam perumusan kebijakan dan dapat mengambil langkah-langkah yang diperlukan, serta diamanatkan untuk berpartisipasi aktif dalam penerapan asas *cabotage*.

b. Pelaku Industri

Pelaku industri yang dimaksud ialah perusahaan galangan kapal, perusahaan pelayaran, perusahaan minyak dan gas (migas), perusahaan asuransi, dan sebagainya.

c. Perusahaan Finansial

Perusahaan finansial yang dimaksud ialah lembaga keuangan seperti bank sebagai investor utama.

Untuk mendukung peningkatan pelayaran nasional, Kementerian Perhubungan mengeluarkan *Roadmap* Pelaksanaan Asas *Cabotage* dimana pemerintah mewajibkan seluruh angkutan antar pelabuhan didalam negeri atas setiap pengangkutan komoditas domestik harus diangkut menggunakan kapal nasional dengan bendera Indonesia dan diwakili oleh awak kapal berwarga Negara Indonesia. Hal ini juga dipertegas dengan Undang-Undang Pelayaran No. 17 Tahun 2008 dimana dalam Pasal 8 ayat 1 menyebutkan bahwa “Kegiatan angkutan laut dalam negeri dilakukan oleh perusahaan angkutan laut nasional dengan menggunakan kapal berbendera Indonesia”.

Tabel 4.2 Roadmap Pelaksanaan Asas Cabotage Berdasarkan Komoditi

Komoditi	Tahun						
	01/01/ 2005	01/01/ 2006	01/01/ 2007	01/01/ 2008	01/01/ 2009	01/01/ 2010	01/01/ 2011
Barang Umum (<i>General Cargo</i>)	√	√	√	√	√	√	√
Kayu (<i>Wood</i>)	√	√	√	√	√	√	√
Pupuk (<i>Fertilizer</i>)	√	√	√	√	√	√	√
Semen (<i>Cement</i>)	√	√	√	√	√	√	√
Beras (<i>Rice</i>)	√	√	√	√	√	√	√
Sayur, Buah dan Ikan Segar (<i>Fresh Product</i>)				√	√	√	√
Minyak Kelapa Sawit (<i>CPO</i>)				√	√	√	√
Biji-bijian (<i>Other Grains</i>)				√	√	√	√
Bahan Galian (<i>Mine and Quarry</i>)				√	√	√	√
Biji hasil pertanian (<i>Agri Grain</i>)					√	√	√
Muatan cair dan bahan kimia lainnya (<i>Other Liquid</i>)					√	√	√
Batubara (<i>Coal</i>)						√	√
Minyak Bumi dan Gas (<i>Oil/Petroleum</i>)						√	√
Penunjang kegiatan usaha hulu dan hilir minyak dan gas bumi (<i>offshore</i>)							√
Total Komoditi	5	5	5	9	11	13	14

Sumber : Kementerian Perhubungan, 2010

Jika pada tahun 2010, Kementerian Perhubungan membuat target bahwa penerapan asas *cabotage* mulai pada 7 Mei 2011, namun saat ini, target tersebut mengalami perubahan. Penerapan asas *cabotage* untuk kapal pada sektor minyak dan gas bumi ditargetkan akan diterapkan paling lambat tahun 2015, namun perubahan target tersebut hanya berlaku untuk kapal pada sektor minyak dan gas bumi, tidak berlaku untuk kapal pengangkut penumpang dan barang lainnya. Pemberlakuan asas *cabotage* belum dapat dilaksanakan secara konsekuen pada kegiatan eksplorasi dan eksploitasi migas karena belum tersedianya atau belum cukup tersedianya kapal-kapal penunjang operasi migas berbendera Indonesia. Kondisi ini akan mengakibatkan terganggunya kelangsungan kegiatan migas di lepas pantai, yang berdampak pada ketahanan energi nasional dan pembangunan nasional yang berkelanjutan (Kapal Migas, 2011). Berikut ketentuan mengenai

batas waktu baru penerapan asas *cabotage* yang ditetapkan pada sejumlah jenis kapal.

Tabel 4.3 Pelaksanaan Asas *Cabotage* Pada Kapal Migas

No.	Jenis Kapal	Batas Waktu Penerapan Asas <i>Cabotage</i>
1	Survey Minyak dan Gas Bumi	Akhir Desember 2014
2	Pengeboran	Akhir Desember 2015
3	Konstruksi Lepas Pantai	Akhir Desember 2013
4	Penunjang Operasi Lepas Pantai	Akhir Desember 2012
5	Pengerukan	Akhir Desember 2013
6	<i>Salvage</i> dan Pengerjaan Bawah Air	Akhir Desember 2014

Sumber: Kapal Migas, 2011

4.3 Gambaran Umum Kebijakan Atas Industri Pelayaran

4.3.1 Instruksi Presiden No. 5 Tahun 2005

Aturan yang mengatur mengenai asas *cabotage* dimuat dalam Instruksi Presiden (Inpres) No. 5 Tahun 2005 tentang Pemberdayaan Industri Pelayaran Nasional yang dikeluarkan pada tanggal 28 Maret 2005. Inpres itu menginstruksikan kepada 13 Menteri dan Gubernur/Walikota/Bupati 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.

Tigabelas menteri yang diberikan amanat oleh Inpres tersebut yaitu Menteri Koordinator Bidang Perekonomian, Menteri Negara Perencanaan Pembangunan/Kepala Badan Perencanaan Pembangunan Nasional, Menteri Perhubungan, Menteri Keuangan, Menteri Dalam Negeri, Menteri Perindustrian, Menteri Perdagangan, Menteri Kehutanan, Menteri Pendidikan Nasional, Menteri Kelautan dan Perikanan, Menteri Energi dan Sumber Daya Mineral, Menteri Negara Badan Usaha Milik Negara, dan Menteri Negara Koperasi dan Usaha Kecil dan Menengah.

Berdasarkan Inpres itu, Presiden menginstruksikan kepada Menteri Koordinator Bidang Perekonomian agar mengkoordinasikan pelaksanaan Inpres dan melaporkan secara berkala kepada Presiden. Instruksi ini mencakup sejumlah

kegiatan penting dalam rangka melaksanakan program nasional asas *cabotage* sesingkat-singkatnya.

Tabel 4.4 Kegiatan Pelaksanaan Asas *Cabotage*

No.	Bidang Pelaksana	Kegiatan
1.	Bidang Perdagangan	<ol style="list-style-type: none"> 1. Muatan pelayaran antarpelabuhan di dalam negeri dalam jangka waktu sesingkat-singkatnya setelah Inpres ini berlaku, wajib diangkut dengan kapal berbendera Indoneia dan dioperasikan oleh perusahaan nasional. 2. Muatan impor yang dibiayai pengadaan dan/atau pengangkutannya dibebankan kepada APBN/APBD wajib menggunakan kapal yang dioperasikan oleh perusahaan pelayaran nasional dengan tetap memperhatikan ketentuan perundang-undangan mengenai pengadaan barang/jasa pemerintah. 3. Mendorong diadakannya kemitraan dengan kontrak angkutan jangka panjang antara pemilik barang dan perusahaan angkutan laut nasional.
2.	Bidang Keuangan	<p>a. Perpajakan :</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 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. 2. 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. 3. Menerapkan secara tegas ketentuan mengenai penalty pada perusahaan pelayaran nasional dan perusahaan galangan kapal yang telah mendapatkan insentif, tetapi kemudian melakukan investasi di luar bidang usahanya. <p>b. Lembaga Keuangan :</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Mendorong perbankan nasional untuk berperan aktif dalam rangka pendanaan untuk pengembangan industri pelayaran nasional.

No.	Bidang Pelaksana	Kegiatan
		<ol style="list-style-type: none"> 2. Mengembangkan lembaga keuangan bukan bank yang khusus bergerak di bidang pembiayaan pengembangan industri pelayaran nasional. 3. Mengembangkan ikim pendanaan yang lebih mendorong terciptanya pengembangan armada nasional. <p>c. Asuransi :</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Setiap kapal yang dimiliki atau dioperasikan perusahaan pelayaran nasional atau kapal bekas atau baru yang dibeli atau dibangun di dalam atau di luar negeri untuk jenis, ukuran, dan batas usia tertentu wajib diasuransikan sekurang-kurangnya "<i>hull and machinerics</i>". 2. Muatan barang dan penumpang yang diangkut oleh perusahaan pelayaran nasional yang beroperasi baik di dalam negeri maupun luar negeri wajib diasuransikan. 3. Menetapkan kebijakan yang mendorong perusahaan asuransi nasional yang bergerak di bidang asuransi perkapalan untuk menyesuaikan dengan standar kemampuan retensi asuransi perkapalan internasional.
3.	Bidang Perhubungan	<p>a. Angkutan Laut :</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Menata penyelenggaraan angkutan laut nasional dalam jangka waktu sesingkat-singkatnya sehingga angkutan laut dalam negeri seluruhnya dilayani kapal berbendera Indonesia. 2. Menata kembali jaringan trayek angkutan laut dengan memberikan insentif kepada kapal-kapal dengan trayek tetap dan teratur antara lain melalui pemberian prioritas standard, keringanan tarif jasa kepelabuhan dan penyediaan bunker. 3. Menata kembali proses pergantian bendera kapal dari bendera asing menjadi bendera Indonesia. 4. Mempercepat ratifikasi konvensi internasional tentang piutang maritim yang didahulukan dan hipotek atas kapal dan menyelesaikan persiapan rancangan UU tentang klaim maritim yang didahulukan dan hipotek atas kapal. 5. Mempercepat ratifikasi konvensi internasional tentang penahanan kapal dan ,emyiapkan RUU tentang Penahanan Kapal yang disesuaikan dengan kondisi nasional.

No.	Bidang Pelaksana	Kegiatan
		<p>6. Memberikan dukungan untuk pengembangan pelayaran rakyat antara lain fasilitas pendanaan, peningkatan kualitas kapal, sumber daya manusia, manajemen usaha serta pembangunan prasarana dan sarana pelabuhan untuk pelayaran rakyat.</p> <p>7. Mempercepat pembentukan Forum Informasi Muatan dan Ruang Kapal (IMRK) sehingga dapat diketahui dengan transparan muatan dan kapasitas kapal yang ada.</p> <p>b. Pelabuhan :</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Menata kembali penyelenggaraan pelabuhan dalam rangka memberikan pelayanan yang efektif dan efisien. 2. Menata kembali pelabuhan yang terbuka bagi perdagangan luar negeri dan pelabuhan yang berfungsi untuk lintas batas. 3. Mengembangkan prasarana dan sarana pelabuhan untuk mencapai tingkat pelayanan yang optimal. 4. Mengembangkan manajemen pelabuhan sehingga secara bertahap dan terseleksi terjadi pemisahan fungsi regulator dan operator sehingga memungkinkan kompetisi pelayanan antarterminal di suatu pelabuhan dan antarpelabuhan. 5. Menghapus pengenaan biaya jasa kepelabuhan bagi kegiatan yang tidak ada jasa pelayanannya (<i>no service no pay</i>). 6. Menata kembali prosedur administrasi pelayanan kapal, barang dan penumpang dalam rangka meningkatkan pelayanan di pelabuhan.
4.	Bidang Perindustrian	<ol style="list-style-type: none"> 1. Mendorong tumbuh dan berkembangnya industri perkapalan, termasuk industri perkapalan rakyat baik usaha besar menengah maupun usaha kecil serta koperasi. Pembangunan kapal yang biaya pengadaannya dibebankan kepada APBN/APBD wajib dilaksanakan pada industri perkapalan nasional dengan tetap memperhatikan ketentuan perundang-undangan mengenai pengadaan barang dan jasa pemerintah. 2. Dalam hal pendanaan kapal yang berasal dari luar negeri, pembangunan kapal tersebut diupayakan menggunakan sebanyak-banyaknya muatan lokal dan melakukan alih teknologi.

No.	Bidang Pelaksana	Kegiatan
		3. Pemeliharaan dan reparasi kapal-kapal yang biayanya dibebankan kepada APBN/APBD wajib dilakukan pada industri perkapalan nasional dengan tetap memperhatikan ketentuan perundang-undangan mengenai pengadaan barang/jasa pemerintah.
5.	Bidang Energi dan Sumber Daya Mineral	Memberikan jaminan penyediaan bahan bakar minyak sesuai dengan trayek dan jumlah hari layar kepada perusahaan pelayaran nasional yang mengoperasikan kapal berbendera Indonesia dan melakukan kegiatan angkutan laut dalam negeri.
6.	Pendidikan dan Pelatihan	<ol style="list-style-type: none"> 1. Mendorong pemerintah daerah dan swasta untuk mengembangkan pusat-pusat pendidikan dan pelatihan kepelautan berstandar internasional. 2. Mengembangkan kerjasama antara lembaga pendidikan dan pengguna jasa pelaut dalam rangka menghasilkan pelaut berstandar internasional.

Sumber: INSA, 2011

4.3.2 Undang-Undang No. 17 Tahun 2008

Tiga tahun setelah Inpres No. 5 Tahun 2005 dikeluarkan, lahirlah Undang-Undang (UU) No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran. Pasal 8 dalam UU ini mengatur pula mengenai asas *cabotage* yaitu pada Pasal 8 ayat (1) dan ayat (2). Pasal 8 ayat (1) diatur bahwa kegiatan angkutan laut dalam negeri dilakukan oleh perusahaan angkutan laut nasional dengan menggunakan kapal berbendera Indonesia serta diawaki oleh awak kapal berkewarganegaraan Indonesia. Sementara Pasal 8 ayat (2) diatur bahwa kapal asing dilarang mengangkut penumpang dan/atau barang antar pulau atau antar pelabuhan di wilayah perairan Indonesia. Penjelasan pasal 8 ayat 1 menyebutkan bahwa penggunaan kapal berbendera Indonesia oleh perusahaan angkutan laut nasional dimaksudkan dalam rangka pelaksanaan asas *cabotage* guna melindungi kedaulatan Negara dan mendukung perwujudan wawasan nusantara serta memberikan kesempatan berusaha yang seluas-luasnya bagi perusahaan angkutan laut nasional dalam memperoleh pangsa muatan.

Peraturan perundang-undangan mengenai kegiatan pelayaran yang berlaku pada saat ini telah memuat sanksi atas pelanggaran asas *cabotage*. Dalam UU

Pelayaran sanksi yang diberikan atas pelanggaran asas *cabotage* terdiri dari sanksi administratif dan sanksi pidana. Bagi kapal asing yang mengangkut penumpang dan/atau barang antarpulau atau antarpelabuhan di wilayah perairan Indonesia akan dikenakan sanksi administratif berupa (INSA, 2011, h.28):

- a. Peringatan.
- b. Denda administratif.
- c. Pembekuan izin atau pembekuan sertifikat.
- d. Pencabutan izin atau pencabutan sertifikat.

Sementara orang yang mengoperasikan kapal asing untuk mengangkut penumpang dan/atau barang antarpulau atau antarpelabuhan di wilayah perairan Indonesia dipidana dengan pidana penjara paling lama 5 tahun dan denda paling banyak Rp 600.000.000.

4.3.3 Kebijakan Tarif Bea Masuk

Berbagai tujuan pemerintah dalam melaksanakan kebijakan tarif bea masuk diantaranya yaitu (Kementerian Keuangan, 2010, h.1):

- a. Meningkatkan daya saing produk buatan Indonesia di pasaran lokal maupun internasional;
- b. Mengurangi hambatan perdagangan non tarif dan menggantinya dengan tarif;
- c. Melindungi konsumen dalam negeri;
- d. Meningkatkan investasi dan pengembangan industri dalam negeri;
- e. Melindungi produk dalam negeri dari produk impor; dan
- f. Menambah pendapatan negara untuk memperlancar pelayanan.

Untuk mencapai berbagai tujuan yang telah ditetapkan tersebut, maka dibuatlah berbagai implementasi untuk melaksanakan kebijakan tarif bea masuk yaitu (Kementerian Keuangan, 2010, h.4):

- a. Penurunan tarif bea masuk

Penurunan tarif bea masuk ini dilakukan secara bertahap dalam kurun waktu dari tahun 1996-2003 dengan sasaran tarif bea masuk dari 0-

10% pada tahun 2003. Penurunan tarif bea masuk ini memiliki tujuan-tujuan tersendiri yaitu:

- Meningkatkan efisiensi industri dalam negeri;
- Menciptakan kepastian berusaha; dan
- Mendukung liberalisasi perdagangan internasional.

b. Harmonisasi tarif bea masuk

Program harmonisasi tarif bea masuk ini dilakukan dengan menyesuaikan tarif bea masuk secara bertahap untuk kurun waktu tahun 2005-2010 dengan sasaran tarif bea masuk 0-5% pada tahun 2010. Program harmonisasi tarif bea masuk ini juga memiliki tujuan tersendiri yaitu:

- Peningkatan efisiensi dan daya saing industri;
- Perlakuan yang adil bagi seluruh industri;
- Kepastian berusaha bagi investor;
- Mengantisipasi globalisasi ekonomi; dan
- Meningkatkan efisiensi administrasi kepabeanan dan pencegahan penyelundupan.

Pertimbangan dikeluarkannya program harmonisasi tarif bea masuk ialah dengan menggunakan pendekatan sektoral dan dengan melakukan penyesuaian tarif bea masuk sesuai dengan tingkat daya saing produk dalam negeri. Pada tahap awal, tarif bea masuk memang tidak harmonis, namun dengan diberlakukannya program harmonisasi tarif bea masuk diharapkan ketika pada akhir periode (2010) tarif relatif harmonis. Pengecualian dari pola harmonisasi tarif bea masuk hanya dapat dilakukan apabila terdapat justifikasi yang kuat dari kepentingan nasional, oleh karena itu, penerapan program ini perlu memperhatikan kondisi ekonomi dan industri secara nasional.

Program harmonisasi tarif bea masuk diberlakukan dengan dikeluarkannya PMK No. 132/PMK.010/2005 tentang Program Harmonisasi Tarif Bea Masuk 2005-2010 Tahap Kedua. PMK No. 132/PMK.010/2005 ini dikeluarkan dengan tujuan untuk melaksanakan kebijakan penyederhanaan prosedur dan fasilitasi ekspor dan impor sebagaimana yang tercantum dalam Instruksi Presiden Nomor 5

Tahun 2003, dimana merupakan hal yang perlu untuk merumuskan program harmonisasi tarif Bea Masuk komoditi impor untuk kurun waktu tahun 2005-2010. Selain itu juga, PMK ini merupakan kelanjutan dari Program Harmonisasi Tarif Bea Masuk Tahap Pertama yang telah ditetapkan dengan PMK No. 591/PMK.010/2004.

PMK No. 132/PMK.010/2005 mengatur mengenai Pola Umum Program Harmonisasi Tarif Bea Masuk Tahap Kedua pada tahun 2005-2010. Pola Umum Program Harmonisasi Tarif Bea Masuk yang ditetapkan meliputi kelompok produk logam, mesin dan maritim, aluminium, alat angkut darat dan kedirgantaraan, elektronika dan teknologi informasi, tekstil dan produk tekstil, aneka lainnya, kimia hulu, kimia hilir, agro, hasil hutan dan selulosa, kimia hasil pertanian dan perkebunan, batu permata, barang seni dan barang kerajinan.

Untuk produk maritim terdapat dalam kelompok industri logam, mesin dan maritim dengan pola umum program harmonisasi tarif bea masuk seperti dibawah ini:

Tabel 4.5 Pola Umum Program Harmonisasi Tarif Bea Masuk Indonesia Untuk Produk Maritim Tahun 2005-2010

<i>Kelompok Industri</i>	<i>2005</i>	<i>2006</i>	<i>2007</i>	<i>2008</i>	<i>2009</i>	<i>2010</i>
<i>Maritim</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>5</i>

Sumber: PMK No. 132/PMK.010/2005, diolah peneliti

Dengan ditetapkannya kenaikan tarif bea masuk sebesar 5% pada tahun 2010 untuk produk maritim, maka selanjutnya pada 22 Desember 2010, dikeluarkanlah PMK No.241/PMK.011/2010 Tentang Perubahan Keempat Atas PMK No.110/PMK.010/2006 Tentang Penetapan Sistem Klasifikasi Barang dan Pembebanan Tarif Bea Masuk Atas Barang Impor. PMK No.241/PMK.011/2010

dikeluarkan dengan tujuan untuk melaksanakan program harmonisasi tarif Bea Masuk Indonesia Tahun 2005-2010. Untuk produk maritim sendiri, dalam PMK ini menetapkan bahwa sebanyak 43 pos tarif dikenakan kenaikan tarif bea masuk sebesar 5%.

Dalam perjalanan diberlakukannya PMK No.241/PMK.011/2010 ini, mengalami banyak penolakan, khususnya pada bagian produk maritim yang dikenakan kenaikan tarif bea masuk sebesar 5% tersebut, dari pihak industri pelayaran, maka pada 13 April 2011, dikeluarkanlah PMK No.80/PMK.011/2011 Tentang Perubahan Ketujuh Atas PMK No.110/PMK.010/2006 Tentang Penetapan Sistem Klasifikasi Barang dan Pembebanan Tarif Bea Masuk Atas Barang Impor. PMK No.80/PMK.011/2011 ini dikeluarkan dalam rangka meningkatkan daya saing industri tertentu, jasa pelayaran, dan industri perfilman di dalam negeri dimana perlu dilakukan penyesuaian terhadap pembebanan tarif bea masuk atas barang impor berupa produk-produk bahan baku dan barang modal industri tertentu, produk-produk kapal tertentu, dan produk-produk bahan baku dan peralatan film tertentu.

Sehubungan dengan penerbitan PMK No. 80/PMK.011/2011 tanggal 13 April 2011 dapat dijelaskan hal-hal sebagai berikut (Kementerian Keuangan 2011, h.1-2):

1. PMK No. 80/PMK.011/2011 berlaku sejak tanggal 18 April 2011. Pengundungannya dilakukan melalui Berita Negara Republik Indonesia Nomor 222 tanggal 18 April 2011.
2. PMK No. 80/PMK.011/2011 menetapkan perubahan tarif bea masuk atas 190 produk (pos tarif) yang meliputi lima sektor industri, yaitu:
 - a. Industri kimia dasar;
 - b. Industri makanan;
 - c. Industri mesin;
 - d. Industri elektronika, di dalamnya termasuk peralatan film; dan
 - e. Industri maritim.
3. Kesemua produk-produk tersebut dapat dikelompokkan menjadi tiga, yaitu:
 - a. Bahan baku;
 - b. Barang modal; dan

- c. Barang konsumsi.
4. Kebijakan tarif bea masuk yang diambil untuk masing-masing kelompok adalah bahwa untuk kelompok bahan baku dan barang modal yang terdiri dari 182 pos tarif, tarif bea masuknya diturunkan dari sebelumnya 5% menjadi 0%, dengan rincian:
 - a. Industri kimia dasar sebanyak 59 pos tarif yang antara lain terdiri dari produk propena dan etilena sebagai bahan baku plastik, hidrokinon sebagai bahan baku kosmetik, hidantoin sebagai bahan baku obat, karbofuran sebagai bahan baku pestisida dan bahan pewarna tekstil.
 - b. Industri makanan sebanyak 1 pos tarif, yaitu minyak kacang kedelai sebagai bahan baku pembuatan margarine, shortening dan minyak salad.
 - c. Industri mesin sebanyak 91 pos tarif sebagai mesin untuk pengolahan serat tekstil, mesin tenun, mesin rajut, mesin jahit, mesin cetak injeksi untuk karet dan plastik, peralatan mesin percetakan, inkubator penetas untuk unggas dan turbin uap.
 - d. Industri elektronika sebanyak 16 pos tarif yang antara lain terdiri dari mesin cuci dan mesin pengering sebagai barang modal untuk industri tekstil dan garment dan barang modal yang digunakan untuk industri perakitan TV, kompresor untuk mesin pendingin dan aksesoris untuk peralatan perekam audio visual. Sebanyak 2 pos tarif lainnya dari industri elektronik ini merupakan peralatan perfilman, yaitu lensa objektif untuk kamera dan proyektor untuk fotografi serta kamera untuk sinematografi.
 - e. Industri perkapalan sebanyak 13 pos tarif dalam rangka program pemutihan 1.000 kapal guna memenuhi asas *cabotage*.
 5. Untuk barang-barang konsumsi yang terdiri dari 8 pos tarif dan berada di industri makanan, tarif bea masuknya dinaikkan dari yang berlaku sebelumnya, yaitu 5% menjadi 10%.
 6. Adapun tujuan dari kebijakan menurunkan tarif bea masuk atas produk-produk yang termasuk kelompok bahan baku dan barang modal adalah agar industri hilir yang menggunakan bahan baku dan barang modal tersebut

dalam memproduksi dapat menghasilkan produk-produk jadi yang berdaya saing. Sedangkan tujuan dari kebijakan menaikkan tarif bea masuk atas produk-produk konsumsi adalah guna melindungi industri hilir yang menghasilkan produk-produk tersebut dari serbuan impor.

7. Terdapat dua skema dalam penetapan tarif bea masuk berdasarkan PMK No. 80/PMK.011/2011, yaitu:
 - a. Atas 25 produk barang modal, yaitu 12 pada industri mesin dan 13 pada industri maritim yang berpotensi untuk dikembangkan industrinya di dalam negeri, kebijakan penurunan tarif bea masuk menjadi 0% diterapkan untuk sementara waktu, yaitu sejak tanggal diundangkannya Permenkeu Nomor 80/2011 sampai dengan tanggal 31 Desember 2011. Terhitung sejak tanggal 1 Januari 2012, tarif bea masuk dikembalikan seperti semula, yaitu 5%.
 - b. Atas 165 produk yang meliputi 157 bahan baku dan barang modal dan 8 produk konsumsi, tarif bea masuk tetap berlaku sesuai PMK No.80/PMK.011/2011 untuk seterusnya sampai dirumuskannya kebijakan baru jangka panjang guna melaksanakan fungsi tarif bea masuk sebagai salah satu instrumen pengembangan industri.

4.3.4 Kebijakan Impor Sementara

Kebijakan impor sementara diatur dalam PMK No.142/PMK.04/2011 tentang impor sementara. Definisi dari impor sementara berdasarkan PMK No.142/PMK.04/2011, yaitu pemasukan barang impor ke dalam Daerah Pabean yang benar-benar dimaksudkan untuk diekspor kembali dalam jangka waktu paling lama 3 (tiga) tahun. Untuk dapat menggunakan impor sementara, telah diatur berbagai persyaratan diantaranya sebagai berikut:

- a. Tidak akan habis dipakai;
- b. Mudah dilakukan identifikasi;
- c. Dalam jangka waktu Impor Sementara tidak mengalami perubahan bentuk secara hakiki kecuali aus karena penggunaan;
- d. Tujuan penggunaan barang tersebut jelas; dan

- e. Terdapat dokumen pendukung bahwa barang tersebut akan diekspor kembali.

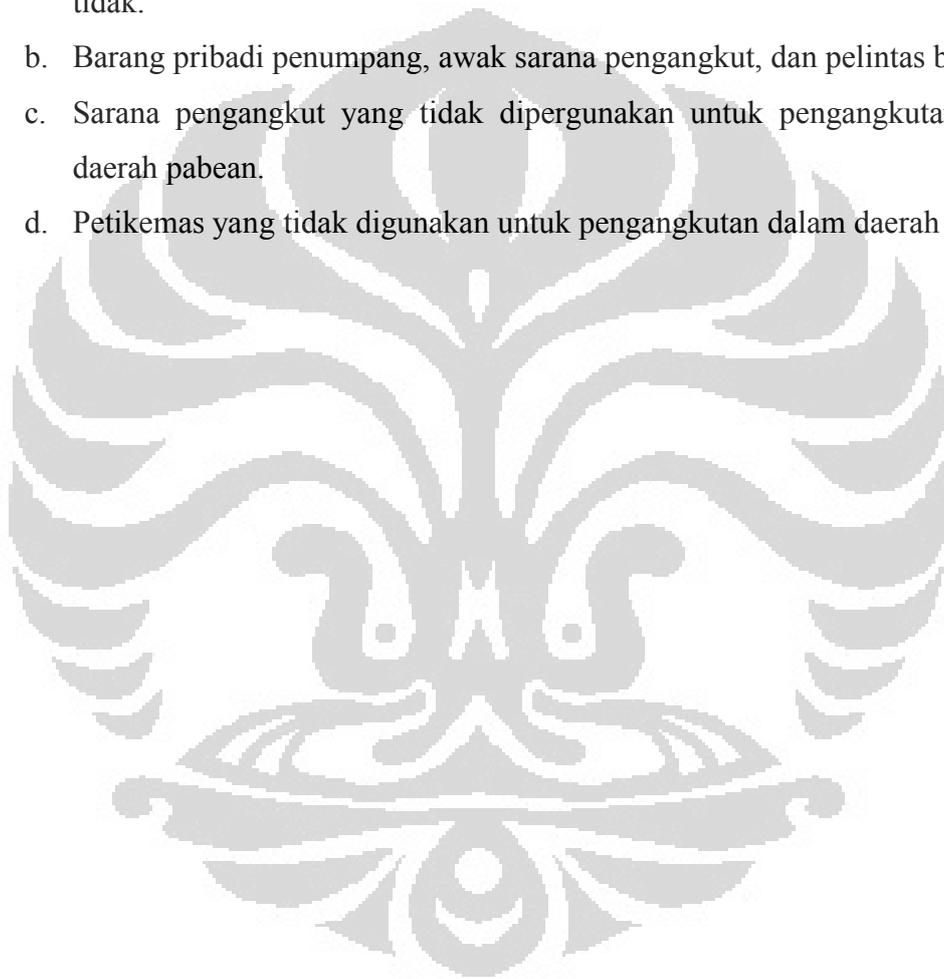
Pada Pasal 3 ayat (2) huruf p dalam PMK ini, ditetapkan bahwa untuk kapal yang diimpor oleh perusahaan pelayaran niaga nasional atau perusahaan penangkapan ikan nasional, dapat menggunakan impor sementara dengan diberikan fasilitas pembebasan bea masuk.

Untuk dapat mengajukan permohonan izin impor sementara, terdapat berbagai persyaratan yang wajib dipenuhi, diantaranya yaitu:

- a. Untuk mendapatkan izin Impor Sementara, Importir mengajukan permohonan secara tertulis kepada Kepala Kantor Pabean tempat pemasukan Barang Impor Sementara.
- b. Permohonan untuk memperoleh izin Impor Sementara dapat diajukan kepada Direktur Jenderal Bea dan Cukai dalam hal:
 - Barang Impor Sementara digunakan untuk kegiatan berskala internasional;
 - Kantor Pabean tidak dapat digunakan untuk melakukan pelayanan pemenuhan kewajiban kepabeanan yang disebabkan karena terjadi bencana alam atau dalam kondisi keadaan memaksa;
 - Barang Impor Sementara digunakan untuk operasi perminyakan dan pertambangan; atau
 - Barang Impor Sementara diperlukan dalam rangka efisiensi dan efektivitas untuk kemudahan pelayanan pemberian izin Impor Sementara.
- c. Ketentuan mengenai pengajuan permohonan untuk memperoleh izin Impor Sementara dikecualikan terhadap barang dengan kriteria sebagai berikut:
 - Barang pribadi penumpang, barang pribadi awak sarana pengangkut, dan barang pribadi pelintas batas;
 - Sarana pengangkut yang tidak dipergunakan untuk pengangkutan dalam Daerah Pabean; atau
 - Petikemas yang tidak digunakan untuk pengangkutan dalam Daerah Pabean.

Bagi importir yang memperoleh fasilitas pembebasan bea masuk dalam impor sementara, wajib menyerahkan jaminan ke Kepala Kantor Pabean Tempat Pemasukan, sebesar bea masuk dan pajak dalam rangka impor yang terutang yang terutang atau yang seharusnya dibayar atas barang impor yang bersangkutan. Ditetapkan pula pengecualian penyerahan jaminan atas:

- a. Kemasan yang digunakan dalam rangka pengangkutan dan/atau pengemasan barang impor atau ekspor baik secara berulang-ulang maupun tidak.
- b. Barang pribadi penumpang, awak sarana pengangkut, dan pelintas batas.
- c. Sarana pengangkut yang tidak dipergunakan untuk pengangkutan dalam daerah pabean.
- d. Petikemas yang tidak digunakan untuk pengangkutan dalam daerah pabean.



BAB 5

ANALISIS KEBIJAKAN PENURUNAN TARIF BEA MASUK ATAS IMPOR KAPAL

Dengan kondisi geografis Indonesia yang merupakan negara kepulauan terbesar di dunia, membuat industri maritim perlu mendapatkan dukungan dari semua kalangan, terutama pemerintah sebagai pembuat kebijakan. Salah satu kebijakan yang dikeluarkan oleh pemerintah adalah kebijakan penurunan tarif bea masuk atas impor kapal sebesar 0% yang ditujukan untuk industri pelayaran, sebagai salah satu sub sektor dalam industri maritim.

Bab ini akan menganalisis latar belakang, serta kendala dalam pelaksanaan kebijakan penurunan bea masuk atas impor kapal. Dikeluarkannya kebijakan ini tentunya didasari oleh beberapa pertimbangan yang melatarbelakanginya. Berikut ini akan diuraikan pertimbangan yang melatarbelakangi perumusan kebijakan penurunan bea masuk atas impor kapal. Selain itu, dalam pelaksanaan suatu kebijakan besar kemungkinan terjadi kendala dalam pelaksanaannya. Pada bab ini pula akan diuraikan kendala-kendala yang terjadi dalam pelaksanaan kebijakan ini dalam mencapai tujuan-tujuan yang telah direncanakan.

5.1 Latar Belakang Kebijakan Penurunan Bea Masuk Atas Impor Kapal bagi Industri Pelayaran Nasional

Sejak diundangkannya Undang-Undang No.10 Tahun 1995 sebagaimana telah diubah dalam Undang-Undang No.17 Tahun 2006 tentang Kepabeanan memberikan kepastian hukum dan menegaskan peran bea masuk dalam kebijakan fiskal. Bea masuk menjadi instrumen kebijakan fiskal di bidang kepabeanan yang dapat mendukung perekonomian nasional melalui peningkatan daya saing industri dalam perdagangan global.

Sebagai implementasi kebijakan tarif bea masuk, dikeluarkan program harmonisasi tarif bea masuk. Program ini dikeluarkan untuk menyesuaikan tarif bea masuk secara bertahap untuk kurun waktu 2005-2010 dengan sasaran tarif bea masuk 0-5% pada tahun 2010. Program harmonisasi tarif bea masuk dikeluarkan dengan berbagai tujuan, yaitu (1) peningkatan efisiensi dan daya saing industri

industri; (2) perlakuan yang adil bagi seluruh industri; (3) kepastian berusaha bagi investor; (4) mengantisipasi globalisasi ekonomi; dan (5) meningkatkan efisiensi administrasi kepabeanan dan pencegahan penyelundupan.

Usaha peningkatan daya saing bagi industri pelayaran nasional kembali digencarkan dengan dikeluarkannya kebijakan melalui Instruksi Presiden (Inpres) No. 5 Tahun 2005 tentang Pemberdayaan Industri Pelayaran Nasional. Kebijakan tersebut mengamanatkan tentang penataan angkutan barang/muatan antar pelabuhan dalam negeri sehingga angkutan barang/muatan antar pelabuhan laut di dalam negeri seluruhnya dilayani oleh kapal-kapal berbendera Indonesia. Dengan melibatkan berbagai elemen yang terlibat dalam peningkatan daya saing industri pelayaran nasional, dirumuskanlah suatu kebijakan yang diharapkan mampu mendorong daya saing industri pelayaran nasional.

5.1.1 Tantangan Industri Pelayaran Nasional

Pemerintah pernah mengeluarkan kebijakan yang bertujuan untuk mendukung upaya pengembangan armada nasional melalui Inpres No. 4 Tahun 1985 dan Paket Deregulasi 21 November 1988 (Paknov) yang bertujuan untuk menciptakan efisiensi di subsektor pelayaran. Inti dari kebijakan tersebut adalah menyederhanakan seluruh prosedur kepelabuhanan dan pelayaran serta memberikan kemudahan kepada semua pihak untuk ikut serta dalam penyelenggaraan angkutan laut di Indonesia termasuk ikut sertanya perusahaan pelayaran asing secara terbuka bagi penyelenggaraan angkutan laut ekspor-impor.

Seiring berjalannya kedua kebijakan tersebut menciptakan dua hasil yang memiliki sisi yang berbeda. Di satu sisi, efisiensi dalam subsektor perhubungan laut meningkat karena armada asing menawarkan harga angkut yang murah dengan kapasitas besar, tetapi di sisi lain, armada niaga nasional terpukul akibat berpindahnya konsumen menggunakan armada asing. Sebelum dikeluarkannya Inpres No. 5 Tahun 2005, perusahaan pelayaran nasional hanya mampu menyerap 35% pangsa pasar angkutan laut dalam negeri dan sisanya diambil oleh perusahaan pelayaran asing.

Kemudian, armada niaga nasional mencoba menurunkan tarif angkutannya demi memperbesar porsi muatan angkutannya. Armada nasional dapat melakukan

hal ini karena pada saat itu, pemerintah tidak mengatur tarif angkutan laut untuk barang. Namun, karena terbentur kapasitas angkutnya yang kecil, armada nasional masih tetap sulit mendapat jatah muatan karena dipandang tidak efisien dan biayanya lebih mahal. Maka dari itu, armada nasional memang harus melakukan pengadaan kapal dengan kapasitas yang lebih besar untuk memperbesar porsi muatan angkutannya.

Kemudian Pemerintah mengeluarkan Inpres No. 5 Tahun 2005. Tidak lama setelah Inpres tersebut dikeluarkan, terdapat 1.269 perusahaan pelayaran di Indonesia. INSA menyatakan bahwa dari 1.269 perusahaan pelayaran tersebut terdapat beberapa perusahaan pelayaran yang telah mempunyai kapal dalam jumlah besar seperti PT Bhaita, PT Djakarta Lloyd, PT Gebejaya Sejati, PT Aneka Atlaticindo Nindyatama, PT Aria Indonesia Jaya, dan sebagainya. Dari sekitar 1.269 perusahaan pelayaran yang ada ternyata tidak semuanya memiliki kapal sendiri, tetapi ada pula yang melakukan sewa/*charter* dari negara lain.

Jika melihat perbandingan antara sebelum dan setelah Inpres No. 5 Tahun 2005 dikeluarkan, jumlah armada niaga nasional mengalami peningkatan setelah Inpres tersebut dikeluarkan, sedangkan armada asing mengalami penurunan. Jika pada tahun 2004, armada nasional mencapai 5.539 unit, maka armada asing mencapai 2.494 unit. Setelah diberlakukan Inpres No. 5 Tahun 2005, maka jumlah armada nasional bertambah menjadi 6.012 unit, sedangkan armada asing jumlahnya berkurang menjadi 1.955 unit. Pada tahun 2006 pun armada nasional terus bertambah menjadi 6.428 unit, sedangkan armada asing kembali berkurang menjadi 1.448 unit. Berdasarkan gambaran ini terlihat bahwa setelah dikeluarkannya Inpres No. 5 Tahun 2005, armada nasional mengalami pertumbuhan yang signifikan. Lebih lanjut dapat dilihat pada Tabel 5.1.

Tabel 5.1 Perbandingan Armada Nasional dan Armada Asing Tahun 2003-2011

Tahun	Armada (unit)			Pertumbuhan (%)	
	Nasional	Asing	Jumlah	Nasional	Asing
2003	5.333	2.447	7.780		
2004	5.539	2.494	8.033	3,9	1,9
2005	6.102	1.955	7.967	8,5	-21,6

Tahun	Armada (unit)			Pertumbuhan (%)	
	Nasional	Asing	Jumlah	Nasional	Asing
2006	6.428	1.448	7.876	6,9	-25,9
2007	7.154	1.154	8.391	11,3	-20,3
2008	8.165	977	9.142	14,1	-15,3
2009	9.164	865	10.029	12,2	-11,5
2010	9.945	692	10.637	8,5	-20
2011	10.902	562	11.464	9,6	-18,8

Sumber: Direktorat Lalu Lintas dan Angkutan Laut, Direktorat Jenderal Perhubungan Laut, Kementerian Perhubungan

Inpres No. 5 Tahun 2005 membawa hasil yang positif terhadap pelayaran nasional dalam meningkatkan jumlah armada niaga nasional. Berdasarkan data dari Direktorat Jenderal Perhubungan Laut tahun 2011, jumlah armada nasional menjadi 10.902 unit atau mengalami kenaikan sebesar 957 unit dari jumlah sebelumnya.

Perkembangan industri pelayaran nasional sejak dikeluarkannya Inpres No. 5 Tahun 2005 mengalami pertumbuhan yang signifikan jika dibandingkan sebelum Inpres tersebut diberlakukan. Inpres No. 5 Tahun 2005 dijalankan bersamaan dengan asas *cabotage* yang mulai bertahap dilaksanakan untuk memajukan sektor maritim, yang terdapat pula didalamnya industri pelayaran sebagai sub sektor dari industri maritim. Pelayaran nasional pun kini dapat mulai menguasai pengangkutan dengan menggunakan armada nasional, yang sebelumnya menjadi porsi bagian yang cukup besar dikuasai oleh pelayaran asing., seperti yang diutarakan oleh Arief Dermawan, Anggota Team Kerja Perpajakan, Dewan Pengurus Pusat, *Indonesian National Shipowners' Association* (INSA):

“Secara umum, industri pelayaran nasional kini sedang bagus-bagusnya. Sejak keluarnya Inpres No. 5 Tahun 2005 itu dampaknya cukup bagus dan ditambah dengan diterapkannya asas cabotage tersebut, pemberdayaan perusahaan pelayaran nasional lebih ditingkatkan. Kalau dulu kan porsi perusahaan pelayaran asing menguasai pangsa pasar nasional cukup besar, sekarang secara bertahap mulai banyak dikuasai oleh nasional. Secara umum dapat dibilang cukup signifikan perubahannya dan armada nasional kini mendominasi kegiatan angkutan laut nasional.” (Wawancara dengan Arief Dermawan, tanggal 7 Juni 2012)

Secara umum, kondisi industri pelayaran nasional memang mengalami kemajuan dalam pangsa angkutan laut nasional, disisi lain ternyata jika melihat profil perusahaan pelayaran nasional, diketahui bahwa masih banyak perusahaan pelayaran nasional yang termasuk dalam skala kecil. Sementara perusahaan pelayaran dengan skala menengah atau bahkan besar berada dalam jumlah yang sedikit, sebagaimana pernyataan Haekal Dachlan, Kepala Sub Direktorat Pengembangan Usaha Angkutan Laut, Direktorat Lalu Lintas Angkutan Laut, Direktorat Jenderal Perhubungan Laut, Kementerian Perhubungan:

“Berdasarkan kajian yang dikeluarkan oleh Study on the Development of Domestic Sea Transportation and Maritime Industry in the Republic of Indonesia (Stramindo), dimana kajian tersebut difasilitasi oleh Kementerian Perhubungan, mengenai kondisi perusahaan pelayaran nasional saat ini, menyatakan bahwa sekitar 79% perusahaan pelayaran nasional merupakan perusahaan skala kecil, sekitar 15% merupakan perusahaan skala menengah, dan sisanya sekitar 6% ialah perusahaan berskala besar.”
(Wawancara dengan Haekal Dachlan, tanggal 7 Mei 2012)

Perusahaan dengan skala kecil tersebut tentu tidak akan memiliki modal yang besar dalam menjalankan usahanya di bidang angkutan laut. Dengan banyaknya perusahaan pelayaran nasional berskala kecil dapat menggambarkan bahwa kemampuan daya beli kapal sebagai armada angkutan laut untuk menunjang usaha mereka masih rendah, sebagaimana pernyataan Haekal Dachlan:

“Jika berbicara profil armada niaga nasional, lebih dari 48% kapal niaga berbendera Indonesia itu usianya sudah diatas 25 tahun. Lebih parahnya lagi, 13% dari 48% tersebut, bahkan usianya diatas 35 tahun. Dengan kondisi yang seperti itu, maka terdapat suatu indikasi bahwa armada niaga nasional sulit diremajakan. Kenapa sulit diremajakan? Karena profil perusahaan pelayaran nasional sebanyak 79% masih berskala kecil. Perusahaan skala kecil tersebut menggantungkan hidupnya tidak bisa dari kapal baru, mereka menggantungkan dirinya pada kapal bekas.”
(Wawancara dengan Haekal Dachlan, tanggal 7 Mei 2012)

Perusahaan pelayaran skala kecil tidak memiliki kemampuan untuk membeli kapal baru dikarenakan modal yang diperlukan untuk membeli kapal baru sulit didapat. Umumnya, dukungan pembiayaan dari perbankan bagi perusahaan pelayaran memang masih sulit diperoleh karena pihak perbankan

masih belum mempercayai industri pelayaran yang dinilai penuh dengan resiko, terlebih lagi untuk perusahaan pelayaran berskala kecil, seperti yang dikemukakan oleh Haekal Dachlan:

“Perbankan nasional tidak mudah memberikan pinjaman kepada perusahaan pelayaran skala kecil. Kita mengakui bahwa perbankan nasional memang sudah mulai bergerak untuk mengucurkan dana kepada perusahaan pelayaran nasional. Namun, masih terbatas pada perusahaan pelayaran skala besar, baru terbatas pada pemain yang besar saja. Dana tersebut diberikan tentu dengan persyaratan pinjaman dari bank, misalnya pembuatan “visibility studies” atau studi kelayakan terlebih dahulu oleh pihak perusahaan pelayaran. Ketika perusahaan pelayaran tersebut memenuhi persyaratan dari bank, selanjutnya bank akan mengucurkan dana pinjaman, kondisi ini disebut dengan bankable (akses untuk mendapatkan pinjaman). Persyaratan seperti itu sulit untuk dipenuhi oleh perusahaan pelayaran skala kecil sehingga perusahaan pelayaran skala kecil sulit untuk mendapatkan akses pinjaman dari bank.” (Wawancara dengan Haekal Dachlan, tanggal 7 Mei 2012)

Dengan sulitnya perusahaan pelayaran mendapatkan pinjaman dari bank, akhirnya membuat perusahaan pelayaran hanya mampu membeli kapal impot bekas. Sifat usaha pelayaran sangat padat modal, biaya untuk membeli kapal bekas dan merenovasi kapal membutuhkan biaya besar, apalagi membuat kapal baru. Hal ini seperti yang diungkapkan Haekal Dachlan:

“Persyaratan yang diberikan oleh pihak perbankan masih sulit dipenuhi oleh perusahaan skala kecil, maka untuk mendapatkan akses pinjaman ke bank sulit untuk perusahaan skala kecil. Maka dengan tertatih-tatih, dengan usaha dan kekuatannya sendiri, perusahaan pelayaran skala kecil tersebut bisa mendapatkan uang untuk membeli kapal impor bekas. Kalau untuk membeli kapal baru dari dalam negeri sulit, karena biaya pembangunan kapal baru di galangan kapal dalam negeri lebih mahal dibandingkan membeli kapal impor bekas.” (Wawancara dengan Haekal Dachlan, tanggal 7 Mei 2012)

Perbandingan jumlah muatan antara angkutan laut dalam negeri yang diangkut oleh industri pelayaran nasional dengan industri pelayaran asing setelah diterbitkannya Inpres No. 5 Tahun 2005 menunjukkan perbedaan yang cukup besar, industri pelayaran nasional mendapat lebih banyak jatah muatan angkutan laut dalam negeri dibandingkan dengan industri pelayaran asing. Jika pada tahun

2006, muatan angkutan laut dalam negeri yang berhasil diangkut oleh pelayaran nasional mencapai 135.335.338 ton, maka pelayaran asing mencapai 85.444.321 ton. Selanjutnya pada tahun 2007, pelayaran nasional mengangkut muatan sebanyak 148.740.629 ton atau sebesar 65,2% dari total muatan angkutan laut dalam negeri, sedangkan pelayaran asing mengangkut muatan sebanyak 79.214.358 ton atau sebesar 34,8%. Pada tahun 2011, pelayaran nasional mencapai perkembangan yang signifikan dalam angkutan laut dalam negeri dengan jumlah sebanyak 316.489.377 ton atau sebesar 98,82% dari total muatan angkutan laut dalam negeri, sedangkan pelayaran asing mengangkut muatan dengan jumlah hanya sebanyak 3.779.169 ton atau sebesar 1,18%. Untuk lebih lanjutnya dapat dilihat pada Tabel 5.2 dibawah ini.

Tabel 5.2 Perkembangan Muatan Angkutan Laut Dalam Negeri (Nasional dan Asing) Tahun 2006-2011

Tahun	Nasional	Share (%)	Asing	Share (%)	Jumlah Muatan (ton)
2006	135.335.338	61,3	85.444.321	38,7	220.779.659
2007	148.740.629	65,2	79.214.358	34,8	227.954.987
<i>Perkembangan</i>	<i>13.405.291</i>	<i>9,9</i>	<i>-6.229.963</i>	<i>-7,3</i>	<i>7.175.328</i>
2008	192.763.874	79,4	50.126.180	20,6	242.890.054
<i>Perkembangan</i>	<i>44.023.245</i>	<i>29,6</i>	<i>-29.088.178</i>	<i>-36,7</i>	<i>14.935.067</i>
2009	258.359.686	90,2	28.007.688	9,8	286.367.374
<i>Perkembangan</i>	<i>65.595.812</i>	<i>34</i>	<i>-22.118.492</i>	<i>-44,1</i>	<i>43.477.320</i>
2010	303.119.578	98,1	5.870.818	1,9	308.990.396
<i>Perkembangan</i>	<i>44.759.892</i>	<i>17,3</i>	<i>-22.136.870</i>	<i>-79</i>	<i>22.623.022</i>
2011	316.489.377	98,8	3.779.169	1,2	320.268.546
<i>Perkembangan</i>	<i>13.369.799</i>	<i>4,4</i>	<i>-2.091.649</i>	<i>-35,6</i>	<i>11.278.150</i>

Sumber: Direktorat Lalu Lintas dan Angkutan Laut, Kementerian Perhubungan

Dengan jumlah muatan yang meningkat tiap tahunnya dan beragamnya tujuan pengiriman menyebabkan kebutuhan akan ruang kapal semakin besar. Hal tersebut tentu menunjukkan bahwa banyak kapal yang dibutuhkan untuk membantu kelancaran arus barang dan perdagangan sebagai operasional

pengangkutan barang. Pasalnya, biaya operasional pengangkutan lewat kapal jauh lebih murah dibandingkan pengangkutan muatan dengan moda transportasi lainnya, seperti truk dan pesawat. Penggunaan kapal dibutuhkan oleh berbagai kalangan dengan berbagai tujuan, seperti yang dijelaskan oleh Tarscesius Yosep Subagio, Kasubdit Industri Bangunan Lepas Pantai dan Komponen Direktorat Industri Maritim, Kedirgantaraan, dan Alat Pertahanan, Kementerian Perindustrian:

“Jika kita melihat secara internasional, bahwa kapal adalah alat penghubung baik antar Negara di seluruh dunia yang memindahkan barang atau orang ke sejumlah tempat. Kapal merupakan produk alat transportasi yang sangat diperlukan oleh rakyat banyak, baik oleh rakyat level bawah hingga level atas. Penggunaan kapal yang beragam baik untuk keperluan bisnis atau yang berhubungan dengan pekerjaan hingga untuk keperluan tamasya, menunjukkan bahwa kapal merupakan kebutuhan penting yang dapat membantu seseorang atau pengangkutan barang dari suatu tempat ke tempat lainnya.” (Wawancara dengan Tarscesius Yosep Subagio, tanggal 22 Mei 2012)

Tantangan terbesar dalam industri maritim di Indonesia adalah bagaimana memenuhi kebutuhan kapal dalam negeri. Selain pihak swasta yang membutuhkan kapal dalam jumlah yang besar, institusi/lembaga pemerintah yang banyak membutuhkan kapal, meliputi Kementerian Perhubungan, Kementerian Kelautan, dan Perikanan, Ditjen Bea dan Cukai yang berada di bawah Kementerian Keuangan dan TNI/POLRI. Badan Pelaksana Kegiatan Usaha Hulu Minyak dan Gas Bumi (BP Migas), juga memiliki kebutuhan yang besar atas kapal. Saat ini BP Migas mengoperasikan sekitar 256 unit kapal, yang saat ini rata-rata umur kapal-kapal itu sudah tua sehingga perlu diremajakan. Selain itu, saat ini Pertamina mengoperasikan sekitar 190 kapal, dimana hanya 36 unit tanker diantaranya adalah milik sendiri (Tandiele, 2011, h.6).

Kebutuhan akan kapal untuk menunjang berbagai aktivitas perdagangan dan ekonomi di negara maritim yang memiliki lebih dari belasan ribu pulau, menjadi kebutuhan yang mendesak sehingga harus segera terpenuhi. Namun, industri galangan kapal nasional sebagai subsektor industri maritim yang seharusnya dapat memenuhi kebutuhan kapal dalam negeri, belum memiliki

kemampuan untuk memenuhi kebutuhan yang banyak dan mendesak untuk saat ini, seperti yang dijelaskan Tarscesius Yosep Subagio:

“Kalau kita lihat lalu lintas angkutan laut, masih cukup banyak kapal berbendera asing yang menyeberangkan kegiatan di antar pulau, hal tersebut berarti bahwa kita kekurangan kapal. Misalnya, untuk perjalanan dari Priok ke Pontianak, berapa kira-kira kebutuhan kapal dalam sehari, misalnya 10 buah kapal, sedangkan kapal yang tersedia hanya 5-7 kapal untuk perjalanan ke daerah tersebut setiap harinya. Padahal demandnya sudah sangat tinggi, sedangkan untuk memenuhi kekurangan sebanyak 3 buah kapal tadi, jika dibangun di dalam negeri, butuh waktu 2 tahun. Lalu, berapa besar kerugiannya akibat harus menunggu selama 2 tahun tersebut? Semua akan tertunda. Sehingga pihak perusahaan pelayaran melihat bahwa hal ini mendesak, kekurangan ini harus segera diisi, namun kalau diisi dari dalam negeri butuh waktu 2 tahun. Ini baru dilihat dari satu jalur, yaitu dari Priok ke Pontianak. Belum dari jalur lain, dan itu baru dilihat dari kapal yang mengangkut barang dan penumpang. Belum lagi untuk kapal-kapal yang dipakai untuk mengangkut barang ekspor dan impor, belum termasuk juga kapal untuk mendistribusikan barang-barang tersebut ke daerah-daerah. Contoh lain yang menunjukkan bahwa masih kekurangan kapal adalah dengan melihat banyaknya barang yang masih menumpuk di pelabuhan.” (Wawancara dengan Tarscesius Yosep Subagio, tanggal 22 Mei 2012)

Kebutuhan yang mendesak untuk memenuhi tingginya permintaan armada angkutan laut dimana dibutuhkan waktu pembangunan kapal baru yang cepat, dengan harga yang murah, berkualitas tinggi, serta sesuai dengan spesifikasi yang dibutuhkan oleh industri pelayaran rupanya belum bisa dipenuhi oleh industri galangan kapal. Industri galangan kapal terkendala dengan masih sulitnya mendapatkan komponen bahan pembuatan kapal di dalam negeri sehingga mereka harus melakukan impor. Biaya komponen bahan pembuatan kapal impor mencapai 60% dari total biaya produksi. Selain itu, tugas ganda yang dipikul oleh industri galangan kapal juga menjadi penyebab lamanya proses pembangunan kapal baru, tidak hanya bertugas membangun kapal, industri galangan kapal juga memiliki tugas dalam hal perbaikan dan perawatan (*docking*) kapal, seperti yang diutarakan oleh Tarscesius Yosep Subagio:

“Hal tersebut terjadi adalah karena belum bertemunya antara waktu yang diinginkan oleh perusahaan pelayaran dengan waktu yang dibutuhkan oleh perusahaan galangan kapal untuk dapat membuat kapal. Perusahaan

perlayaran menginginkan waktu pembuatan kapal yang cepat, sementara galangan kapal membutuhkan waktu sekitar 2 tahun untuk membangun kapal baru. Sebenarnya galangan kapal bisa juga menyediakan kapal dengan cepat, misalnya dengan penambahan orang atau penambahan sub-kontraktornya. Namun, beban reparasi kapal/docking juga sangat tinggi. Dengan banyaknya kapal yang beroperasi di Indonesia, banyak kapal yang melakukan reparasi di Indonesia sehingga kapasitas untuk membangun kapal baru terpakai banyak kapasitasnya untuk reparasi kapal.” (Wawancara dengan Tarscesius Yosep Subagio, tanggal 22 Mei 2012)

Industri galangan kapal sebenarnya sudah memiliki daya saing yang cukup tinggi saat ini. Namun untuk memenuhi kebutuhan untuk pembangunan kapal baru yang mendesak dan dalam jumlah yang besar, industri galangan kapal belum mampu untuk memenuhi permintaan tersebut, seperti yang dijelaskan oleh Tarscesius Yosep Subagio:

“Jika kita melihat bea masuk 0% itu menunjukkan bahwa sebenarnya daya saing produk tersebut sudah sangat tinggi sehingga kalau ada produk yang masuk ke suatu Negara dengan bea masuk sebesar 0% itu berarti bahwa produk di dalam negeri tersebut sudah mampu bersaing. Sebenarnya dari sisi kemampuan, teknologi dan penguasaan pembuatan kapal, galangan kapal kita sudah cukup tinggi. Namun, karena faktor yang paling penting tadi, karena kebutuhan kapal saat ini sedang sangat tinggi, bahkan bisa dikatakan bahwa kebutuhannya sangat mendesak. Karena kalau membangun kapal baru itu sendiri di dalam negeri, dua tahun baru selesai, maka dari itulah mengapa tetap dipertahankan bea masuknya 0% karena lebih kepada perlindungan terhadap konsumen.” (Wawancara dengan Tarscesius Yosep Subagio, tanggal 22 Mei 2012)

Untuk lebih mengetahui potensi industri galangan kapal nasional, peneliti menyajikan informasi mengenai potensi industri galangan kapal nasional. Berikut informasi mengenai potensi yang dimiliki oleh industri galangan kapal nasional.

Jumlah galangan kapal terdaftar	• ± 250 perusahaan (tersebar di seluruh wilayah RI)
Kapasitas produksi	• ± 700.000 DWT/thn → bangunan kapal baru • ± 10 juta DWT/thn → pemeliharaan/reparasi kapal
Fasilitas produksi terbesar	• s/d 150.000 DWT (Graving dock)

Gambar 5.1 Potensi Industri Galangan Kapal Nasional

Sumber: Kementerian Perindustrian, 2011

Tabel 5.3 Kemampuan Industri Galangan Kapal dalam Kegiatan Reparasi dan Pembangunan Kapal Baru

No.	Kelas Fasilitas	Fasilitas untuk Reparasi			Fasilitas untuk Bangunan Baru		
		Jumlah (unit)	Kapasitas Produksi/tahun		Jumlah (unit)	Kapasitas Produksi/tahun	
			(GT)	(DWT)		(GT)	(DWT)
1	<500	121	480.000	720.000	99	21.000	31.500
2	501-1.000	45	495.000	742.500	27	17.000	25.500
3	1.001-3.000	25	455.000	682.500	8	10.000	15.000
4	3.001-5.000	6	400.000	600.000	9	37.000	55.500
5	5.001-10.000	7	900.000	1.350.000	11	70.000	105.000
6	10.001-50.000	6	1.270.000	1.905.000	6	180.000	270.000
7	50.001-100.000	3	1.560.000	2.340.000	-	-	-
8	>100.000	1	800.000	1.200.000	-	-	-
	Jumlah	214	6.360.000	9.540.000	160	335.000	502.500

Sumber: Kementerian Perindustrian, 2011

Tabel 5.4 Pengalaman Industri Galangan Kapal dalam Pembangunan Kapal Baru dan Reparasi Kapal

Bangunan Baru	Reparasi
<ol style="list-style-type: none"> 1. Kapal Trailer (ferry Ro-Ro) 19.000 GT 2. Kapal Tanker : Oil Tanker 30.000 DWT 3. LPG Carrier : 5.000 CuFt 4. Kapal Penumpang s.d. Kapasitas 500 penumpang 5. Kapal Keruk s.d. kapasitas 12.000 ton 6. Trailing Suction Hopper Dredger 1000 m³ 7. Kapal Barang: <ul style="list-style-type: none"> • Kapal General Cargo Semi Container s.d. 3.650 DWT • Kapal Full Container s.d. 1.600 TEU'S 8. Kapal Curah (Bulk Carrier) 50.000 DWT 9. Kapal Tarik/Tunda (Ocean Going Tug Boat) s.d. 7.500 HP 10. Kapal Ikan 300 GT 	<p>Mereparasi kapal berbagai jenis dan ukuran diatas air (floating repair) sampai dengan kapasitas 150.000 DWT (contoh : Kapal Cinta Natomas/Tanker).</p>

Bangunan Baru	Reparasi
11. Kapal Penyeberangan (Ferry) s.d. kapasitas 5.000 BRT 12. Kapal Patroli (FPB-57 dan FPB-28) 13. Kapal Pesiar dan Kapal Olah Raga berbagai jenis dan ukuran 14. Offshore Platform sampai dengan 5500 ton 15. Living Quarter sampai dengan 120 orang	

Sumber: Kementerian Perindustrian, 2011

Secara umum, kemampuan industri galangan kapal nasional sudah cukup baik. Namun, industri pelayaran sebagai salah satu pengguna dari produk dan jasa yang dihasilkan oleh industri galangan kapal menilai bahwa industri galangan kapal belum dapat secara maksimal mendukung kebutuhan industri pelayaran, baik dalam hal reparasi kapal, terlebih lagi pembangunan kapal baru. Dalam hal reparasi kapal, industri galangan kapal nasional memang sudah cukup memiliki kemampuan dalam mereparasi banyak jenis dan ukuran kapal. Namun, untuk jenis dan ukuran kapal tertentu, industri galangan kapal nasional belum memiliki teknologi dan sumber daya manusia yang mampu melakukan reparasi kapal tersebut. Ditambah lagi dengan perusahaan galangan kapal yang belum tersebar merata di seluruh wilayah Indonesia, sedangkan dalam hal pembangunan kapal baru, industri galangan kapal nasional dianggap belum dapat memenuhi kebutuhan kapal yang sesuai dengan permintaan industri pelayaran nasional, baik dalam hal waktu, harga, maupun kualitas, seperti yang diungkapkan oleh Arief Dermawan:

“Saat ini, industri galangan sudah cukup mendukung pelayaran dibandingkan dengan dulu. Walaupun, belum 100% galangan dapat mendukung, karena memang diakibatkan keterbatasan dana yang dimiliki industri galangan kapal. Untuk kemampuan dalam membangun kapal baru, galangan tidak dapat mencetak kapal yang diminta dalam waktu dekat. Berbeda dengan Singapura, ketika kita meminta kapal dengan spesifikasi tertentu, mereka akan dapat menyediakan dengan cepat. Hal tersebutlah yang menyebabkan kita masih harus impor dari negara lain. Sementara untuk dari sisi reparasi/docking, sudah cukup besar supportnya dari galangan. Walaupun, galangan kapal di Indonesia sudah cukup banyak,

namun belum merata di seluruh Indonesia dan mungkin kadang-kadang galangan kapal kita masih terbatas di ipteknya dan sdmnya untuk menangani reparasi jenis dan ukuran kapal tertentu, yang mungkin jenis dan ukurannya baru dan belum pernah dibangun di Indonesia. Pada setiap perusahaan pasti ada jadwal docking tiap kapal yang dimiliki. Misalnya tiap enam bulan harus docking, jadi mau tidak mau setiap enam bulan tersebut harus dikonfirmasi dimana letak kapal tersebut berada. Ketika misalnya kita tahu lokasi kapal ada di Sumatera, mana galangan kapal yang terdekat dari lokasi kapal berada, dan akan menjadi masalah jika di lokasi kapal berada tidak ada galangan terdekat sehingga tentu akan menambah cost untuk membawa kapal hingga menemukan galangan, apalagi kalau letaknya jauh.” (Wawancara dengan Arief Dermawan, tanggal 7 Juni 2012)

Ditengah kebutuhan kapal yang tinggi untuk menunjang berbagai keperluan dalam berbagai sektor, kepentingan untuk meremajakan banyak armada angkutan laut, serta untuk menerapkan asas *cabotage*, pemerintah mengeluarkan suatu kebijakan yang menghambat tercapainya tujuan yang ingin dicapai tersebut, dengan mengeluarkan PMK No. 241/PMK.011/2010. Pihak INSA dan perusahaan pelayaran nasional pada saat itu tengah berusaha mengurus permasalahan yang dihadapi oleh pemilik kapal bodong untuk dapat memiliki dokumen perpajakan dan kepabeanan, jumlah kapal yang didata oleh INSA mencapai sekitar 1.000 kapal bodong telah masuk ke Daerah Pabean Indonesia.

Dengan dikeluarkannya kebijakan ini, membuat pihak perusahaan pelayaran tentu keberatan dengan kebijakan ini. Pengurusan dokumen surat keterangan bebas Pajak Pertambahan Nilai (SKB PPN) dan Pemberitahuan Impor Barang (PIB) atas 1.000 kapal bermasalah kembali mentah akibat diterbitkannya PMK No. 241/PMK.011/2010. PMK No. 241/PMK.011/2010 mulai berlaku 22 Desember 2010 dan mengatur mengenai dikenakan bea masuk atas impor kapal dengan tarif 5%.

Pemberlakuan PMK ini menyebabkan beban biaya modal industri bertambah. Kenaikan biaya dalam pengadaan kapal impor menyebabkan kenaikan pula dalam harga yang dibayarkan oleh konsumen jasa angkutan laut, yang berujung pada tergerusnya daya saing industri pelayaran nasional.

Keberatan atas PMK No. 241/PMK.011/2010 yang diajukan oleh INSA dan pihak perusahaan pelayaran, kemudian ditanggapi pemerintah dengan mengeluarkan PMK No. 80/PMK.011/2011. PMK No. 80/PMK.011/2011 yang

dikeluarkan pada tanggal 13 April 2011 mengatur tentang penurunan tarif bea masuk untuk 13 pos tarif dalam industri maritim dengan jangka waktu sejak diundangkannya PMK ini hingga 31 Desember 2012.

5.1.2 Pertimbangan Dikeluarkannya Kebijakan Penurunan Tarif Bea Masuk Atas Impor Kapal

Pada tahun 2010, INSA mengeluarkan hasil dari kajiannya yang menyatakan bahwa terdapat sekitar 1.000 kapal milik perusahaan pelayaran nasional yang belum memiliki dokumen perpajakan dan kepabeanan. Kapal-kapal tersebut telah berada di dalam Daerah Pabean Indonesia dan banyak yang telah melakukan kegiatan angkutan laut di wilayah perairan Indonesia. Kapal-kapal tersebut disebut dengan kapal bodong. Lalu, INSA membuat suatu rencana untuk membantu pengurusan kapal-kapal bodong tersebut agar dapat memperoleh dokumen-dokumen yang diperlukan tersebut, seperti yang dijelaskan oleh Arief Dermawan:

“Dulu INSA mendeteksi ada banyak kapal milik perusahaan pelayaran nasional yang tidak memiliki dokumen perpajakan dan kepabeanan, lalu INSA meminta kepada Kementerian Koordinator Bidang Perekonomian supaya masalah 1000 kapal tersebut diselesaikan. Karena apabila dibiarkan berlarut-larut, perusahaan pelayaran yang memiliki kapal bodong tersebut dalam perjalanan akan merasa selalu takut, takut kalau misalnya dalam perjalanan akan ada pihak dari bea cukai yang akan menangkap kapal bodong tersebut. Dampaknya kan akan berpengaruh negatif terhadap industri pelayaran, mereka akan sulit beroperasi dan berkembang. Maka untuk menghindari, mereka dalam bekerja itu takut dan was-was dan juga menghindari hal buruk tersebut, anggota INSA meminta INSA untuk melakukan koordinasi dengan Kementerian Koordinator Bidang Perekonomian. Setelah INSA mendata ternyata jumlahnya mencapai 1000 kapal bodong.” (Wawancara dengan Arief Dermawan, tanggal 7 Juni 2012)

Dalam perjalanan menyelesaikan masalah kapal bodong ini, pemerintah mengeluarkan suatu kebijakan yang menghambat penyelesaian masalah dan menyebabkan pengurusan dokumen surat keterangan bebas pajak pertambahan nilai (SKB PPN) dan Pemberitahuan Impor Barang (PIB) atas 1.000 kapal bermasalah kembali mentah, yaitu PMK No. 241/PMK.011/2010. Tarif bea masuk sebesar 5% yang diatur dalam PMK No. 241/PMK.011/2010 menambah

beban perusahaan pelayaran yang sedang mengurus dokumen perpajakan dan kepabeannya. Untuk kapal-kapal yang telah beroperasi tersebut, perusahaan pelayaran tentu belum membuat penambahan biaya dalam perencanaan keuangan dan anggaran perusahaan atas penambahan biaya yang mendadak seperti itu. Pilihannya hanya ada dua, biaya tambahan tersebut dibebankan kepada pengguna jasa angkutan laut atau dibebankan sebagai beban perusahaan yang tentunya akan mengurangi keuntungan perusahaan.

INSA bersama dengan Kementerian Perhubungan lalu berkoordinasi mengenai masalah akibat dikeluarkannya PMK No. 241/PMK.011/2010. Kementerian Perindustrian yang memiliki wewenang dalam menetapkan tarif bea masuk dan merupakan tim inti dalam perumusan tarif, lalu diikutsertakan pula dalam koordinasi bersama INSA dan Kementerian Perhubungan.

Sebelum melakukan koordinasi langsung antara Kementerian Perindustrian dengan Kementerian Perhubungan dan INSA, Kementerian Perhubungan melakukan kegiatan korespondensi dengan membuat surat kepada Kementerian Perindustrian atas kebijakan PMK No. 241/PMK.011/2010 yang tidak sesuai dengan kebijakan di Kementerian Perhubungan yang menyangkut industri pelayaran sebagai industri binaan Kementerian Perhubungan. Setelah Kementerian Perindustrian menerima masukan tersebut dilakukan koordinasi dengan pihak-pihak terkait atas masalah ini, seperti yang dijelaskan oleh Miftahudin, Kasubdit Tarif Multilateral, Badan Kebijakan Fiskal, Kementerian Keuangan:

“Pihak-pihak yang dilibatkan dalam perumusan kebijakan PMK No. 80/PMK.011/2011 ini diantaranya yaitu Kementerian Perhubungan, INSA, Kementerian Perindustrian, Ikatan Perusahaan Industri Kapal dan Sarana Lepas Pantai (IPERINDO), Direktorat Jenderal Bea dan Cukai, dan Badan Kebijakan Fiskal.” (Wawancara dengan Miftahudin, tanggal 8 Mei 2012)

Pada koordinasi ini, baik Kementerian Perhubungan, INSA, Kementerian Perindustrian, dan IPERINDO saling berdiskusi mengenai justifikasi harus dikeluarkannya kembali kebijakan tarif bea masuk 0% atas kapal impor dan berbagai hal lainnya. Disini peran BKF (Kementerian Keuangan) hanya sebagai pemantau dan menyerahkan pembahasan kepada keempat instansi tersebut.

Kemudian, hasil dari koordinasi tersebut dilakukan kajian dan perumusan kebijakan oleh Kementerian Perindustrian, sebagaimana yang dijelaskan oleh Tarscesius Yosep Subagio:

“Hasil dari koordinasi dan masukan tersebut, digarap terlebih dahulu oleh Kementerian Perindustrian. Di Kementerian Perindustrian ada yang namanya Badan Kebijakan Pengkajian Iklim dan Mutu Industri, yaitu bidang yang melakukan koordinasi dengan Direktorat Jenderal lainnya di Kementerian Perindustrian dalam rangka perumusan kebijakan. Setelah dilakukan koordinasi atas usulan-usulan dari Direktorat-Direktorat Jenderal tersebut, atas nama Menteri Perindustrian, mengusulkan ke Kementerian Keuangan. Setelah Kementerian Keuangan mempelajari usulan tersebut, lalu Kementerian Keuangan melakukan koordinasi kembali dengan Kementerian Perhubungan, INSA, Kementerian Perindustrian, IPERINDO, yang terlibat dalam mengusulkan usulan tersebut. Setelah mempelajari usulan tersebut, Kementerian Keuangan, lalu mengeluarkan kebijakan dalam bentuk Peraturan Menteri Keuangan, yaitu PMK No. 80/PMK.011/2011.” (Wawancara dengan Tarscesius Yosep Subagio, tanggal 22 Mei 2012)

Berdasarkan kondisi-kondisi yang dihadapi oleh industri pelayaran nasional, maka Pemerintah mengeluarkan kebijakan PMK No. 80/PMK.011/2011. Kebijakan ini dikeluarkan pemerintah dengan menurunkan tarif bea masuk atas impor kapal sebesar 0% bagi industri pelayaran dengan tujuan agar daya saing industri pelayaran semakin meningkat, serta melaksanakan asas *cabotage* secara konsisten. Untuk dapat lebih memahami pertimbangan yang melatarbelakangi dikeluarkannya kebijakan penurunan tarif bea masuk atas impor kapal dapat dilihat pada Tabel 5.5.

Tabel 5.5 Tahapan Latar Belakang Kebijakan Penurunan Tarif Bea Masuk Atas Impor Kapal

No.	Tahapan Latar Belakang Kebijakan	Aktor dalam Tahapan Latar Belakang Kebijakan
a.	Pengurusan dokumen SKB PPN dan PIB untuk 1.000 kapal bodong.	<ul style="list-style-type: none"> • Perusahaan Pelayaran • INSA
b.	Belum selesai pengurusan dokumen tersebut, keluar PMK No. 214/PMK.011/2010.	<ul style="list-style-type: none"> • Kementerian Perindustrian • BKF (Kementerian Keuangan)

No.	Proses Perumusan Kebijakan	Aktor dalam Proses Perumusan Kebijakan
c.	Kajian masalah yang dihadapi oleh perusahaan pelayaran akibat keluarnya PMK No. 214/PMK.011/2010.	<ul style="list-style-type: none"> • Perusahaan Pelayaran • INSA
d.	Koordinasi antara Kementerian Perhubungan dengan pihak dari industri binaannya, industri pelayaran.	<ul style="list-style-type: none"> • Perusahaan Pelayaran • INSA • Kementerian Perhubungan
e.	Kementerian Perhubungan mengirimkan surat kepada Kementerian Perindustrian atas kebijakan PMK No. 241/PMK.011/2010 yang tidak sesuai dengan kebijakan di Kementerian Perhubungan.	<ul style="list-style-type: none"> • Kementerian Perhubungan • Kementerian Perindustrian
f.	Koordinasi langsung antara Kementerian Perhubungan, INSA, Kementerian Perindustrian, IPERINDO, DJBC, dan BKF.	<ul style="list-style-type: none"> • Kementerian Perhubungan • INSA • Kementerian Perindustrian • IPERINDO • DJBC • BKF
g.	Hasil dari koordinasi dan masukan tersebut, digarap terlebih dahulu oleh Badan Kebijakan Pengkajian Iklim dan Mutu Industri, Kementerian Perindustrian.	<ul style="list-style-type: none"> • Kementerian Perindustrian
h.	Hasil garapan tersebut, atas nama Menteri Perindustrian, diusulkan ke Kementerian Keuangan.	<ul style="list-style-type: none"> • Kementerian Perindustrian • Kementerian Keuangan
i.	Kementerian Keuangan mempelajari dan mengkaji usulan tersebut.	<ul style="list-style-type: none"> • Kementerian Keuangan
j.	Kementerian Keuangan mengeluarkan kebijakan dalam bentuk Peraturan Menteri Keuangan, yaitu PMK No. 80/PMK.011/2011.	<ul style="list-style-type: none"> • Kementerian Keuangan

Sumber: Hasil Olahan Peneliti

Berdasarkan pertimbangan-pertimbangan seperti yang telah dipaparkan diatas, maka dikeluarkanlah kebijakan penurunan tarif bea masuk atas impor kapal sebesar 0% melalui PMK No. 80/PMK.011/2011. Kebijakan ini diberikan untuk 13 pos tarif pada industri maritim yang berpotensi untuk dikembangkan

industri di dalam negeri. Untuk dapat lebih memahami kebijakan penurunan tarif bea masuk atas impor kapal, dapat dilihat dari komponen penurunan dalam kebijakan bea masuk atas impor kapal ini. Komponen penurunan itu sendiri, terdiri atas kebijakan, tarif bea masuk, dan waktu pelaksanaan kebijakan.

Pada tahun 2005 silam, terdapat suatu kebijakan yang dikeluarkan untuk memberdayakan industri pelayaran nasional yaitu Inpres No. 5 Tahun 2005. Dalam kebijakan pemberdayaan bagi industri pelayaran nasional tersebut, ada suatu asas yang disebut dengan asas *cabotage* yang tujuan penerapannya ialah untuk dapat meningkatkan daya saing industri pelayaran nasional.

Di tengah hiruk pikuk pelaksanaan asas *cabotage*, terungkap bahwa adanya kasus lebih dari 1.000 kapal berbendera Indonesia yang dibeli melalui impor tetapi belum melengkapi dokumen pemberitahuan impor barang (PIB) dan surat keterangan bebas pajak pertambahan nilai (SKB PPN) yang diterbitkan oleh Ditjen Bea dan Cukai dan Ditjen Pajak. Diperkirakan hingga Juni 2010, lebih dari 1.000 kapal atau 10,9% dari total kapal niaga nasional yang pengadaannya melalui impor tanpa dilengkapi dokumen PIB dan SKB PPN. Dari jumlah lebih dari 1.000 kapal tersebut, 58% diantaranya ialah jenis kapal tongkang (*tug and barge*), 9% merupakan kapal angkutan kargo umum (*general cargo*), 26% ialah kapal container, serta 7% diantaranya merupakan kapal *offshore, tanker* dan *bulk carrier* (INSA, 2011, h.64).

Untuk menyelesaikan persoalan tersebut, Dirjen Pajak mengeluarkan Peraturan Dirjen No. 46/PJ/2010 tentang Tata Cara Pemberian Surat Keterangan Bebas Pajak Pertambahan Nilai Atas Impor atau Penyerahan Kapal untuk Perusahaan Pelayaran Niaga Nasional terkait masalah lebih dari 1.000 kapal tanpa SKB PPN. Peraturan Dirjen tersebut terbit pada 20 Oktober 2010.

Peraturan Dirjen tersebut menetapkan bahwa untuk memperoleh SKB PPN, perusahaan pelayaran nasional mengajukan SKB PPN kepada Direktur Jenderal Pajak c.q Kepala Kantor Pelayanan Pajak tempat perusahaan pelayaran niaga nasional terdaftar. Permohonan SKB PPN itu wajib dilengkapi dengan lima dokumen, diantaranya yaitu fotokopi kartu NPWP, surat kuasa khusus apabila menunjuk orang lain untuk pengurusan SKB PPN, surat izin usaha perusahaan angkutan laut (SIUPAL), penjelasan secara terinci sesuai spesifikasi teknis kapal,

serta grosse akta kapal. Ketentuan ini diterbitkan untuk memberikan kepastian hukum atas nasib lebih dari 1.000 kapal impor yang belum melengkapi dokumen PPN dan SKB PPN.

Di tengah berjalannya Peraturan Dirjen No. 46/PJ/2010, Pemerintah mengeluarkan PMK No. 241/PMK.011/2010 yang mengatur mengenai kenaikan tarif bea masuk atas impor kapal menjadi sebesar 5%. PMK No. 241/PMK.011/2010 dikeluarkan untuk melaksanakan program harmonisasi tarif bea masuk seperti yang diatur melalui PMK No. 132/PMK.010/2005. Dengan dikeluarkannya PMK No. 241/PMK.011/2010, terjadi ketidakharmonisan antara suatu produk kebijakan dengan produk kebijakan lainnya, yaitu antara PMK No. 241/PMK.011/2010 dengan Peraturan Dirjen No. 46/PJ/2010, serta Inpres No. 5 Tahun 2005.

Di tengah peliknya permasalahan lebih dari 1.000 kapal impor yang tidak memiliki dokumen SKB PPN dan PIB, pengenaan bea masuk atas impor kapal sebesar 5% dikeluarkan, padahal untuk pengurusan dokumen SKB PPN, pihak Ditjen Pajak telah memberikan penyelesaian atas belum dimilikinya dokumen SKB PPN. Ketidakharmonisan antara produk-produk kebijakan tersebut menyebabkan pengurusan dokumen SKB PPN dan PIB atas 1.000 kapal impor bermasalah tersebut menjadi terhambat. Setelah mengurus dokumen SKB PPN, perusahaan pelayaran harus mengurus dokumen PIB, namun pengurusan dokumen PIB tersendat setelah dikeluarkannya PMK No. 241/PMK.011/2010 (INSA, 2011, h.70).

Pengakuan atas ketidakharmonisan produk-produk kebijakan tersebut juga dijelaskan oleh Miftahudin:

“Latar belakang kenapa tarif bea masuk atas impor kapal dinaikkan karena sudah ditetapkan pada Program Harmonisasi Tarif Bea Masuk lewat dikeluarkannya PMK No. 132/PMK.010/2005. Maka kita harus menjalankan amanat Menteri Keuangan bahwa untuk kapal impor, bea masuknya harus dinaikkan menjadi 5% pada tahun 2010. Cuma karena antara Inpres No. 5 Tahun 2005 dan Peraturan Dirjen No. 46/PJ/2010 tentang SKB PPN dengan PMK No. 132/PMK.010/2005 ada ketidaksinkronan maka seolah-olah menjadi tidak konsisten dan harmonis. Jadi pada saat Dirjen Pajak mengeluarkan Peraturan Dirjen No. 46/PJ/2010 tersebut tidak memperhatikan Program Harmonisasi Tarif yang telah dikeluarkan jauh sebelumnya. Selain itu, pada saat Program

Harmonisasi Tarif dibuat juga lupa atas amanat yang diberikan melalui Inpres No. 5 Tahun 2005. Kemudian karena ketidakkonsistenan tersebut itulah maka PMK No. 241/PMK.011/2010 direvisi melalui PMK No. 80/PMK.011/2011.” (Wawancara dengan Miftahudin, tanggal 8 Mei 2012)

Dalam kebijakan penurunan bea masuk atas impor kapal ini juga terdapat skema tarif bea masuknya, untuk dapat lebih memahami berikut penjelasan skema dalam bentuk Tabel 5.6.

Tabel 5.6 Pola Umum Tarif Bea Masuk Atas Kapal Niaga Impor Tahun 2005-2011

Jenis Barang	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Kapal Niaga Impor	0	0	0	0	0	5	0

Sumber: diolah peneliti

Untuk waktu pelaksanaan kebijakan tarif bea masuk atas impor kapal pada tahun 2010 melalui PMK No. 241/PMK.011/2010 dengan bea masuk sebesar 5%, waktu pelaksanaannya singkat, yaitu mulai 22 Desember 2010 hingga 17 April 2011. Ketika PMK No. 80/PMK.011/2011 dikeluarkan, kebijakan penurunan tarif bea masuk menjadi 0% juga diterapkan hanya untuk sementara waktu, yaitu sejak 18 April 2011 sampai dengan tanggal 31 Desember 2011.

5.1.3 Alternatif Kebijakan Untuk Memenuhi Kebutuhan Armada Angkutan Laut

Dalam proses mewujudkan *ASEAN Free Trade Area* (AFTA) sebagai salah satu blok perdagangan bebas, Negara-negara anggota ASEAN telah melaksanakan berbagai perjanjian, tidak saja menyangkut perjanjian barang melainkan diperluas dengan memasukkan perdagangan jasa. Salah satu perjanjian yang sangat penting yang telah disepakati oleh negara-negara anggota ASEAN adalah *The Agreement Common Effective Preferential Tariff* (CEPT) yang ditandatangani tanggal 28 Januari 1992. Perjanjian ini dianggap terpenting dari perjanjian lainnya karena

CEPT merupakan langkah awal terwujudnya AFTA dan mulai berlaku tanggal 1 Januari 2002, berbeda dengan perjanjian lain yang berlaku masih belum efektif (Sood, 2010, h.13).

Perjanjian CEPT ini berisi kesepakatan negara-negara anggota ASEAN untuk menghapus dan mengurangi hambatan berupa tarif dan non tarif atas barang yang telah disepakati yang berasal dari negara-negara anggota ASEAN. Tujuan utama adalah agar terjadi perdagangan antar ASEAN yang lebih intens. Dengan berlakunya CEPT, negara anggota ASEAN diharapkan tidak akan mengenakan tarif sebesar 0% atau paling tinggi mengenakan tarif sebesar 5% sebagaimana diatur dalam Pasal 4 CEPT. Selanjutnya kepada negara-negara anggota ASEAN diwajibkan untuk menghapuskan segala pembatasan kuantitatif dan menghapuskan secara gradual hambatan non tarif sebagaimana diatur dalam Pasal 5 CEPT. Dengan diberlakukannya perjanjian CEPT maka program penurunan tarif sejak tahun 1993 sudah berlaku pada tahun 2003 menjadi 0-5% (Sood, 2010, h.13).

Kebijakan hambatan non tarif atau *non-tariff barriers* menjadi ancaman terbesar dalam sistem perdagangan liberal. Beberapa negara melakukan perjanjian untuk meredekusi tarif dalam rangka melaksanakan klausula yang disebut *the most favoured nation*. Tujuan dari kebijakan ini ialah peningkatan ekspor melalui anjuran untuk menggunakan produk dalam negeri. Salah satu instrumen dari kebijakan hambatan non tarif ini ialah larangan di bidang transportasi (Purwito, 2010, h.237-238). Larangan di bidang transportasi yang diberikan pada bidang angkutan laut adalah yang disebut dengan asas *cabotage*. Larangan menggunakan angkutan laut berbendera asing untuk mengangkut penumpang dan/atau barang di wilayah perairan di Indonesia, hanya armada angkutan laut berbendera Indonesia saja yang berhak melakukan pengangkutan di dalam negeri.

Dari berbagai penjelasan pada sub bab sebelumnya, asas *cabotage* yang diterapkan dengan tujuan untuk memberdayakan industri pelayaran nasional terbukti cukup berhasil dalam memenuhi kebutuhan armada angkutan laut berbendera Indonesia yang kebutuhannya saat ini amat mendesak. Pelaksanaan asas *cabotage* melalui kebijakan penurunan tarif bea masuk atas impor kapal ini perlu ditinjau lebih lanjut apakah merupakan satu-satunya kebijakan yang paling

tepat diantara pilihan alternatif lain. Seperti yang telah diketahui bahwa negara-negara anggota ASEAN diwajibkan untuk menghapuskan secara gradual kebijakan hambatan non tarif.

Alternatif kebijakan lain yang dapat disarankan sebagai perbandingan dengan kebijakan penurunan tarif bea masuk sebesar 0% ialah kebijakan impor sementara. Kebijakan penurunan tarif bea masuk jika dibandingkan dengan impor sementara, masing-masing memiliki kelebihan dan kelemahan dalam implikasinya terhadap industri pelayaran jika ingin menggunakan salah satu diantara dua kebijakan ini. Berikut pada Tabel 5.5 akan dijelaskan mengenai perbedaan diantara dua kebijakan tersebut beserta dengan masing-masing implikasinya.

Tabel 5.7 Perbandingan Kebijakan Penurunan Tarif Bea Masuk 0% Dengan Impor Sementara

No.	Kebijakan Penurunan Tarif Bea Masuk 0%	Impor Sementara
1.	Dimiliki/dikuasai oleh orang yang berdomisili di Indonesia.	Tidak dimiliki/dikuasai oleh orang yang berdomisili di Indonesia.
2.	Tidak dimaksudkan diekspor kembali.	Dimaksudkan untuk diekspor kembali.
3.	Permanen.	Jangka waktu tertentu, maksimal 3 tahun.
4.	Bea Masuk dan Pajak Dalam Rangka Impor dilunasi.	Seluruh/sebagian Bea Masuk dan Pajak Dalam Rangka Impor ditanggungkan.
5.	Tidak dalam pengawasan pabean.	Dalam pengawasan pabean.
6.	Bagi perusahaan pelayaran yang memiliki modal yang besar, lebih baik menggunakan kebijakan ini karena ketika membeli kapal impor tersebut, tidak dikenakan kewajiban untuk mengekspor kembali dan statusnya telah menjadi hak milik secara permanen.	Bagi perusahaan pelayaran yang memiliki modal yang kecil, lebih baik menggunakan impor sementara karena perusahaan hanya perlu membayar uang jaminan, yang dikemudian hari dapat diminta kembali setelah kapal diekspor kembali.
7.	Untuk kontrak dengan jangka pendek, perusahaan pemilik kapal umumnya tidak dapat langsung menyewakan kapalnya kepada pengusaha pengguna, harus dimodifikasi sesuai spesifikasi yang dibutuhkan dalam kontrak baru tersebut,	Untuk kontrak dengan jangka pendek, perusahaan dapat langsung melakukan ekspor kembali kapal, namun tidak dapat memanfaatkan kapal tersebut untuk kontrak yang lain melebihi jangka waktu yang telah ditentukan, yaitu maksimal 3

No.	Kebijakan Penurunan Tarif Bea Masuk 0%	Impor Sementara
	sekaligus harus menghitung perbandingan antara pendapatan yang diterima dari kontrak baru tersebut dengan biaya yang dikeluarkan untuk melakukan modifikasi.	tahun.
8.	Apabila kapal tersebut sudah habis masa kontraknya dengan kontrak sebelumnya, perusahaan menanggung biaya dari perawatan kapal tersebut setiap harinya karena walaupun kapal tidak dioperasikan tetap ada biaya yang dikeluarkan, yaitu berupa solar untuk pemanasan pada mesin kapal setiap hari, biaya gaji kru kapal tersebut, dan biaya penyewaan ruang untuk kapal tersebut bersandar di pelabuhan.	Apabila kapal tersebut sudah habis masa kontraknya dengan kontrak sebelumnya, perusahaan dapat langsung ekspor kembali kapal sehingga tidak ada biaya tambahan yang harus ditanggung perusahaan karena kapal yang tidak lagi beroperasi.
9.	Tidak ada jaminan yang harus diberikan dan tidak ada likuiditas yang ditahan.	Ada jaminan yang harus diberikan dan ada likuiditas yang ditahan sehingga potensi untuk melakukan sirkulasi uang untuk modal perusahaan menjadi terhambat.

Sumber: Hasil Olahan Peneliti

Penerapan asas *cabotage* yang dilakukan melalui kebijakan penurunan tarif bea masuk memang telah cukup berhasil memenuhi kebutuhan armada angkutan laut yang diperlukan oleh industri pelayaran nasional. Pengadaan kapal dengan kebijakan tersebut mewajibkan kapal untuk dibeli dan dimiliki oleh perusahaan pelayaran nasional. Namun, apabila melihat dari profil perusahaan nasional, dimana sekitar 79% merupakan perusahaan pelayaran nasional dengan skala kecil, sekitar 15% merupakan perusahaan skala menengah, dan sisanya sekitar 6% ialah perusahaan berskala besar. Kemudian ditambah lagi dengan kenyataan bahwa lebih dari 48% kapal niaga berbendera Indonesia itu usianya sudah diatas 25 tahun dan lebih parahnya lagi 13% dari 48% tersebut, bahkan usianya diatas 35 tahun. Hal tersebut tentu memperlihatkan bahwa peremajaan armada niaga nasional Indonesia menjadi suatu hal yang amat mendesak untuk dilakukan. Lalu, pada

sektor pembiayaan masih terkendala pula, dimana lembaga keuangan atau bank tidak dengan mudahnya dapat memberikan modal untuk usaha bagi perusahaan pelayaran nasional dengan skala kecil. Dengan kondisi industri pelayaran nasional yang mengalami kendala dalam mendapatkan modal untuk membeli kapal ditambah lagi dengan tidak mendukungnya kebijakan pembiayaan dari sektor perbankan atau lembaga keuangan, maka dapat dikatakan bahwa kebijakan ini tidak terlalu dapat membantu perusahaan pelayaran nasional skala kecil untuk dapat memenuhi kebutuhan armada angkutan lautnya.

Selain itu, banyak pula jenis kapal yang dalam pengadaannya masih memerlukan kebijakan impor sementara. Kapal-kapal yang masih memerlukan kebijakan impor sementara sehingga kapal yang digunakan masih berbendera asing tentu asas *cabotage* tidak dapat diterapkan pada kapal-kapal tersebut. Kapal-kapal yang dimaksud ialah kebanyakan kapal-kapal dari jenis untuk bidang *offshore*, seperti *Platform Service Vessel (PSV)*, *Floating Storage and Offloading*, *Floating Production Storage and Offloading*, *Jack up Rig*, *Drill Ship*, dan *Seismic 3D*. Kapal tersebut menggunakan kebijakan impor sementara karena kontrak penggunaannya yang berjangka pendek dan harganya yang terlalu mahal sehingga ketika perusahaan pelayaran nasional memiliki kapal jenis tersebut, setelah masa kontrak penggunaan kapal tersebut habis, perusahaan harus menanggung biaya-biaya pemeliharaan kapal yang sangat mahal. Dalam jangka panjang, perusahaan pelayaran nasional harus menanggung beban pemeliharaan kapal yang mahal, ditambah lagi dengan sifat kapal yang memiliki spesifikasi yang unik. Ketika dibangun untuk digunakan untuk suatu proyek, sulit untuk selanjutnya dapat langsung digunakan untuk proyek lainnya, harus dilakukan modifikasi terlebih dahulu agar memenuhi spesifikasi untuk proyek penggunaan kapal lainnya, dan biaya untuk modifikasi kapal tersebut pun biayanya mahal. Hal tersebut seperti yang dijelaskan oleh Arief Dermawan, yaitu:

“Sulit untuk kapal dapat digunakan di proyek lain, mereka kan punya spesifikasi yang lain lagi. Ada kemungkinan bisa, tapi biayanya mahal. Misalnya, saya punya kapal seperti ini, ternyata yang diminta berbeda spesifikasinya, saya akan memperhitungkan dulu kalau untuk dirubah sesuai permintaan mereka, nutup biayanya ga nih selama masa proyek ini, dengan biaya waktu saya beli kapal dulu ditambah biaya untuk merubah spesifikasi

kapal ini dibandingkan dengan pendapatan yang diterima selama kontrak ini.” (Wawancara dengan Arief Dermawan, tanggal 7 Juni 2012)

Hal tersebut jelas berbeda dengan ketika perusahaan pelayaran menggunakan impor sementara. Ketika masa kontrak penggunaan kapal telah habis, perusahaan dapat langsung mengekspor kembali kapal tersebut sehingga perusahaan tidak perlu menanggung biaya pemeliharaan kapal setiap harinya yang mahal.

Selain itu, sampai saat ini, kapal yang digunakan untuk mengangkut barang ekspor dan impor di wilayah perairan Indonesia masih menggunakan kapal berbendera asing. Ditambah lagi, jika dilihat dari kelebihan dan kekurangan dari masing-masing kebijakan antara kebijakan impor sementara dengan kebijakan penurunan bea masuk, serta jika melihat profil perusahaan pelayaran nasional, dapat diketahui bahwa kebijakan impor sementara menjadi kebijakan yang paling sesuai saat ini.

Namun, usaha sejak tahun 2005 melalui Inpres No. 5 Tahun 2005 yang memperjuangkan agar asas *cabotage* dapat diterapkan secara konsisten, serta ditambah lagi dengan UU No. 17 Tahun 2008 yang menetapkan ketentuan yang bahwa untuk armada niaga nasional yang digunakan oleh perusahaan pelayaran nasional harus menggunakan bendera Indonesia. Selain itu, pengecualian penggunaan impor sementara ini hanya dapat digunakan untuk beberapa jenis kapal dengan syarat tertentu, yaitu kapal berskala besar untuk kegiatan *offshore* dan untuk kapal yang dibutuhkan untuk digunakan di Indonesia tetapi belum dapat disediakan oleh perusahaan pelayaran nasional manapun, belum bisa diproduksi di dalam negeri, dan belum pernah ada di Indonesia. Hal tersebut seperti yang dijelaskan oleh Arief Dermawan, yaitu:

“Untuk kapal di bidang offshore masih diperbolehkan hingga saat ini menggunakan impor sementara, mengingat kapal-kapal jenis tersebut ialah kapal-kapal yang memerlukan investasi amat besar, umumnya jangka waktu kontraknya pun amat singkat, dan galangan kapal nasional belum mampu memproduksi sesuai dengan yang dibutuhkan. Sebagai tambahan, untuk kapal niaga, pengangkut barang dan penumpang tidak boleh lagi menggunakan impor sementara. Karena asas cabotage paling lambat semuanya sudah harus berbendera Indonesia untuk semua kapal yang ada di Indonesia, kalo masih ada yang belum berbendera Indonesia, baik pihak

yang menyewakan atau penyewa akan dikenakan pinalti. Tapi ada pengecualian, kalo kapal niaga yang dibutuhkan tersebut untuk digunakan di Indonesia, namun belum bisa disediakan oleh orang yang menyewakan karena kapal tersebut belum bisa diproduksi dan belum pernah ada di Indonesia, itu boleh menggunakan kapal berbendera asing dengan diimpor dengan impor sementara, namun harus dapat rekomendasi dulu dari INSA, baru boleh mendapat dispensasi. Namun, kalau ada minimal satu aja kapal yang dibutuhkan tersebut ternyata ada di Indonesia, mau nggak mau pihak penyewa tersebut harus menggunakan kapal yang ada tersebut.” (Wawancara dengan Arief Dermawan, tanggal 7 Juni 2012)

Dengan kata lain, penggunaan impor sementara dibatasi untuk penggunaan kapal-kapal jenis tertentu. Namun, jika pemerintah melihat kondisi nyata yang terjadi pada industri pelayaran nasional saat ini, dengan mempertimbangkan kemampuan daya beli kapal oleh perusahaan pelayaran nasional, tidak berpihaknya kebijakan sektor perbankan dalam pembiayaan untuk pembelian kapal, masa kontrak pada kapal-kapal yang digunakan di Indonesia, serta kebutuhan armada angkutan laut yang mendesak, kebijakan impor sementara dapat menjadi terobosan pemerintah untuk membantu peningkatan daya saing industri pelayaran nasional. Selain itu, penerapan asas *cabotage* yang melarang penggunaan angkutan laut berbendera asing dan mewajibkan pengangkutan dengan menggunakan kapal berbendera Indonesia hanya bersifat sementara waktu untuk mendorong industri pelayaran nasional karena begitu kebijakan hambatan non tarif benar-benar dihapuskan maka industri pelayaran nasional tetap harus menghadapi kompetisi dengan pihak perusahaan pelayaran asing dalam menyediakan pengangkutan dengan kualitas yang baik dan dengan harga yang murah.

5.2 Kendala Dalam Pelaksanaan Kebijakan Penurunan Bea Masuk Atas Impor Kapal

Dalam pelaksanaan sebuah kebijakan, penilaian kendala dalam penerapan kebijakan tersebut penting untuk diketahui. Dengan diketahuinya kendala dalam suatu kebijakan dapat dijadikan bahan dalam mengevaluasi kebijakan tersebut dan sebagai bahan untuk melakukan perbaikan untuk kebijakan selanjutnya. Adapun kendala yang berhasil dihimpun oleh peneliti adalah sebagai berikut:

5.2.1 Kurangnya Sosialisasi Kepada Pihak-Pihak Terkait

Sosialisasi mengenai kebijakan yang akan dikeluarkan kepada pihak-pihak terkait, terutama pelaku industri amat penting karena menyangkut keberlangsungan masa depan industri tersebut dan juga pengambilan keputusan yang harus dilakukan oleh perusahaan dalam menjalani kebijakan yang ditetapkan oleh pemerintah. Sistem sosialisasi yang tepat dalam memberitahukan suatu kebijakan kepada pihak-pihak yang terkait ialah sebelum kebijakan tersebut dijalankan atau pada saat perumusan dan juga pada saat kebijakan tersebut telah dijalankan. Hal tersebut seperti yang dijelaskan oleh Permana Agung sebagai pihak akademisi, yaitu:

“Sistem sosialisasi merupakan bentuk dari penyebaran informasi. Sistem sosialisasi untuk peraturan yang merupakan produk kebijakan yang dihasilkan oleh Pemerintah harusnya dilakukan dalam dua tahap, yaitu sebelum kebijakan tersebut dijalankan dan juga pada saat kebijakan tersebut telah dijalankan. Pada saat sebelum kebijakan tersebut dijalankan harus dilakukan dengar-pendapat dari pemerintah sebagai pembuat kebijakan dan pihak industri sebagai pihak terkait, dimana pemerintah menjabarkan secara jelas peraturan yang akan dikeluarkan tersebut, dan juga meminta masukan dari pihak industri atas kebijakan yang akan dikeluarkan tersebut. Sosialisasi yang dilakukan sebelum kebijakan tersebut dikeluarkan harus dijadikan dasar dalam pembuatan kebijakan. Setelah kebijakan tersebut dikeluarkan dan pada saat pelaksanaannya pun harus tetap dilakukan sosialisasi kembali.” (Wawancara dengan Permana Agung, tanggal 12 Juni 2012)

Dalam prakteknya, kebijakan bea masuk atas impor kapal ini memiliki kekurangan dalam hal sosialisasi kebijakan. Mulai dari PMK No. 241/PMK.011/2010, pihak pembuat kebijakan mengatakan bahwa sosialisasi setelah kebijakan pada PMK tersebut dikeluarkan telah dilakukan. Mereka mengatakan bahwa seharusnya pihak industri sebagai pihak terkait telah mengetahui Program Harmonisasi Tarif Bea Masuk sesuai dengan yang telah dikeluarkan melalui PMK No. 132/PMK.010/2005. Hal tersebut seperti yang dijelaskan oleh Miftahudin, yaitu:

“Dalam hal sosialisasi mengenai PMK No. 241/PMK.011/2010 ini kan sudah ditetapkan pada Program Harmonisasi Tarif Bea Masuk dari tahun 2005 lewat dikeluarkannya PMK No. 132/PMK.010/2005, pihak industri

seharusnya telah mengetahui bahwa pada tahun 2010, bea masuk atas kapal impor akan dinaikkan menjadi sebesar 5%.” (Wawancara dengan Miftahudin, tanggal 8 Mei 2012)

Berbeda dengan pernyataan dari pihak INSA selaku asosiasi industri pelayaran, INSA menyatakan bahwa tidak ada sosialisasi mengenai kebijakan kenaikan bea masuk atas impor kapal menjadi sebesar 5% tersebut seperti yang diatur dalam PMK No. 241/PMK.011/2010. Tidak adanya sosialisasi tersebut membuat usaha pelayaran menjadi terganggu akibat kebijakan yang datang secara tiba-tiba seperti itu. Hal tersebut seperti yang diutarakan oleh Arief Dermawan, yaitu:

“PMK No. 241/PMK.011/2010 ini memang berjalan tidak lama, kurang dari setahun. Tapi selama PMK 241 ini berjalan, sudah begitu banyak kapal yang kena 5% tersebut. Sekarang anggota INSA yang terkena 5% tersebut sedang menempuh dua cara,, yaitu cara yang pertama ada yang menerima aja, karena toh peraturannya seperti itu, dan ada juga yang mengajukan keberatan, lalu kalau keberatannya ditolak, mereka banding ke pengadilan pajak. Nah, cara kedua ini yang biasanya kita tempuh. Untuk memberikan shock therapy juga ke Negara, karena PMK 241 itu sosialisasinya nggak ada. Padahal pada tahun 2010 itu juga, INSA tengah mengurus lebih dari 1.000 kapal bodong yang belum memiliki dokumen SKB PPN dan PIB, tetapi PMK 241 itu lalu sekonyong-konyong datang, tanpa ada sosialisasi. Di tingkat pusat, okelah sudah ada sosialisasi, tapi ditingkat daerah di seluruh Indonesia itu ada sangat banyak, di tingkat bawah itu tidak ada sosialisasi. Sehingga di tingkat BC bawah pun mereka tidak tahu kalau ada PMK 241 itu, sehingga mereka mengeluarkan PIB dengan 0%. Inilah kelemahan pemerintah, sehingga ketika PIB keluar dengan masih 0%, lalu sudah diterima oleh anggota INSA, eh setelah BC mempelajari lagi kalau PMK 241 sudah keluar, lalu mereka mengatakan bahwa sebenarnya ini terutang, lalu mereka mengeluarkan lagi surat untuk membatalkan PIB 0% yang sebelumnya. Ini kan juga nggak benar. Di tingkat atas, pemerintah harusnya saat mensosialisasikan punya tahapan.” (Wawancara dengan Arief Dermawan, tanggal 7 Juni 2012)

Sedangkan untuk sosialisasi mengenai kebijakan penurunan bea masuk atas impor kapal menjadi sebesar 0% melalui PMK No. 80/PMK.011/2011 juga ternyata kurang dilakukan sosialisasi, hal tersebut terbukti dengan pernyataan yang diutarakan oleh pihak perusahaan pelayaran yang mengatakan bahwa kebijakan penurunan bea masuk atas impor pada PMK No. 80/PMK.011/2011 hanya untuk kapal impor bekas saja yang terganjal masalah SKB PPN dan PIB.

Selain itu, pihak perusahaan juga mengeluhkan waktu pelaksanaan PMK No. 80/PMK.011/2011 yang singkat dan setelah akhir Desember 2011, tidak ada kepastian hukum apakah di tahun 2012 akan dilanjutkan tarif bea masuk sebesar 0% atau dikembalikan menjadi 5%. Hal tersebut seperti yang diungkapkan oleh Andi Julianto, Staf Divisi Pajak, PT Mitra Bahtera Segara Sejati Tbk, yaitu:

“Setau saya, PMK 80 itu memberikan penurunan tarif bea masuk 0% hanya kepada kapal-kapal lama yang belum mengurus SKB PPN dan PIBnya. Terus terang, dalam hal sosialisasi sebelum perumusan dan setelah dikeluarkan kebijakan itu, kami secara individual dari perusahaan pelayaran tidak dilibatkan, tapi itu sudah diwakili oleh INSA, dan INSA-lah pihak yang melakukan sosialisasi kepada perusahaan pelayaran mengenai peraturan tersebut. Sosialisasi mengenai PMK 80 ini lebih diutamakan membahas akibat dari kebijakan ini. Masalahnya, ada anggota INSA yang memanfaatkan kebijakan ini, namun setelah itu, mereka merasa seolah-olah terjebak dengan mekanisme peraturan ini. Di satu pihak, jangka waktu PMK ini sangat pendek, kurang dari setahun. Ketika tenggang waktu itu habis, otomatis tidak bisa lagi mendapat bea masuk 0%. Misalnya, mereka mengajukan dari oktober-desember 2011, selama proses berjalan, itu nggak sepenuhnya yang diproses itu berhasil dalam 3 bulan tersebut. Setelah 3 bulan itu lewat, otomatis orang-orang itu tidak mendapat bea masuk 0% lagi. Yang dibicarakan dipertemuan itu adalah bagaimana soal jangka waktu yang singkat ini, sementara untuk memprosesnya butuh waktu yang lebih. Tidak adanya kepastian hukum apakah 0% ini akan diperpanjang juga dapat dilihat pada awal tahun 2012, bea masuk kembali 5%, namun beberapa bulan di tahun 2012, dikeluarkan kembali bea masuk menjadi 0% melalui PMK 213, ini kan tidak konsisten namanya.” (Wawancara dengan Andi Julianto, tanggal 21 Mei 2012)

Berbeda dengan yang disampaikan oleh pihak dari Kantor Pelayanan Utama Bea Cukai (KPU BC) Tanjung Priok yang menyatakan bahwa kebijakan pada PMK No. 80/PMK.011/2011 itu tidak terbatas hanya pada kapal impor bekas saja, melainkan juga untuk kapal impor baru. Hal tersebut seperti yang dijelaskan oleh Heru Setyo Basuki, Pejabat Pemeriksa Barang Impor, Kantor Pelayanan Utama Bea Cukai (KPU BC) Tanjung Priok, yaitu:

“Sistem sosialisasi kita itu setiap ada Buku Tarif Bea Masuk Indonesia (BTBMI) yang baru dikeluarkan atau ada peraturan baru, kami pasti akan langsung mengupload ke website bea dan cukai. Atau jika diperlukan, kami juga akan melakukan sosialisasi secara langsung dengan memanggil pihak-pihak terkait, dari asosiasi atau pihak perusahaan langsung. Sedangkan untuk kebijakan penurunan bea masuk pada PMK No. 80/PMK.011/2011 itu

tidak terbatas hanya pada kapal impor bekas saja, melainkan juga untuk kapal impor baru. Karena HS yang dibuat untuk tiap-tiap jenis barang kan tidak memperhatikan itu barang bekas atau barang baru.” (Wawancara dengan Heru Setyo Basuki, tanggal 7 Juni 2012)

5.2.2 Banyaknya Kontrak Dengan Jangka Pendek

Ada tantangan berat yang dihadapi pelayaran, yaitu sulitnya mendapatkan kontrak jangka panjang. Meskipun Inpres No. 5 Tahun 2005 tentang Pemberdayaan Industri Pelayaran Nasional dan UU No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran menginstruksikan agar tercipta kemitraan antara pemilik barang dengan pengusaha pelayaran supaya tersedia kontrak jangka panjang, kenyataan sampai sekarang kontrak yang diberikan pemilik barang banyak yang berjangka pendek.

Hal itu menyulitkan perusahaan dalam menyediakan kapal berbendera Indonesia terutama untuk kapal-kapal yang memerlukan investasi besar yang pengadaannya berbasis kontrak seperti kapal *Platform Service Vessel (PSV)*, *Floating Storage and Offloading*, *Floating Production Storage and Offloading*, *Jack up Rig*, *Drill Ship*, dan *Seismic 3D*. Masalahnya, tanpa adanya kontrak jangka panjang, tidak ada lembaga keuangan yang mau membiayai pengadaannya. Selain itu, setelah kontrak jangka pendek tersebut habis, kapal yang telah diimpor tersebut tidak dapat langsung disewakan pada kontrak lainnya dan perusahaan pelayaran tetap harus menanggung biaya atas kapal tersebut setiap harinya karena walaupun kapal tidak dioperasikan tetap ada biaya yang dikeluarkan, yaitu berupa solar untuk pemanasan pada mesin kapal setiap hari, biaya gaji kru kapal tersebut, dan biaya penyewaan ruang untuk kapal tersebut bersandar di pelabuhan (INSA, 2011, h.48).

5.2.3 Kurangnya Dukungan Pada Sektor Pembiayaan

Terdapat kendala-kendala di sektor pembiayaan dalam industri pelayaran, dimana perbankan atau lembaga keuangan memberikan sejumlah persyaratan yang sifatnya membebani industri pelayaran dalam mendapatkan modal untuk usahanya. Pertama, pengembangan sektor pelayaran masih menghadapi kendala dalam menyerap sumber pembiayaan di dalam negeri karena perbankan atau lembaga keuangan cenderung menerapkan kebijakan *high equity*. *Equity* yang wajib disiapkan ada yang mencapai 30%, bahkan ada lembaga keuangan atau

perbankan yang meminta jaminan tambahan seperti sertifikat rumah atau tanah (INSA, 2011, h.49).

Kedua, selain persyaratan *equity* yang tinggi, bunga bank atau lembaga keuangan terhadap pembiayaan yang dikucurkan masih tinggi yakni mencapai 16% untuk pinjaman dalam rupiah dan mencapai 10-11% untuk pinjaman dalam USD, jauh diatas penawaran pembiayaan yang diberikan lembaga keuangan atau perbankan di luar negeri yakni antara 4-5% sehingga pelayaran cenderung memilih mencari sumber pembiayaan di luar negeri. Bahkan kini meskipun bunga acuan perbankan Bank Indonesia (*BI Rate*) sudah memangkas suku bunga menjadi 6,5% bunga bank yang diberikan ke sektor pelayaran tetap tinggi (INSA, 2011, h.49).

Ketiga, masalah jangka waktu pemberian kredit (*tenor*) juga dialami sektor pelayaran karena lembaga keuangan atau perbankan cenderung memberikan kredit dengan periode pengembangan sesingkat mungkin. Kondisi itu terpaksa ditempuh lembaga keuangan atau perbankan nasional karena pelayaran tidak mengantongi kontrak jangka panjang, apalagi perbankan kini semakin dituntut untuk menerapkan prinsip kehati-hatian yang lebih tinggi untuk menjaga tingkat pengembalian kredit tetap baik (INSA, 2011, h.49).

Selain kendala dari sektor perbankan, perusahaan pelayaran juga mengalami kendala dalam sektor pembiayaan yang berasal dari kebijakan yang dibuat oleh pemerintah, yaitu pemerintah menanggukhan pengenaan pajak pertambahan nilai (PPN) atas kapal yang diimpor tetapi dengan persyaratan kapal tersebut tidak boleh dijual selama lima tahun. Kebijakan itu tidak cocok untuk kapal yang pengadaannya berbasis kontrak seperti kapal berskala besar jenis *offshore* seperti *jack up rig*, *seismic 3D*, *drill ship*, *construction ship*, dan MODU (INSA, 2011, h.49).

5.2.4 Banyaknya Biaya Tambahan Dalam Mengoperasikan Kapal

Dalam mengoperasikan kapal, memang banyak biaya yang umumnya harus dikeluarkan oleh perusahaan pelayaran dalam menjalankan usahanya. Namun, ketika banyak pula biaya tambahan yang harus ditanggung oleh perusahaan pelayaran, tentu akan menambah beban perusahaan sehingga memangkas

pendapatan perusahaan, yang akhirnya malah akan membuat perusahaan menjadi tidak efisien dan kurang kompetitif. Dengan semakin bertambahnya biaya tambahan ini, tentu akan membuat perusahaan pelayaran berpikir ulang jika ingin menambah armada kapalnya karena mereka harus menghitung dan mempertimbangkan apakah dengan menambah armada kapal akan dapat meningkatkan keuntungan atau malah akan memberikan kerugian akibat beban yang semakin bertambah pula.

Setidaknya ada enam jenis biaya tambahan yang harus ditanggung oleh perusahaan pelayaran ketika mengoperasikan kapalnya di Indonesia saat ini. Pertama, masalah harga bahan bakar minyak (BBM) *bunker* Pertamina yang lebih tinggi dibandingkan harga *bunker* di negara lainnya. Bahkan lebih tinggi dibandingkan dengan harga *bunker* di Singapura, sebuah negara yang tidak memiliki cadangan minyak sama sekali. Kondisi itu menyebabkan perusahaan pelayaran nasional dengan armada laut asing.

Sejauh ini, para pemilik kapal mempunyai pandangan yang berbeda mengenai harga *bunker* dan pelayanannya di Indonesia, Jepang, dan Singapura. Pelaku usaha menempatkan harga *bunker* yang sangat mahal di Indonesia dianggap sebagai salah faktor yang juga telah memperlemah daya saing sektor pelayaran niaga nasional.

Sebenarnya posisi Indonesia sangat strategis untuk memasok BBM baik ke kapal milik perusahaan pelayaran nasional maupun asing. Tetapi akibat perbedaan harga yang tinggi dan pelayanan belum optimal, para pemilik kapal memilih melakukan pengisian *bunker* ke Singapura. Sebuah kerugian bagi Indonesia jika sekarang banyak kapal niaga nasional maupun asing yang lebih memilih rute ke Singapura hanya untuk melakukan pembelian BBM.

Selain karena harga yang lebih murah, Singapura juga memberikan pelayanan yang lebih baik, termasuk *term of payment*. Singapura juga tercatat sebagai pemasok *bunker* terbesar di kawasan Asia Tenggara. Oleh karena itu, jika ingin pelayaran nasional bisa bersaing dengan pelayaran luar negeri dan demi kesetaraan, maka pihak INSA mengusulkan agar sejumlah komponen yang telah menyebabkan harga *bunker* di Indonesia menjadi termahal di dunia, dihapus

seperti PPN 10%, PKB 0,17% dan PPh 2% (mengingat pajak pelayaran sudah final) (INSA, 2011, h.51).

Di sisi lain, pemerintah merencanakan akan mengurangi alokasi BBM bersubsidi ke sektor pelayaran. Sektor yang paling terkena dampak dari kebijakan ini adalah angkutan pelayaran container dan *general cargo* karena selama ini 60% kebutuhan BBM kapal tersebut dipasok dari bahan bakar bersubsidi karena faktor muatan yang didominasi kebutuhan bahan pokok. Padahal dengan alokasi sekarang ini, sebagian kapal di kawasan timur Indonesia jarang mendapatkan BBM bersubsidi sehingga pengucuran bahan bakar ini tidak merata.

Kedua, Inpres No. 5 Tahun 2005 menginstruksikan agar pengenaan biaya jasa kepelabuhan bagi kegiatan yang tidak ada jasa pelayanannya dihapus (*no service no pay*). Pada kenyataannya, instruksi ini belum terlaksana dengan baik karena hingga kini masih banyak kegiatan yang tidak ada jasa pelayanannya tetapi karena biaya (*no service but pay*).

Ketiga, kondisi pelabuhan di Indonesia belum efisien. Di pelabuhan, banyak biaya-biaya tambahan yang memangkas pendapatan usaha pelayaran. Hampir semua pelabuhan di Indonesia memiliki produktivitas yang rendah, kongesti sering terjadi termasuk di pelabuhan terbesar di Indonesia yakni Tanjung Priok.

Berdasarkan data *Global Enabling Trade Report (2009)*, *World Economic Forum*, peringkat infrastruktur pelabuhan nasional berada di urutan 104 dari 134 negara yang disurvei. Indonesia kalah dibandingkan Singapura yang berada di urutan pertama, disusul Malaysia di urutan ke-16, Thailand pada urutan ke-48 dan Filipina ke-100. Artinya, di kawasan Asia Tenggara, peringkat pelabuhan Indonesia berada di urutan kelima (INSA, 2011, h.52).

Keempat, Surat Keputusan tiga Dirjen, yaitu Direktur Jenderal Perhubungan Laut, Direktur Jenderal Pembinaan Hubungan Industrial dan Pengawasan Ketenagakerjaan, dan Deputi Bidang Kelembagaan Koperasi, Usaha Kecil dan Menengah, No. AL.59/I/12-02, No./300/BW/2002, No.113/SKB/DEP.I/VIII/2002 yang menetapkan semua kegiatan bongkar muat di pelabuhan harus melibatkan koperasi tenaga kerja bongkar muat (TKBM) telah

menghambat upaya peningkatan percepatan arus barang di sejumlah pelabuhan (INSA, 2011, h.53).

Pasal 9 ayat 1 SK Bersama tersebut menegaskan perusahaan bongkar muat yang melakukan kegiatan bongkar muat barang di daerah lingkungan kerja pelabuhan dan daerah lingkungan kepentingan pelabuhan harus bekerjasama dengan koperasi TKBM menggunakan TKBM dari unit usaha jasa bongkar muat koperasi TKBM. Lahirnya SK Bersama tersebut menimbulkan monopoli di sektor penyediaan tenaga kerja bongkar muat.

Selain itu, produktivitas TKBM di sejumlah pelabuhan terutama di kawasan timur Indonesia masih rendah. Biaya juga mahal sehingga berpengaruh ke harga barang di sana (Kawasan Timur Indonesia). Contohnya koperasi TKBM memberlakukan upah borongan kontainer di Samarinda sekitar Rp 164.913 per TEUs atau 23 kali lipat lebih mahal dibandingkan dengan di pelabuhan Tanjung Priok, Tanjung Perak dan Makassar yang lebih kurang Rp 7.000 per TEUs (INSA, 2011, h.53).

INSA telah melakukan kajian terhadap dampak monopoli TKBM, diantaranya yaitu (INSA, 2011, h.73):

- a. Telah terjadi ekonomi biaya tinggi di pelabuhan;
- b. Produktivitas bongkar muat untuk container sangat rendah;
- c. Berpengaruh terhadap tingkat harga barang konsumsi di daerah karena biaya TKBM yang bahkan mencapai di atas 80% dari tarif;
- d. Upah TKBM yang tinggi belum tentu mensejahterakan buruh bongkar muat; dan
- e. Buruh faktual mendapatkan gaji berdasarkan upah minimum provinsi (UMP), sedangkan pengurus TKBM mendapatkan gaji besar.

Berikut tabel yang menjelaskan tentang perbedaan tarif Ongkos Pelabuhan Pemuatan (OPP) atau Ongkos Pelabuhan Tujuan (OPT), serta perbedaan upah TKBM di beberapa pelabuhan di Indonesia:

Tabel 5.8 Perbandingan Upah TKBM dan Tarif OPP/OPT Di Sejumlah Pelabuhan

Cabang	Tarif OPP/OPT	Upah TKBM	Persentase (%)
Makasar	545.000	5.245	0,96
Samarinda	209.680	164.913	78,65

Cabang	Tarif OPP/OPT	Uoah TKBM	Persentase (%)
Kontainer Bitung	420.000	55.000	13,10
Konvensional Bitung	437.900	165.600	37,82
Ambon	425.000	297.500	70,00
Sorong	1.230.766	861.536	70,00
Jayapura	647.992	453.595	70,00
Tarakan	113.850	100.533	88,30
Pantoloan	203.500	142.450	70,00
Kendari	207.143	145.000	70,00
Parepare	300.000	90.000	30,00
Biak	623.412	448.114	71,88
Manokwari	1.013.562	697.592	68,83
Merauke	982.797	766.582	78,80
Gorontalo	244.286	171.000	70,00
Fakfak	1.517.725	1.100.351	72,50
Nunukan	246.320	172.424	70,00
Toli-Toli	319.750	257.000	80,38

Sumber: INSA, 2011

Jenis biaya tambahan lain yang harus ditanggung oleh perusahaan pelayaran, yang kelima, yaitu banyak alur dangkal dan proses pengerukan yang tidak mendapatkan dukungan penuh dari pemerintah karena terbatasnya anggaran. Pendangkalan alur yang terjadi di pintu masuk pelabuhan Pulau Baai di Bengkulu adalah salah satu contoh yang hingga kini tidak tertangani dengan baik. Pendangkalan alur pelayaran juga terjadi di alur lainnya termasuk di Belawan, Medan. Selama ini, pelabuhan di Indonesia yang membutuhkan intensitas pengerukan tinggi akibat pendangkalan adalah Pelabuhan Belawan di Sumatera Utara, Pelabuhan Boom Baru di Palembang, Sumatera Selatan, Pelabuhan Banjarmasin (Sungai Barito), Pelabuhan Pontianak (Sungai Kapuas), dan Pelabuhan Samarinda (Sungai Mahakam), dan alur pintu masuk Pelabuhan Pulau Baai di Bengkulu (INSA, 2011, h.53).

Pengerukan pelabuhan dan alur pelayaran merupakan salah satu unsur penting dalam dunia pelayaran. Undang-Undang No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran mengatur bahwa pemerintah yang bertanggung jawab atas perawatan

alur dan kolam pelayaran. Tetapi keterbatasan anggaran untuk kegiatan pengerukkan menyebabkan kegiatan ini tidak berjalan sesuai harapan.

Hal ini jelas mengakibatkan kapal berukuran besar tidak dapat menyinggahi pelabuhan-pelabuhan yang alurnya belum dikeruk. Secara otomatis *freight* untuk pelabuhan-pelabuhan tersebut menjadi lebih mahal, karena tidak bisa dilayani oleh kapal besar.

Keenam, tumpang tindih kebijakan di sektor pelayaran masih terjadi baik dalam pengoperasian maupun pengurusan di bidang angkutan laut. Setidaknya struktur dan prosedur pengoperasian selalu berhubungan dengan instansi pemerintah yakni bea dan cukai yang berkaitan dengan tugas pemeriksaan atas barang-barang muatan yang diangkut, inventaris kapal dan barang personal awak kapalnya.

Instansi imigrasi berkaitan dengan pemeriksaan kelengkapan passport penumpang dan awak kapal dan *port authority* dengan tugas pokok memeriksa kelengkapan administrasi sertifikat keselamatan kapal, daftar muatan kapal, awak kapal, surat persetujuan/perizinan lainnya sesuai dengan peraturan dan ketentuan. Namun, selain instansi-instansi itu, masih terdapat TNI Angkatan Laut dan Kepolisian Republik Indonesia yang disertai tugas dan tanggung jawab hukum untuk menjaga keamanan wilayah teritorial laut NKRI dengan ketentuan hukum nasional dan internasional yang telah diratifikasi. Dalam kenyataannya, Polri dan TNI AL melakukan penangkapan dan penahanan kapal dengan alasan atau dugaan yang kurang tepat dan jelas meskipun kapal telah memenuhi persyaratan dan mendapatkan izin berlayar dari *port authority* (INSA, 2011, h.54).

Kondisi ini mencerminkan adanya tumpang tindih ketentuan dan kewenangan yang berdampak kepada ketidakpastian hukum serta kerugian yang seharusnya tidak perlu terjadi baik bagi pemilik barang maupun pemilik kapal, padahal kondisi ini bisa diatasi jika pihak-pihak tersebut bisa membuat sebuah keputusan bersama dalam hal batas-batas kewenangan instansi pemerintah.

5.2.5 Buruknya Kualitas Pelabuhan di Indonesia

Salah satu infrastruktur yang sangat penting dalam mendukung pertumbuhan perekonomian nasional dan pergerakan arus barang melalui laut

adalah infrastruktur pelabuhan. Tidak bisa dipungkiri bahwa letak geografis Indonesia diantara dua Benua besar yakni Australia dan Asia serta dua samudera yaitu Pasifik dan Hindia telah memberikan keuntungan besar, tetapi keuntungan itu belum bisa dimaksimalkan akibat kondisi infrastruktur pelabuhan yang masih kalah bersaing.

Indonesia sebagai negara kepulauan, peranan sektor transportasi laut menjadi sangat vital terutama dalam mendistribusikan barang dan orang guna keterhubungan antarpulau di seluruh Indonesia. Untuk itu, seharusnya Indonesia memiliki armada kapal dan infrastruktur transportasi laut yang handal guna melayani kebutuhan angkutan laut nasional. Namun faktanya tidak demikian, Indonesia justru mengalami defisit neraca pembayaran hingga mencapai US\$ 13 miliar per tahun akibat kapal dan pelabuhan di Indonesia kalah bersaing (INSA, 2011, h.55).

Pelabuhan di Indonesia menunjukkan masih banyak hal yang harus dibenahi agar dominasi Singapura dan Malaysia dapat dikurangi atau bahkan diakhiri. Berdasarkan data *Global Competitiveness Report* tahun 2008-2009, daya saing pelabuhan di Indonesia berada pada peringkat ke-104 dari 134 negara yang disurvei. Di kawasan Asia Tenggara, Indonesia kalah dengan Singapura, Malaysia, dan Thailand. Menurut laporan itu, kelemahan pelabuhan di Indonesia terutama pada kualitas infrastruktur dan suprastruktur, produktivitas bongkar muat yang rendah, kondisi kongesti yang parah, serta lamanya pengurusan dokumen kepabeanan (INSA, 2011, h.55). Buruknya kualitas pelabuhan di Indonesia menyebabkan tergerusnya daya saing industri pelayaran nasional jika dibandingkan dengan pelayaran asing. Hal ini tentu tidak sejalan dengan kebijakan penurunan bea masuk atas impor kapal yang ditujukan kepada industri pelayaran nasional yang bertujuan untuk meningkatkan daya saing industri pelayaran nasional.

5.2.6 Lemahnya Pengawasan Dalam Pelaksanaan Kebijakan

Dalam hal pengawasan yang dilakukan oleh pihak Ditjen Bea dan Cukai, terdapat beberapa kendala dalam pelaksanaan kebijakan terhadap kapal impor tersebut. Hal tersebut seperti yang diutarakan oleh Heru Setyo Basuki, yaitu:

“Kendala yang kami hadapi di lapangan sehubungan dengan kebijakan bea masuk atas impor kapal ini, ialah ketika pihak dari importir tidak mengetahui atau menguasai peraturan mengenai impor kapal, dokumen-dokumen apa saja yang harus disiapkan, dan juga apabila terjadi beda tafsir antara yang telah tertulis dalam peraturan dengan yang importir tersebut pahami. Selain itu, untuk pengawasan terhadap kapal-kapal yang melakukan pelayaran di perairan Indonesia, kami kesulitan, karena baik SDM maupun transportasi kapal patroli terbatas. Keterbatasan ini tidak hanya dialami oleh pihak Ditjen Bea dan Cukai, namun juga oleh TNI AL. Ditambah lagi dengan perairan Indonesia yang amat luas, sementara SDM dan alat penunjangnya terbatas, tentu saja menjadi kendala yang besar untuk mengawasi kapal yang berlayar di perairan Indonesia.” (Wawancara dengan Heru Setyo Basuki, tanggal 7 Juni 2012)



BAB 6

SIMPULAN DAN REKOMENDASI

6.1 Simpulan

1. Kebijakan penurunan tarif bea masuk atas impor kapal yang dikeluarkan pemerintah dilatarbelakangi oleh berbagai kondisi-kondisi yang dihadapi oleh industri pelayaran nasional, diantaranya yaitu (1) kebutuhan armada angkutan laut saat ini sangat mendesak kebutuhannya untuk dipenuhi; (2) kekurangan armada angkutan laut yang belum bisa dipenuhi kebutuhannya oleh industri galangan kapal nasional dengan waktu yang cepat, murah, dan kualitas yang baik sesuai spesifikasi yang dibutuhkan; (3) untuk mengatasi berbagai masalah yang ditimbulkan akibat dikeluarkannya PMK No. 241/PMK.011/2010, yang salah satu masalahnya ialah terhambatnya pengurusan dokumen SKB PPN dan PIB untuk 1.000 kapal bodong yang telah masuk ke Daerah Pabean Indonesia; dan (4) demi melaksanakan asas *cabotage*. Kemudian, pemerintah mengeluarkan kebijakan penurunan bea masuk atas impor kapal sebesar 0% melalui PMK No. 80/PMK.011/2011.
2. Adapun kendala dalam pelaksanaan kebijakan penurunan bea masuk atas impor kapal yaitu (1) kurangnya sosialisasi kepada pihak-pihak terkait; (2) banyaknya kontrak dengan jangka pendek; (3) kurangnya dukungan pada sektor pembiayaan; (4) banyaknya biaya tambahan dalam mengoperasikan kapal; (5) buruknya kualitas pelabuhan di Indonesia; dan (6) lemahnya pengawasan dalam pelaksanaan kebijakan.

6.2 Saran

1. Dengan mempertimbangkan kemampuan daya beli kapal oleh perusahaan pelayaran nasional, tidak berpihaknya kebijakan sektor perbankan dalam pembiayaan untuk pembelian kapal, banyaknya kontrak jangka pendek pada kapal-kapal yang digunakan di Indonesia, serta kebutuhan armada angkutan laut yang mendesak, alternatif kebijakan lain yang disarankan ialah kebijakan impor sementara, karena jika dibandingkan pelaksanaan asas *cabotage* yang saat ini diterapkan melalui kebijakan penurunan tarif bea masuk atas impor

kapal tidak terlalu dapat membantu perusahaan pelayaran nasional skala kecil untuk dapat memenuhi kebutuhan armada angkutan lautnya. Selain itu, banyak pula jenis kapal yang dalam pengadaannya masih memerlukan kebijakan impor sementara.

2. Salah satu kendala dalam pelaksanaan kebijakan penurunan tarif bea masuk atas impor kapal, bahkan menjadi masalah yang paling penting, adalah kurangnya dukungan dari pihak perbankan dalam sektor pembiayaan. Pemerintah harus ikut mendorong pihak perbankan untuk ikut membantu pembiayaan pengadaan kapal. Selain itu, pembaharuan kebijakan financial untuk industri pelayaran nasional juga harus dilakukan, contohnya seperti di Filipina yang telah menerapkan sistem *two-step-loan* sejak 1995 dan menjalin kerjasama dengan *Japan Bank for International Cooperation* (JBIC) dan Malaysia dalam pengelolaan "*shipping fund*" untuk meningkatkan nilai strategis dan meremajakan umur pelayaran domestiknya. Selain itu, kebijakan perbankan nasional juga harus dilakukan perubahan, yaitu dengan menekan suku bunga dan menyederhanakan prosedur peminjaman sehingga perusahaan pelayaran skala kecil pun dapat memenuhi persyaratan untuk mendapatkan modal untuk kegiatan usahanya.

DAFTAR REFERENSI

Buku:

- Cresswell, John W. (1994). *Research Design: Qualitative and Quantitative Approach*. California: Sage Publication.
- Easson, Alex. (2004). *Tax Incentives for Foreign Direct Investment*. New York: Kluwer Tax International.
- Hady, Hamdy. (2000). *Ekonomi Internasional: Buku Kesatu Teori dan Kebijakan Perdagangan Internasional*. Jakarta: Ghalia Indonesia.
- Hady, Hamdy. (2001). *Ekonomi Internasional I, Edisi Revisi*. Jakarta: Ghalia Indonesia.
- Hamdani. (2007). *Seluk Beluk Perdagangan Ekspor Impor*. Jakarta: Bushindo.
- INSA. (2011). *Implementasi Asas Cabotage di Indonesia*. Jakarta: DPP INSA.
- Kountur, Ronny. (2004). *Metode Penelitian untuk Penulisan Skripsi dan Tesis*. Jakarta: PPM.
- Mansury, R. (1999). *Kebijakan Fiskal*. Jakarta: Yayasan Pengembangan dan Penyebaran Pengetahuan Perpajakan (YP4).
- _____. (2000). *Kebijakan Perpajakan*. Jakarta: Yayasan Pengembangan dan Penyebaran Pengetahuan Perpajakan (YP4).
- Marsuni, Lauddin. (2006). *Hukum dan Kebijakan Perpajakan di Indonesia*. Yogyakarta: UII Press.
- Moleong, Lexy J. (2005). *Metodologi Penelitian Kualitatif edisi Revisi*. Bandung: PT.Remaja Rosdakarya.
- Muhammad, Farouk dan Djaali. (2005). *Metodologi Penelitian Sosial, Edisi Revisi*. Jakarta: PTIK Press dan Restu Agung.
- MS, Amir. (1999). *Ekspor Impor Teori dan Penerapannya*. Jakarta: PT Pustaka Binaman Pressindo (PBP).
- Nasucha, Chaizi. (2004). *Reformasi Administrasi Publik: Teori dan Praktik*. Jakarta: PT Grasindo.
- Neuman, W. Lawrence. (2006). *Social Research Methods: Qualitative and Quantitative Approaches*. Boston: Allyn and Bacon.
- Nugroho, Riant. (2011). *Public Policy*. Jakarta: PT Elex Media Komputindo.
- Nurmantu, Safri. (2003). *Pengantar Perpajakan*. Jakarta: Granit.
- Purwito M., Ali. (2006). *Kepabeanaan Konsep dan Aplikasi*. Jakarta: Penerbit Samudra Ilmu.
- _____. (2007). *Reformasi Kepabeanaan Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2006 Pengganti Undang-Undang Nomor 10 Tahun 1995 tentang Kepabeanaan*. Jakarta: Graha Ilmu.
- _____. (2008). *Kepabeanaan dan Cukai, Pajak atas Lalu Lintas Barang*. Jakarta: UI Press.
- _____. (2010). *Kepabeanaan dan Cukai (Pajak Lalu Lintas Barang): Konsep dan Aplikasi Edisi Revisi*. Jakarta: Pusat Kajian Fiskal FHUI Bekerjasama dengan Penerbit Fakultas Hukum Universitas Indonesia.

- Rosdiana, Haula dan Rasin Tarigan. (2005). *Perpajakan Teori dan Aplikasi*. Jakarta: PT RajaGrafindo Persada.
- Soemitro, Rochmat. (1999). *Asas dan Dasar Perpajakan 1, Edisi Revisi*. Bandung: Eresco.
- Subiyantoro, Heru dan Singgih Riphath. (2004). *Kebijakan Fiskal: Pemikiran, Konsep dan Implementasi*. Jakarta: Penerbit Buku Kompas.
- Syamsi, Ibnu. (1983). *Dasar-Dasar Kebijaksanaan Keuangan Negara*. Jakarta: Bina Aksara.
- Tait, Alan A. (1988). *Value Added Tax: International Practice and Problems*. Washington DC: IMF.
- Thoha, Miftah. (2005). *Dimensi-Dimensi Prima Ilmu Administrasi Negara*. Jakarta: PT RajaGrafindo Persada.
- Thuronyi, Victor. (1998). *Tax Law Design and Drafting*. Washington DC: IMF.
- Umar, M. Husseyn dan Chandra Motik Yusuf Jemat. (1992). *Peraturan Angkutan Laut Dalam Deregulasi*, Cetakan 1. Jakarta: Dian Rakyat.
- Umar, M. Husseyn. (2001). *Hukum Maritim dan Masalah-Masalah Pelayaran Di Indonesia*, Buku 1, Cetakan 1. Jakarta: Pustaka Sinar Harapan.
- _____. (2001). *Hukum Maritim dan Masalah-Masalah Pelayaran Di Indonesia*, Buku 2, Cetakan 1. Jakarta: Pustaka Sinar Harapan.
- Usman, B. Dan K. Subroto. (1980). *Pajak-Pajak Indonesia*. Jakarta: Majalah Mingguan "Berita Pajak".
- Wahab, Solichin Abdul. (2005). *Analisis Kebijakan: dari Formulasi ke Implementasi Kebijakan Negara*. Jakarta: Bumi Aksara.
- Winarno, Budi. (2007). *Kebijakan Publik Teori dan Proses*. Yogyakarta: Media Pressindo.

Karya Ilmiah:

- Ernawati. (2010). *Analisis Kebijakan Bea Masuk Ditanggung Pemerintah Atas Impor Barang dan Bahan Guna Pembuatan Peralatan Telekomunikasi (Studi pada PT X)*. Skripsi Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Indonesia. Tidak diterbitkan.
- Febiyansah, Panky Tri. (2010). Kebijakan Maritim dan Transformasi Industri Pelayaran Indonesia Dalam Kerangka Penerapan Azas Cabotage. *Jurnal Ekonomi dan Pembangunan*, 18, 67-80.
- Firmansyah, Agung. (2008). *Analisis Aspek Pajak Pertambahan Nilai (PPN) Atas Transaksi Pengadaan Kapal Laut (Vessel) Dalam Industri Pelayaran*. Skripsi Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Indonesia. Tidak diterbitkan.
- Jupriansyah, Endy. (2010). *Implementasi Kebijakan Penurunan Tarif Bea Masuk Gula Sebagai Salah Satu Instrumen Stabilisasi Persediaan (Stok) Gula Domestik Periode Oktober 2009 s/d Desember 2009*. Skripsi Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Indonesia. Tidak diterbitkan.
- Johar, Benny. (2011). *Kebijakan Insentif Fiskal Bagi Industri Perkapalan Dalam Rangka Meningkatkan Daya Saing Industri Perkapalan Dalam Negeri*. Skripsi Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Indonesia. Tidak diterbitkan.

- Program Studi Transportasi Laut – FTK ITS. (2011). Mengupas Asas *Cabotage* Sebagai Suatu Kebijakan Publik Maritim.
- Sood, Muhammad. (2010). Penerapan Tarif Impor Berdasarkan Ketentuan GATT-WTO, AFTA dan Perundang-undangan Indonesia.

Peraturan Perundang-Undangan

- Republik Indonesia, Instruksi Presiden Nomor 5 Tahun 2005 tentang Pemberdayaan Industri Pelayaran Nasional.
- _____, Undang-Undang Nomor 10 Tahun 1995 sebagaimana telah diubah dengan Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2006 tentang Kepabeanaan.
- _____, Undang-Undang No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran.
- _____, Peraturan Menteri Keuangan Nomor 132/PMK.010/2005 tentang Program Harmonisasi Tarif Bea Masuk 2005-2010 Tahap Kedua.
- _____, Peraturan Menteri Keuangan Nomor 241/PMK.011/2010 tentang Perubahan Keempat Atas Peraturan Menteri Keuangan Nomor 110/PMK.010/2006 tentang Penetapan Sistem Klasifikasi Barang dan Pembebanan Tarif Bea Masuk Atas Barang Impor.
- _____, Peraturan Menteri Keuangan Nomor 80/PMK.011/2011 tentang Perubahan Ketujuh Atas Peraturan Menteri Keuangan Nomor 110/PMK.010/2006 tentang Penetapan Sistem Klasifikasi Barang dan Pembebanan Tarif Bea Masuk Atas Barang Impor.
- _____, Peraturan Menteri Keuangan Nomor 142/PMK.04/2011 tentang Impor Sementara.

Media Cetak dan Elektronik:

- Kementrian Keuangan. (2010). *Kebijakan Tarif Bea Masuk*. Jakarta: Badan Kebijakan Fiskal.
- Kementrian Keuangan. (2011). *Keterangan Pers: Penetapan Tarif Bea Masuk Umum (MFN) Tahun 2011 Berdasarkan Peraturan Menteri Keuangan Nomor 80/PMK.011/2011*. Jakarta: Badan Kebijakan Fiskal.
- Kementrian Koordinator Bidang Perekonomian. (2011). *Masterplan Percepatan dan Perluasan Pembangunan Ekonomi Indonesia*. Jakarta: Kementrian Koordinator Bidang Perekonomian.
- Anonim. (2011). *Industri Galangan Kapal Nasional Sulit Bersaing*. Jakarta: Majalah Industri Maritim Edisi Ketiga November-Desember 2011.
- Tandiele, Yan Sebarang. (2011). *Membangun Raksasa Tidur*. Jakarta: Majalah Industri Maritim Edisi Ketiga November-Desember 2011.
- Redaksi Indonesia Maritime Institute. “Asas Cabotage” *Pelayaran Nasional Tersenyum..?*. <http://indomaritimeinstitute.org/?p=1525>. Diunduh 6 Desember 2011, Pukul 12.57 WIB.
- Muhdori. (2007). Kemampuan Industri Perkapalan Nasional Dalam Menghadapi Persaingan Global. <http://www.kemenperin.go.id>, diakses pada tanggal 10 Februari 2012.
- Idris Hari Sikumbang. (2010). *Indonesian Cabotage Advocation Forum Overview*. <http://iluni.org>, diakses pada tanggal 5 Februari 2012.

- Memperkuat Industri Perkapalan. (2008). <http://www.bumn.go.id>, diakses pada tanggal 18 Februari 2012.
- Asia Tenggara. (2012). <http://id.wikipedia.org>, diakses pada tanggal 18 Februari 2012.
- Peluang Industri Perkapalan Indonesia. (2010). <http://id.voi.co.id>, diakses pada tanggal 5 Februari 2012.
- Industri Galangan Butuh Insentif. (2012). <http://koran-jakarta.com>, diakses pada tanggal 5 Februari 2012.
- Tino Oktaviano. (2011). Membangun Industri Maritim. <http://www.investor.co.id>, diakses pada tanggal 9 Februari 2012.
- Christina Natalia. (2010). Industri Perkapalan Terus Meningkat. <http://www.mediaindonesia.com>, diakses pada tanggal 5 Februari 2012.
- Kapal Migas Asing Boleh Beroperasi Sampai 2015. (2011). <http://www.tender-indonesia.com>, diakses pada tanggal 14 Juni 2012.



DAFTAR RIWAYAT HIDUP

Nama : Dyta Ulisanti

Tempat Tanggal Lahir : Jakarta, 21 Agustus 1990

Alamat : Dasana Indah Blok RD 5 No. 8, Kelapa Dua,
Tangerang 15821

No. Telepon/HP : 085695523326

Email : dyta.ulisanti@gmail.com

Nama Orang Tua

Ayah : Drs. E. Tony Sandra

Ibu : Sarmauli Sirait

Riwayat Pendidikan Formal

TK : TK Tunas Bahagia, Tangerang

SD : SD Sunan Bonang, Tangerang

SMP : SMP Islamic Village, Tangerang

SMA : SMA Negeri 8, Tangerang

Perguruan Tinggi : S1 Paralel Ilmu Administrasi Fiskal FISIP UI

PEDOMAN WAWANCARA

A. Badan Kebijakan Fiskal

1. Bagaimana pertimbangan yang melatarbelakangi dikeluarkannya kebijakan penurunan bea masuk atas impor kapal?
2. Apakah dilaksanakan suatu kajian sebelum merumuskan kebijakan penurunan bea masuk atas impor kapal? Apa hasil dari pelaksanaan kajian tersebut?
3. Bagaimana proses dan tahapan perumusan kebijakan penurunan bea masuk atas impor kapal?
4. Siapa saja pihak-pihak yang dilibatkan dalam perumusan kebijakan penurunan bea masuk atas impor kapal?
5. Apa saja kendala dalam melakukan perumusan kebijakan penurunan bea masuk atas impor kapal?
6. Apa sasaran dan tujuan yang ingin dicapai dengan mengeluarkan kebijakan penurunan bea masuk atas impor kapal?
7. Apa saja pencapaian yang telah diperoleh setelah pelaksanaan kebijakan penurunan bea masuk atas impor kapal?

B. Kementerian Perhubungan

1. Bagaimana peran dan kondisi industri pelayaran nasional bagi pembangunan industri nasional saat ini?
2. Bagaimana peran yang dimiliki industri perkapalan saat ini dalam hubungannya dengan industri pelayaran dalam mendukung peningkatan daya saing industri pelayaran?
3. Apa pertimbangan yang melatarbelakangi pemberian usulan atas kebijakan penurunan bea masuk atas impor kapal?
4. Apakah pihak Kementerian Perhubungan diikutsertakan dalam perumusan kebijakan penurunan bea masuk atas impor kapal?

5. Apa saja faktor yang mendukung pelaksanaan kebijakan penurunan bea masuk atas impor kapal?
6. Apa saja faktor yang menghambat pelaksanaan kebijakan penurunan bea masuk atas impor kapal?
7. Apakah sasaran dan tujuan yang ingin dicapai dengan mengeluarkan kebijakan penurunan bea masuk atas impor kapal?
8. Apa saja pencapaian tujuan yang telah dicapai setelah dikeluarkannya kebijakan penurunan bea masuk atas impor kapal?
9. Apa saja kendala dan tantangan yang dihadapi dalam pencapaian tujuan dari kebijakan penurunan bea masuk atas impor kapal bagi industri pelayaran?
10. Bagaimana dampak dari diberlakukannya asas *cabotage* terhadap industri pelayaran nasional?

C. Kementerian Perindustrian

1. Bagaimana pertimbangan yang melatarbelakangi dikeluarkannya kebijakan penurunan bea masuk atas impor kapal?
2. Apa sajakah peran Kementerian Perindustrian dalam perumusan kebijakan penurunan bea masuk atas impor kapal pada PMK No. 80/PMK.011/2011 dan PMK No. 213/PMK.011/2011?
3. Apakah betul bahwa Kementerian Perindustrian turut andil didalam tim perumusan tarif pada kebijakan penurunan tarif bea masuk atas impor kapal? Usulan apa saja yang diberikan oleh Kementerian Perindustrian dalam perumusan kebijakan tersebut?
4. Apa alasan Kementerian Perindustrian mengusulkan sebanyak 30 pos tarif mendapat bea masuk sebesar 5% dan sebanyak 13 pos tarif mendapat bea masuk sebesar 0% pada PMK No. 80/PMK.011/2011? Dan kemudian apa alasan pada PMK No. 213/PMK.011/2011 sebanyak 2 dari 13 pos tarif mendapat bea masuk sebesar 5%? Sedangkan sisanya mengapa tetap dibiarkan menjadi 0%?

5. Bagaimana proses dan tahapan perumusan kebijakan tersebut?
6. Apa saja faktor pendukung dalam melakukan perumusan kebijakan tersebut?
7. Apa saja kendala dalam melakukan perumusan kebijakan tersebut?
8. Bagaimana kondisi industri perkapalan saat ini?
9. Bagaimana tanggapan dari perusahaan galangan kapal terhadap kebijakan yang diberikan kepada industri pelayaran tersebut?

D. Direktorat Jenderal Bea dan Cukai

1. Apa sajakah syarat-syarat prosedural yang harus dipenuhi oleh industri pelayaran untuk dapat memanfaatkan kebijakan penurunan bea masuk atas impor kapal?
2. Bagaimana mekanisme pelaksanaan dan pengawasan kebijakan penurunan bea masuk atas impor kapal?
3. Bagaimana sistem sosialisasi informasi yang diberikan oleh pihak DJBC mengenai kebijakan penurunan bea masuk atas impor kapal kepada pihak-pihak yang berkepentingan atau kepada perusahaan pelayaran?
4. Apa saja kendala dalam pelaksanaan maupun pengawasan kebijakan penurunan bea masuk atas impor kapal?
5. Bagaimana pendapat anda mengenai kebijakan penurunan bea masuk atas impor kapal diantara pilihan alternatif kebijakan pajak lain yang dapat mendukung terpenuhinya ketersediaan armada angkutan laut, seperti impor sementara?

E. Indonesian National Shipowners Association (INSA)

1. Bagaimana kondisi industri pelayaran nasional saat ini?
2. Bagaimana peran yang dimiliki industri perkapalan saat ini dalam hubungannya dengan industri pelayaran dalam mendukung peningkatan daya saing industri pelayaran?

Lampiran 1 (lanjutan)

3. Apa pertimbangan yang melatarbelakangi pemberian usulan atas kebijakan penurunan bea masuk atas impor kapal?
4. Apakah mekanisme pelaksanaan kebijakan penurunan bea masuk atas impor kapal telah disosialisasikan oleh pihak DJBC dan telah diketahui oleh pihak industri pelayaran?
5. Kendala apakah yang ditemui oleh industri pelayaran dalam memanfaatkan kebijakan penurunan bea masuk atas impor kapal?
6. Apa saja pencapaian tujuan yang telah dicapai setelah dikeluarkannya kebijakan penurunan bea masuk atas impor kapal?
7. Bagaimana manfaat yang diperoleh industri pelayaran nasional dari kebijakan penurunan bea masuk atas impor kapal?
8. Apakah kebijakan penurunan bea masuk atas impor kapal telah mampu/telah efektif dalam memberikan manfaat bagi industri pelayaran nasional untuk dapat meningkatkan daya saingnya?
9. Bagaimana dampak dari diberlakukannya asas *cabotage* terhadap industri pelayaran nasional?
10. Bagaimana kebijakan fiskal yang diharapkan oleh industri pelayaran agar dapat meningkatkan daya saingnya?
11. Bagaimana pendapat anda mengenai kebijakan penurunan bea masuk atas impor kapal diantara pilihan alternatif kebijakan pajak lain yang dapat mendukung terpenuhinya ketersediaan armada angkutan laut, seperti impor sementara?

F. Perusahaan Pelayaran

1. Bagaimana kondisi industri pelayaran nasional saat ini?
2. Apakah pihak perusahaan pelayaran diikutsertakan dalam perumusan kebijakan penurunan bea masuk atas impor kapal?
3. Apakah mekanisme pelaksanaan kebijakan penurunan bea masuk atas impor kapal telah disosialisasikan oleh pihak DJBC dan telah diketahui oleh pihak perusahaan pelayaran?

Lampiran 1 (lanjutan)

4. Apa saja faktor yang mendukung pelaksanaan kebijakan penurunan bea masuk atas impor kapal?
5. Kendala apakah yang ditemui oleh perusahaan pelayaran dalam memanfaatkan kebijakan penurunan bea masuk atas impor kapal?
6. Apa saja pencapaian tujuan yang telah dicapai setelah dikeluarkannya kebijakan penurunan bea masuk atas impor kapal?
7. Bagaimana manfaat yang diperoleh perusahaan pelayaran dari kebijakan penurunan bea masuk atas impor kapal?
8. Apakah kebijakan penurunan bea masuk atas impor kapal telah mampu/telah efektif dalam memberikan manfaat bagi industri pelayaran nasional untuk dapat meningkatkan daya saingnya?
9. Bagaimana dampak dari diberlakukannya asas *cabotage* terhadap perusahaan pelayaran?
10. Bagaimana kebijakan fiskal yang diharapkan oleh industri pelayaran agar dapat meningkatkan daya saingnya?

G. Akademisi

1. Bagaimana pendapat anda mengenai kajian perumusan kebijakan pajak yang tepat?
2. Bagaimana pendapat anda mengenai sistem sosialisasi kebijakan pajak yang tepat?
3. Menurut anda, apakah kebijakan penurunan bea masuk atas impor kapal telah mampu dalam memberikan manfaat bagi industri pelayaran nasional untuk dapat meningkatkan daya saingnya?
4. Bagaimana pendapat anda mengenai kebijakan penurunan bea masuk atas impor kapal diantara pilihan alternatif kebijakan pajak lain yang dapat mendukung terpenuhinya ketersediaan armada angkutan laut, seperti impor sementara?

Verbatim Badan Kebijakan Fiskal

Narasumber : Miftahudin

**Jabatan : Kasubdit Tarif Multilateral, Badan Kebijakan Fiskal,
Kementerian Keuangan**

**Tempat : Kantor Pusat Kebijakan Pendapatan Negara, Badan
Kebijakan Fiskal
Jalan Dr. Wahidin No. 1 Gedung R.M. Notohamiprodjo
Lantai 6, Jakarta Pusat 10710**

Tanggal : 8 Mei 2012

Pukul : 09.00 – 10.00 WIB

Peneliti : Bagaimana pertimbangan yang melatarbelakangi dikeluarkannya kebijakan penurunan bea masuk atas impor kapal?

Narasumber : Latar belakang dikeluarkannya kebijakan ini, kita melihat dari potensi penerimaan Negara, dimana ada 1.000 kapal berbendera asing yang mau berganti bendera Indonesia, kalau asas *cabotage* benar-benar diterapkan bagaimana dan kalau bea masuknya menjadi 0% akan seperti apa. Karena janji dari INSA bahwa 1.000 kapal akan berganti bendera Indonesia itulah yang menjadi alasan dikeluarkannya kebijakan ini. Selain itu, untuk mengetahui perkiraan berapa penerimaan Negara dari hasil kegiatan angkut-muat barang oleh perusahaan pelayaran, pihak INSA telah memberitahukan bahwa kira-kira tiap 1 ton dari pengangkutan muatan oleh armada angkutan laut, dapat menghasilkan penerimaan bagi perusahaan pelayaran kira-kira sebesar \$20.

Peneliti : Apa sasaran dan tujuan yang ingin dicapai dengan mengeluarkan kebijakan penurunan bea masuk atas impor kapal?

Lampiran 2 (lanjutan)

Dan Apa saja pencapaian yang telah diperoleh setelah pelaksanaan kebijakan penurunan bea masuk atas impor kapal?

Narasumber : Untuk sasaran yang ingin dicapai, tentu penambahan potensi penerimaan Negara dengan 1.000 kapal berbendera asing itu berganti bendera menjadi merah putih. Dan untuk melihat sasaran yang telah dicapai setelah kebijakan ini berjalan, bisa dicek data perubahan kapal yang berganti bendera Indonesia dan total muatan angkutan laut di Kementerian Perhubungan. Dari kegiatan angkutan laut itu, banyak pajak yang bisa dipungut, misalnya PPh Badannya, PPh 21 atas pekerjanya, PPN atas jasa keagenannya, dan lain-lain. Industri lain juga ikut terpengaruh atas kebijakan yang diberikan pada industri pelayaran ini, yaitu industri galangan kapal. Dulu PMK 241 dimana bea masuk atas impor kapal naik menjadi 5%, itu tujuannya adalah untuk melindungi industri galangan kapal, supaya kapal-kapal yang beroperasi di Indonesia dibuat oleh industri galangan kapal. Yang menjadi masalah kemudian, yaitu industri galangan kapal nasional tidak mampu memenuhi permintaan kapal. Sekarang dengan kedatangan 1.000 kapal impor berbendera Indonesia, industri galangan kapal juga kebagian order jasa reparasi kapal. Katanya industri galangan kapal malah kelebihan order untuk reparasi kapal ini sehingga mereka juga diuntungkan dengan dikeluarkannya kebijakan ini. Yang tadinya kebijakan ini diperkirakan merugikan industri galangan kapal, namun ternyata tidak. Jadi industri galangan kapal pun ikut untung dengan adanya asas *cabotage*. Walaupun galangan kapal tidak mampu membangun kapal, namun mereka merasakan keuntungan dari jasa servicenya, karena sudah kebanyak orderan jasa reparasinya, mereka lebih memilih untuk memperbaiki kapal daripada membangun kapal. Karena kalau membangun kapal, mereka

Lampiran 2 (lanjutan)

harus menyediakan modalnya sendiri, sedangkan kalau mereparasi kapal, uang yang didapat lebih cepat dan lebih mudah, serta ongkosnya pun lebih sedikit.

Peneliti :Lalu, mengapa sempat dikeluarkan PMK No. 241/PMK.011/2010 yang mengatur kenaikan bea masuk atas impor kapal kalau memang tarif 0% dibutuhkan oleh industri pelayaran nasional?

Narasumber : Latar belakang kenapa tarif bea masuk atas impor kapal dinaikkan karena sudah ditetapkan pada Program Harmonisasi Tarif Bea Masuk lewat dikeluarkannya PMK No. 132/PMK.010/2005. Maka kita harus menjalankan amanat Menteri Keuangan bahwa untuk kapal impor, bea masuknya harus dinaikkan menjadi 5% pada tahun 2010. Cuma karena antara Inpres No. 5 Tahun 2005 dan Peraturan Dirjen No. 46/PJ/2010 tentang SKB PPN dengan PMK No. 132/PMK.010/2005 ada ketidaksinkronan maka seolah-olah menjadi tidak konsisten dan harmonis. Jadi pada saat Dirjen Pajak mengeluarkan Peraturan Dirjen No. 46/PJ/2010 tersebut tidak memperhatikan Program Harmonisasi Tarif yang telah dikeluarkan jauh sebelumnya. Selain itu, pada saat Program Harmonisasi Tarif dibuat juga lupa atas amanat yang diberikan melalui Inpres No. 5 Tahun 2005. Kemudian karena ketidakkonsistenan tersebut itulah maka PMK No. 241/PMK.011/2010 direvisi melalui PMK No. 80/PMK.011/2011.

Kalau dalam hal sosialisasi mengenai PMK No. 241/PMK.011/2010 ini kan sudah ditetapkan pada Program Harmonisasi Tarif Bea Masuk dari tahun 2005 lewat dikeluarkannya PMK No. 132/PMK.010/2005, pihak industri

Lampiran 2 (lanjutan)

seharusnya telah mengetahui bahwa pada tahun 2010, bea masuk atas kapal impor akan dinaikkan menjadi sebesar 5%.

Peneliti : Apakah dilaksanakan suatu kajian sebelum merumuskan kebijakan penurunan bea masuk atas impor kapal? Apa hasil dari pelaksanaan kajian tersebut?

Narasumber : Tidak ada kajian khusus yang dilakukan, sifatnya hanya koordinasi saja dengan pihak-pihak terkait.

Peneliti : Siapa saja pihak-pihak yang dilibatkan dalam perumusan kebijakan penurunan bea masuk atas impor kapal?

Narasumber : Pihak-pihak yang dilibatkan yaitu INSA, kementerian perhubungan, IPERINDO, kementerian perindustrian (sebagai tim inti/tim tarif), dan BKF.

Peneliti : Apa saja kendala dalam melakukan perumusan kebijakan penurunan bea masuk atas impor kapal?

Narasumber : Adanya perbedaan kepentingan antara kementerian perindustrian dan IPERINDO dengan kementerian perhubungan dan INSA dalam perumusan kebijakan ini. Ada yang pro dan kontra, namanya saja perundingan. Kementerian perhubungan dan industri pelayaran meminta bea masuk atas impor kapal 0% karena industri pelayaran membutuhkan kapal dengan harga yang murah. Sedangkan kementerian perindustrian ingin melindungi industri galangan kapal sehingga menginginkan bea masuknya naik. Dua pihak ini lalu berdebat untuk memaparkan alasannya masing-masing, disini BKF sebagai pihak yang memperhatikan masing-masing argument, mana yang paling menguntungkan. Dari situlah BKF menyimpulkan mana yang paling baik untuk perekonomian nasional. BKF lalu akan meminta data-data pendukung dari kedua pihak, lalu memberikan rekomendasi. Intinya dalam perumusan ini, BKF berperan sebagai wasit karena kalau hanya pendapat dari salah satu pihak akan menggunakan

Lampiran 2 (lanjutan)

kacamata kuda, tidak melihat di sisi lainnya. Namun, kalau BKF melihatnya secara lebih luas, baik untuk kepentingan perlindungan industry, kepentingan penerimaan pajak, kepentingan lapangan tenaga kerja, pertumbuhan ekonomi, dan lain-lain.

Peneliti : Apa saja kendala dalam melakukan pelaksanaan kebijakan penurunan bea masuk atas impor kapal?

Narasumber : Kendala disini sih terkait dengan pelaksanaan asas *cabotage*. Masih adanya sektor tertentu yang masih sulit menerapkan asas *cabotage*, misalnya sektor pertambangan. Contohnya untuk kapal eksplorasi, terkadang kontrak pemakaian di Indonesia hanya 3 bulan. Kalau kita impor kan berarti membeli kapal tersebut, namun sayangnya kapal tersebut terlalu mahal sehingga untuk industri pertambangan yang menggunakan kapal untuk eksplorasi tersebut masih sulit untuk diterapkan asas *cabotage*.

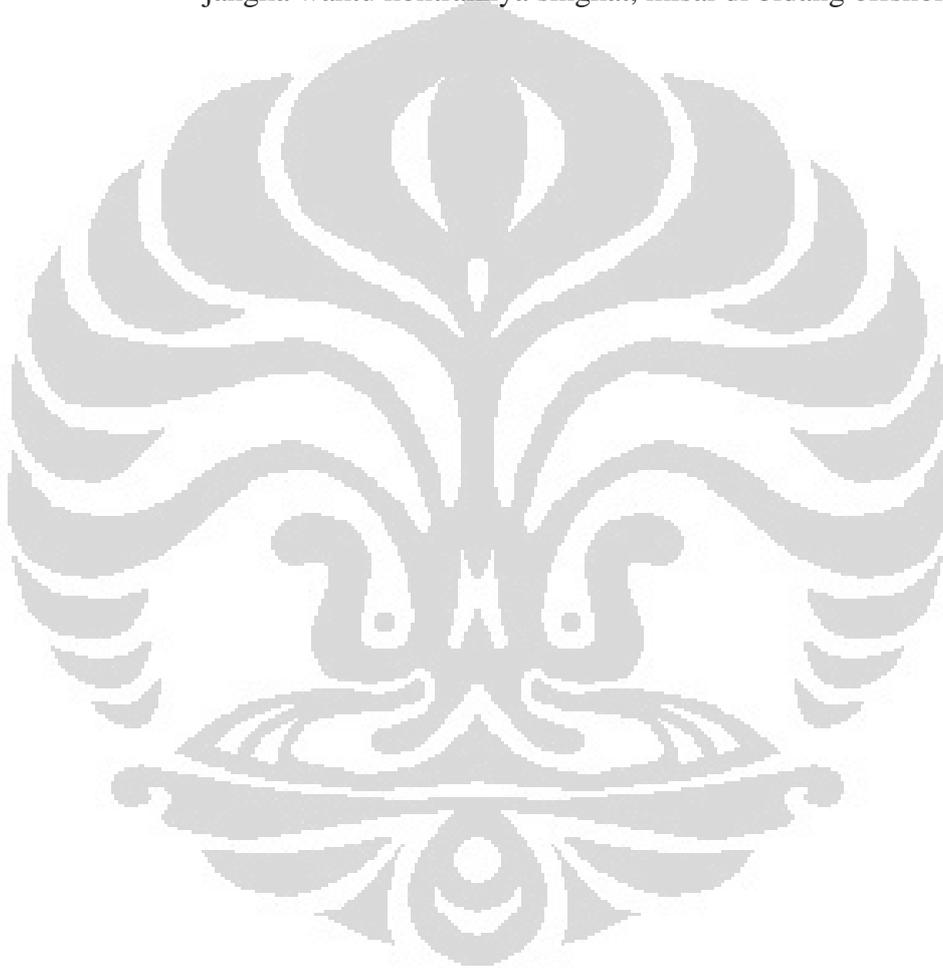
Peneliti : Lalu, bagaimana cara pengadaan jenis kapal-kapal untuk eksplorasi ini ketika dibutuhkan di Indonesia?

Narasumber : Banyak yang pengadaannya dengan impor sementara. Kalau impor sementara itu kapalnya tetap pakai bendera asing karena tujuannya kapal tersebut kan untuk diekspor kembali. Tapi kapal-kapal yang boleh menggunakan impor sementara ini, seperti kapal untuk bidang offshore, jangka waktu pelaksanaan asas *cabotage* atau boleh menggunakan impor sementara hanya boleh paling lambat tahun 2015.

Tetapi kalau untuk sekarang, yang bisa pakai impor sementara hanya kapal jenis-jenis tertentu saja, misalnya kapal untuk eksplorasi atau di bidang offshore ini. Selain kapal jenis tersebut, tidak boleh pakai impor sementara, misalnya kapal untuk mengangkut penumpang atau barang. Dan impor sementara ini hanya untuk kapal-kapal berjangka waktu singkat kontrak

Lampiran 2 (lanjutan)

penggunaannya. Karena impor sementara ini kan jangka waktunya paling lambat tiga tahun maka untuk kapal-kapal pengangkut penumpang/barang kan tidak mungkin hanya digunakan tiga tahun, pasti penggunaannya bisa lebih dari tiga tahun. Itu berarti, impor sementara hanya cocok untuk kapal yang jangka waktu kontraknya singkat, misal di bidang offshore.



Verbatim Kementerian Perhubungan

Narasumber : Haekal Dachlan

Jabatan : Kepala Sub Direktorat Pengembangan Usaha Angkutan Laut, Direktorat Lalu Lintas Angkutan Laut, Direktorat Jenderal Perhubungan Laut.

**Tempat : Kantor Kementerian Perhubungan
Jl. Merdeka Barat No. 8 Jakarta 10110**

Tanggal : 7 Mei 2012

Pukul : 14.30 – 15.30 WIB

Peneliti : Apakah benar kebijakan penurunan tarif bea masuk 0% atas impor kapal adalah usulan dari pihak Kementerian Perhubungan dan INSA?

Narasumber : Seperti telah diketahui sejak dikeluarkannya Inpres No. 5 Tahun 2005 tentang Pemberdayaan Industri Pelayaran Nasional telah memberikan hasil yang nyata. Pada tahun 2005 terdapat sekitar 6.000 unit kapal hingga sekarang terdapat sekitar 11.000 kapal, hamper 90% kenaikannya. Ini berarti konsen pemerintah terhadap pemberdayaan industri angkutan laut nasional mulai membuahkan hasil.

Dulu ada Peraturan Menteri Perhubungan No. KM 71 tentang Roadmap Asas *Cabotage* yang mengatur jatuh temponya 13 komoditi yang dipersiapkan untuk diangkut oleh kapal berbendera Indonesia di Dalam Negeri. Lalu kemudian, UU No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran keluar, UU tersebut menyampaikan bahwa asas *cabotage* itu pada pasal 8 ayat 1, berbunyi “Kegiatan angkutan laut dalam negeri dilakukan oleh perusahaan angkutan laut nasional dengan menggunakan kapal berbendera Indonesia serta diawaki oleh awak kapal

Lampiran 3 (lanjutan)

berkewargaan Indonesia” dan pada ayat 2 dinyatakan bahwa “Kapal asing dilarang mengangkut penumpang dan/atau barang antar pulau atau antar pelabuhan di wilayah perairan Indonesia”. Peraturan itu harus dilaksanakan secara penuh tiga tahun setelah UU No. 17 Tahun 2008 itu diundangkan. UU No. 17 Tahun 2008 itu sendiri diundangkan pada Mei 2008, maka pada Mei 2011, semua yang diatur dalam Peraturan Menteri Perhubungan No. KM 71 itu sudah harus dilaksanakan semua oleh kapal berbendera Indonesia.

Tetapi setelah dilakukan evaluasi, ternyata ada satu kegiatan, yaitu kegiatan *offshore* atau lepas pantai dimana jumlah armada yang berbendera Indonesia itu belum mencukupi. Kemudian pemerintah merevisi PP No. 20 tentang Angkutan di Perairan, lalu mengeluarkan lagi Peraturan Menteri Perhubungan No. 48 Tahun 2010/2011 yang mengatur tentang jatuh tempo kapal-kapal berbendera asing yang digunakan untuk *offshore*. Kegiatan *offshore* tersebut meliputi *survey seismic*, pengeboran, konstruksi, penunjang operasi lepas pantai, pengerukan, dan *salvage* pengerjaan bawah air. Enam bidang tersebut yang diatur jatuh temponya dalam Peraturan Menteri Perhubungan No. 48 Tahun 2010/2011 sampai 31 Desember 2015.

Konteksnya ini adalah dalam rangka Pemberdayaan Industri Pelayaran Nasional yang harus dilaksanakan tidak hanya secara eksklusif oleh Kementerian Perhubungan, tetapi sesuai Inpres No. 5 Tahun 2005. Peraturan ini dikeluarkan dan diinstruksikan kepada 13 Kementerian, Gubernur, Bupati, dan Walikota seluruh Indonesia untuk mengambil langkah-langkah konkrit dalam memberdayakan Industri Pelayaran Nasional.

Salah satu pilarnya adalah keuangan. Keuangan itu untuk fiskal dan asuransi. Terkait bea masuk, Kementerian Perhubungan

Lampiran 3 (lanjutan)

selalu meminta pada BKF (Kementerian Keuangan)_untuk bisa memberikan fasilitas bea masuk 0% atas impor kapal. Selama ini ada 43 pos tarif. Dulu sebelum PMK No. 241/PMK.011/2010, ada 43 pos tarif. Tapi kemudian dari Kementerian dengan alasan pemberdayaan industri perkapalan nasional membatasi dan meminta agar ditinjau 43 pos tarif itu dengan ada yang harus dinaikkan menjadi 5%. Bea masuk yang dinaikkan 5% tersebut diatur dalam PMK No. 241/PMK.011/2010.

Industri maritim bagaikan dua sisi mata uang yang satu industri perkapalan dan yang satu lagi industri pelayaran. Berlayar kan menggunakan kapal. Pengadaan kapal ini ada dua kemungkinan, yaitu kemampuan galangan kapal nasional bisa memasok kapal bagi perusahaan pelayaran atau tidak. Memasok sendiri harus ada kriterianya, apakah kapal itu dikasih dengan kualitas yang sama dengan harga yang lebih murah atau harga yang kompetitif, kemudian waktu penyerahan juga apakah memenuhi ketika diminta atau sesuai permintaan. Saat ini pasar sedang merespon, kapal diminta selesai dibuat dalam 1 tahun, ternyata kapalnya baru bisa 1,5 atau 2 tahun baru bisa diselesaikan. Kemampuan galangan nasional juga masih terbatas. Menurut INSA, sepanjang galangan kapal mampu memasok kapal dengan harga yang bersaing dengan kapal impor, INSA siap menggunakan kapal buatan dalam negeri.

Harus diingat, ketika kita berbicara tentang angkutan laut nasional, kita juga berbicara tentang profil perusahaan angkutan laut. Berdasarkan kajian yang dikeluarkan oleh *Study on the Development of Domestic Sea Transportation and Maritime Industry in the Republic of Indonesia* (Stramindo), dimana kajian tersebut difasilitasi oleh Kementrian Perhubungan, mengenai kondisi perusahaan pelayaran nasional saat ini, menyatakan

Lampiran 3 (lanjutan)

bahwa sekitar 79% perusahaan pelayaran nasional merupakan perusahaan skala kecil, sekitar 15% merupakan perusahaan skala menengah, dan sisanya sekitar 6% ialah perusahaan berskala besar. Perusahaan skala kecil menggantungkan hidupnya tidak bisa dari kapal baru, dia menggantungkan dirinya dari kapal bekas.

Jika berbicara profil armada niaga nasional, lebih dari 48% kapal niaga berbendera Indonesia itu usianya sudah diatas 25 tahun. Lebih parahnya lagi, 13% dari 48% tersebut, bahkan usianya diatas 35 tahun. Dengan kondisi yang seperti itu, maka terdapat suatu indikasi bahwa armada niaga nasional sulit diremajakan. Kenapa sulit diremajakan? Karena profil perusahaan pelayaran nasional sebanyak 79% masih berskala kecil. Perusahaan skala kecil tersebut menggantungkan hidupnya tidak bisa dari kapal baru, mereka menggantungkan dirinya pada kapal bekas.

Perbankan nasional tidak mudah memberikan pinjaman kepada perusahaan pelayaran skala kecil. Kita mengakui bahwa perbankan nasional memang sudah mulai bergerak untuk mengucurkan dana kepada perusahaan pelayaran nasional. Namun, masih terbatas pada perusahaan pelayaran skala besar, baru terbatas pada pemain yang besar saja. Dana tersebut diberikan tentu dengan persyaratan pinjaman dari bank, misalnya pembuatan "visibility studies" atau studi kelaikan terlebih dahulu oleh pihak perusahaan pelayaran. Ketika perusahaan pelayaran tersebut memenuhi persyaratan dari bank, selanjutnya bank akan mengucurkan dana pinjaman, kondisi ini disebut dengan bankable (akses untuk mendapatkan pinjaman). Persyaratan seperti itu sulit untuk dipenuhi oleh perusahaan pelayaran skala kecil sehingga perusahaan pelayaran skala kecil sulit untuk mendapatkan akses pinjaman dari bank.

Lampiran 3 (lanjutan)

Persyaratan yang diberikan oleh pihak perbankan masih sulit dipenuhi oleh perusahaan skala kecil, maka untuk mendapatkan akses pinjaman ke bank sulit untuk perusahaan skala kecil. Maka dengan tertatih-tatih, dengan usaha dan kekuatannya sendiri, perusahaan pelayaran skala kecil tersebut bisa mendapatkan uang untuk membeli kapal impor bekas. Kalau untuk membeli kapal baru dari dalam negeri sulit, karena biaya pembangunan kapal baru di galangan kapal dalam negeri lebih mahal dibandingkan membeli kapal impor bekas.

Lalu, Kementerian Perhubungan meminta kepada Kementerian Perindustrian dan BKF agar dapat membantu perusahaan pelayaran skala kecil, apalagi telah diamanatkan pula dalam UU No. 17 Tahun 2008, mestinya pemerintah memberikan yang tadi dibutuhkan oleh industri pelayaran nasional. Akhirnya dari 43 pos tarif itu, Kementerian Perindustrian selalu ngotot untuk menaikkan tarif yang semula 0% menjadi 5% dengan tujuan untuk menghidupkan galangan kapal nasional. Tetapi INSA berpendapat bahwa sebenarnya tarif 5% yang dinaikkan tersebut tidak membantu perusahaan pelayaran bahkan mempersulit. Karena banyak sekali PPN yang dipungut yang sebenarnya kalau diperhatikan terakumulasi cukup besar dan bagi mereka apa yang dipungut oleh pemerintah ini tidak lazim dipungut di Negara lain untuk bidang usaha angkutan laut oleh perusahaan pelayaran di Negara lain.

Berdasarkan 43 pos tarif di PMK 241, diadakanlah rapat antara Kementerian Perhubungan, INSA, Kementerian Perindustrian, IPERINDO dan BKF (Kementerian Keuangan). Dari hasil rapat tersebut, telah disepakati dari 43 pos tarif tersebut, Kementerian Perhubungan dan INSA melepas 30 pos tarif dijadikan 5% dan 13 pos tarif ditahan menjadi 0%, maka keluarlah PMK No.

Lampiran 3 (lanjutan)

80/PMK.011/2011 (pada PMK 241, 43 pos tariff tersebut BMnya 5%).

Dalam perjalanannya diakhir tahun 2011, PMK No. 80/PMK.011/2011 direvisi menjadi PMK No. 213/PMK.011/2012. Dalam PMK 213, ada 11 pos tariff yang tarifnya tetap 0% dan 2 pos tarif diserahkan untuk tarif bea masuknya naik menjadi 5%. Dua pos tarif tersebut adalah kapal untuk pengerukan dan dok apung.

Pada waktu itu, INSA sebenarnya mengatakan bahwa strategi mereka salah, karena kenapa dari 43 pos tarif tersebut, 30-nya langsung diserahkan untuk tariff bea masuknya dinaikkan menjadi 5%. Seharusnya menurut INSA, jangan langsung dikeluarkan dalam satu tahap/satu kali, kenapa tidak bertahap saja.

Kementerian Perindustrian selalu ingin tiap tahunnya ada revisi dari PMK tersebut agar bertambah pos tarif-tarifnya menjadi 5%. Padahal ini, menurut INSA dan Kementerian Perhubungan, mestinya itu tidak diserahkan dulu sementara (pos tarif yang dinaikkan menjadi 5%), sepanjang yang lain-lain itu masih dikenakan, missal PPN atas bunker bahan bakar, dan PPN atas lain-lainnya.

Kementerian Perhubungan dan INSA mendukung untuk kenaikan bea masuk atas pos tarif-tarif tersebut untuk pemberdayaan industri galangan nasional. Namun, industri galangan kapal itu sendiri juga harus bersaing. Kedua, fasilitas-fasilitas pajak yang diberikan kepada perusahaan pelayaran juga harus lebih banyak. Pihak dari Direktorat Jenderal Bea dan Cukai (DJBC) juga terlibat dalam pembahasan di BKF, namun hanya terlibat dalam persoalan teknisnya saja. Menyangkut kebijakan ini perlu diberikan atau tidak, BKF menyerahkan itu untuk dibahas antara

Lampiran 3 (lanjutan)

Kementerian Perhubungan dan Kementerian Perindustrian. Kementerian Perhubungan dan Kementerian Perindustrian harus duduk bicara mengenai kalau ini dikenakan 0% apa alasan dan dasarnya? Justifikasinya apa?

Untuk masalah teknis, pada saat telah dibahas ditingkat BKF, kemudian DJBC terlibat dana DJP juga terlibat, jadi bagaimana mekanisme dan prosedur untuk pengenaan tarif bea masuknya (baik yang 5% atau 0%) karena oleh DJBC akan dikeluarkan buku tarif (BTMI) sebagai panduan atau operasional di lapangan. Kementerian Perhubungan dan INSA melihatnya dari sisi yang berbeda, melihat aka nada multiplier effectnya dari kebijakan bea masuk 0% tersebut. Jika fasilitas tersebut diberikan, perusahaan pelayaran tumbuh, armada bertambah, lapangan kerja bertambah, dan kegiatan-kegiatan yang berhubungan dengan kegiatan angkutan laut pun berjalan. Kegiatan-kegiatan yang berhubungan dengan kegiatan angkutan laut, misalnya bunker bahan bakar, provisi, air minum, makanan, dan lain-lain.

Kalau Kementerian Keuangan melihat dari sisi yang lain, misal setiap tahun ada 450-500 kapal yang berganti bendera Indonesia dan dibeli oleh orang Indonesia, kalau dihitung-hitung, jika semuanya dikenakan pajak dan bea masuk, berapa penerimaan yang akan diperoleh Negara, lalu ketika pajak dan bea masuknya tidak dikenakan, berapa pula yang akan diterima oleh Negara. Sementara, Kementerian Perhubungan dan INA tidak melihat dari sisi tersebut sehingga sulit untuk meyakinkannya.

Peneliti : Apa saja faktor yang mendukung dalam pelaksanaan kebijakan bea masuk atas impor kapal?

Narasumber : Kebijakan bea masuk 0% itu memberikan hasil/dampak multiplier effect sebenarnya. Kebijakan menjadikan bea masuk menjadi 0% tersebut sebenarnya bukan sesuatu hal yang kosong,

Lampiran 3 (lanjutan)

tetapi bisa tergantikan nanti pada saat setelah kapal masuk dan ada multiplier effectnya, disitu ada kegiatan-kegiatan yang dimana PPNnya bisa dipungut. Kalau kemudian PPNnya dipungut, hasilnya bisa lebih besar daripada yang dipungut di depan, yaitu pungutan bea masuk tersebut.

Kementerian Perhubungan meminta dan akan melakukan lagi, yaitu apa yang disebut dengan *beyond cabotage* atau *cabotage* tahap kedua. Langkah pertama, yaitu dengan menggunakan dua pendekatan. Yang pertama disebut dengan Pendekatan *Sales Market* yaitu untuk komoditas-komoditas andalan dari Indonesia yang dijual ke Luar Negeri yang diekspor dan menempatkan posisi Indonesia dalam posisi tawar yang tinggi. Kementerian Perhubungan mengusahakan supaya diangkut dengan kapal berbendera Indonesia. Paling tidak mungkin tidak semuanya diangkut oleh kapal berbendera Indonesia, tetapi paling tidak terhadap Negara-negara yang membeli, misalnya batu bara diekspor ke Cina. Selain itu, untuk CPO, kita juga kan mengekspor terbesar di dunia, selain Malaysia.

Kementerian Perhubungan mengharapkan adanya dukungan dari lintas sektor supaya daya tawar penggunaan kapal kita tinggi, yaitu dengan cara meminta kepada Pemerintah negara lain yang mengekspor/negara eksportir ketika membeli CPO/batubara dari Indonesia dapat dibagi muatan angkutannya. Dengan pembagian persentase muatan angkutannya antara kapal dari negara eksportir dengan kapal dari negara kita, dengan begitu akan memberdayakan armada angkutan laut nasional.

Pendekatan kedua, yaitu *Buyers Market*, untuk komoditas yang kita beli dari luar negeri, misalnya beras, kedelai, dan lain-lain, Kementerian Perhubungan mengusulkan agar dilakukan pula

Lampiran 3 (lanjutan)

pembagian persentase muatan angkutannya antara kapal dari negara importir dengan kapal dari negara kita.

Peneliti : Apa saja kendala dalam pelaksanaan kebijakan tersebut?

Narasumber : Ada beberapa hal, diantaranya yang pertama, dengan terseok-seoknya industri galangan kapal nasional menjadi penghambat atas usulan kebijakan bea masuk 0% atas impor kapal. Kedua, kebijakan pemerintah yang hanya melihat dari satu sisi saja, yaitu hanya melihat dari potensi pajak yang hilang, kurang melihat efek jangka panjangnya atau multiplier effectnya. Ketiga, sekarang ini, kita kekurangan tenaga pelaut karena banyak tenaga pelaut yang kerjanya lebih memilih di luar negeri maupun ditarik oleh perusahaan di luar negeri.

Peneliti : Apakah sasaran dan tujuan yang ingin dicapai dengan mengeluarkan kebijakan penurunan bea masuk atas impor kapal?

Narasumber : Tujuan yang ingin dicapai secara umum yaitu kebutuhan armada angkutan laut untuk semua kegiatan usaha angkutan laut, termasuk didalamnya kegiatan offshore, harus terpenuhi kecukupan armadanya.

Jadi paling lambat tanggal 31 Desember 2015, kami berharap semua aktivitas bisnis yang dilakukan di wilayah perairan Indonesia harus sudah menggunakan kapal berbendera Indonesia, dan harapan kami bahwa dengan kebijakan bea masuk 0% tadi akan banyak kapal untuk memenuhi kebutuhan diatas.

Peneliti : Apa saja pencapaian tujuan yang telah dicapai setelah dikeluarkannya kebijakan penurunan bea masuk atas impor kapal?

Narasumber : Sampai saat ini, pencapaian tujuan yang telah dicapai diantaranya yaitu terdapat peningkatan lebih dari 11.000 kapal telah berbendera Indonesia. Kedua, sejak tahun 2005 setelah Inpres No. 5 Tahun 2005 dikeluarkan, ada sekitar 50% muatan

Lampiran 3 (lanjutan)

angkutan laut dalam negeri diangkut kapal berbendera Indonesia, dan hingga saat ini telah sekitar 98% muatan angkutan laut dalam negeri diangkut kapal berbendera Indonesia. Masih ada sekitar 2% yang menggunakan kapal asing yaitu kegiatan offshore. Ketiga, di pangsa angkutan laut luar negeri, setelah Inpres No. 5 Tahun 2005 dikeluarkan, hanya sekitar 2% muatan angkutan laut luar negeri diangkut kapal berbendera Indonesia, dan hingga saat ini meningkat menjadi sekitar 9% muatan angkutan laut luar negeri diangkut kapal berbendera Indonesia.

Peneliti : Bagaimana pendapat anda mengenai kebijakan penurunan bea masuk atas impor kapal diantara pilihan alternatif kebijakan pajak lain yang dapat mendukung terpenuhinya ketersediaan armada angkutan laut, seperti impor sementara?

Narasumber : Untuk armada niaga nasional, saat ini sudah tidak bisa lagi menggunakan kapal berbendera asing. Seperti yang telah diatur dalam UU No. 17 Tahun 2008 bahwa kegiatan angkutan laut harus dilakukan oleh perusahaan angkutan laut nasional, menggunakan kapal berbendera Indonesia dan diawaki oleh awak kapal dari Indonesia. Kalau impor sementara itu kapalnya kan berbendera asing, tidak bisa diubah menjadi bendera Indonesia dan pemiliknya pun WNA, maka tidak diperbolehkan lagi untuk mengangkut penumpang dan barang di wilayah Indonesia. Namun, masih terdapat pengecualian untuk kapal yang digunakan dalam kegiatan offshore, masih dapat menggunakan impor sementara, karena batas waktu pelaksanaan asas *cabotage* untuk kapal-kapal kegiatan offshore paling lambat tahun 2013.

Peneliti : Bagaimana dampak dari diberlakukannya asas *cabotage*?

Narasumber : Terdapat berbagai dampak positif bagi industri maritim diantaranya yaitu armada angkutan laut yang berbendera Indonesia telah meningkat pada saat ini menjadi sekitar 11.000,

Lampiran 3 (lanjutan)

perusahaan galangan kapal nasional saat ini sudah full-booked sehingga kapasitas yang dimilikinya sudah terpakai semua untuk kegiatan reparasi kapal dan tidak ada lagi kapasitas yang menganggur, dan jasa-jasa terkait dengan kegiatan pengangkutan di perairan juga mendapatkan dampak yang positif, dimana ketika kapal bertambah, maka jasa-jasa tersebut akan bergerak pula karena semua jasa tersebut mengurus kapal, contohnya seperti jasa bongkar muat barang, keagenan kapal, ship management, dan lain-lain.



Verbatim Kementerian Perindustrian

Narasumber : Tarscesius Yosep Subagio

**Jabatan : Kasubdit Industri Bangunan Lepas Pantai dan Komponen,
Direktorat Industri Maritim, Kedirgantaraan, dan Alat
Pertahanan, Direktorat Jenderal Industri Unggulan Berbasis
Teknologi Tinggi**

**Tempat : Kantor Kementerian Perindustrian
Jalan Gatot Subroto Kav. 52-53 Lantai 12 Jakarta 12950**

Tanggal : 22 Mei 2012

Pukul : 10.00 – 11.00 WIB

Peneliti : Bagaimana pertimbangan yang melatarbelakangi dikeluarkannya kebijakan penurunan bea masuk atas impor kapal?

Narasumber : Jika kita melihat secara internasional, bahwa kapal adalah alat penghubung baik antar Negara di seluruh dunia. Antar Negara berarti memindahkan barang atau orang ke sejumlah tempat. Kapal merupakan produk alat transportasi yang sangat diperlukan oleh rakyat banyak, baik oleh rakyat level bawah hingga level atas. Oleh rakyat level bawah, karena kemampuan ekonominya rendah, mereka hanya bisa menggunakan kapal-kapal yang tarifnya murah sehingga harus menempuh waktu yang cukup panjang dengan menggunakan kapal dengan tariff tersebut. Sedangkan untuk rakyat level menengah keatas, mereka menggunakan kapal-kapal mewah untuk menempuh perjalanan mereka, dan biasanya kapal tersebut untuk liburan atau bertamasya. Penggunaan kapal yang beragam baik untuk keperluan bisnis/ yang berhubungan dengan pekerjaan hingga untuk keperluan tamasya, menunjukkan bahwa kapal merupakan

Lampiran 4 (lanjutan)

kebutuhan penting yang dapat membantu seseorang atau pengangkutan barang dari suatu tempat ke tempat lainnya.

Secara universal, kapal menjadi kepentingan pemerintah untuk dapat memenuhi kebutuhan dalam negeri sehingga masing-masing Negara termasuk Indonesia sendiri memberikan nilai bea masuk yang rendah, yaitu berkisar 0%-5%, kecuali untuk kapal pesiar yang memang diatas 5%. Hal itu dilakukan karena harga kapal sendiri sudah sangat mahal sehingga kalau dalam rangka perdagangan, kapal tersebut dikenakan bea masuk lebih dari 0%, akhirnya akan berdampak pada harga sewa dari kapal itu dan bebannya akan dilimpahkan kepada konsumen akhir. Contohnya, jika harga kapal itu sendiri dikenakan bea masuk sebesar 5% saja akan berdampak luas. Maka dari itu mengapa pemerintah pada umumnya memberikan tariff 0%, seperti Indonesia, kemampuan memproduksi kapalnya masih rendah sehingga banyak kapal yang diimpor, sementara jika yang diimpor tersebut dikenakan bea masuk ditambah lagi dengan PPh serta PPN, maka harga kapal tersebut akan jauh menjadi lebih mahal.

Pengenaan bm 0% tersebut bermaksud untuk kepentingan konsumen akhir sehingga dampaknya tidak akan terlalu berat. Nah, kalo bea masuknya sendiri ditambah menjadi 5%, konsumen akhir yang akan kena dampaknya. Selain itu, biaya perawatan juga sangat mahal sehingga pemerintah juga berpikir bagaimana supaya dalam rangka perdagangan ini tidak akan menimbulkan banyak beban kepada rakyat, akhirnya kenapa dikeluarkan 0%. Namun, bukan berarti bahwa Indonesia telah mampu atau mempunyai daya saing tinggi.

Jika kita melihat bea masuk 0% itu menunjukkan bahwa sebenarnya daya saing produk tersebut sudah sangat tinggi sehingga kalau ada produk yang masuk ke suatu Negara dengan

Lampiran 4 (lanjutan)

bea masuk sebesar 0% itu berarti bahwa produk di dalam negeri tersebut sudah mampu bersaing. Sebenarnya dari sisi kemampuan, teknologi dan penguasaan pembuatan kapal, galangan kapal kita sudah cukup tinggi. Namun, karena faktor yang paling penting tadi, karena kebutuhan kapal saat ini sedang sangat tinggi, bahkan bisa dikatakan bahwa kebutuhannya sangat mendesak. Karena kalau membangun kapal baru itu sendiri di dalam negeri, dua tahun baru selesai, maka dari itulah mengapa tetap dipertahankan bea masuknya 0% karena lebih kepada perlindungan terhadap konsumen.

Jika kita melihat bea masuk 0% dan 5% itu menunjukkan bahwa daya saing produk tersebut sangat tinggi sehingga kalau ada produk yang masuk ke suatu Negara dengan bea masuk sebesar 0% itu berarti bahwa produk di dalam negeri tersebut sudah mampu bersaing. Sebenarnya dari sisi kemampuan, teknologi dan penguasaan pembuatan kapal, kita sudah cukup baik. Namun, karena faktor yang paling penting tadi, karena kapal dibutuhkan oleh rakyat banyak. (Intinya galangan kapal belum memiliki daya saing yang sangat tinggi, hanya sebatas cukup memiliki daya saing, memang galangan kapal sudah berteriak bahwa mereka agak keberatan dengan bea masuk 0% ini, namun karena kebutuhan kapal sudah sangat tinggi, dengan lebih dari 11.000 pulau yang sangat membutuhkan kapal, bahkan bisa dikatakan bahwa kebutuhannya sangat mendesak. Karena kalau membangun kapal baru itu sendiri, 1-2 tahun baru selesai, maka dari itulah mengapa tetap dipertahankan bea masuknya 0%. Karena lebih kepada perlindungan terhadap konsumen.)

Andil dari kementerian perindustrian dalam rangka menetapkan tariff tersebut juga berdasarkan kondisi-kondisi tersebut. Sebenarnya secara industri, sudah mampu membuat kapal,

Lampiran 4 (lanjutan)

seperti kapal tempur, kapal pengangkut barang dan penumpang, kita telah mampu. Namun, karena dua hal tadi, waktu yang dibutuhkan untuk membuat kapal yang lama dengan kebutuhan akan kapal yang sangat tinggi tersebut yang belum bertemu, maksudnya pelayaran DN menginginkan waktu yang lebih singkat untuk mendapatkan kapal baru, sementara galangan DN membutuhkan waktu yang lama untuk membangun kapal baru) sehingga membuat dikeluarkan bea masuk 0% sehingga diharapkan setelah kapal tersebut masuk dan dioperasikan, tidak akan menimbulkan beban tinggi pada konsumen.

Kalau kita lihat di lalu lintas, cukup banyak kapal bendera asing yang masuk, atau kapal-kapal yang menyeberangkan antar pulau dengan menggunakan kapal berbendera asing, hal tersebut berarti bahwa kita kekurangan kapal. Misalnya, untuk perjalanan dari Priok, Jakarta ke Pontianak, berapa kira-kira kebutuhan kapal dalam sehari, misalnya 10 buah kapal, sedangkan kapal yang tersedia hanya 5-7 kapal untuk perjalanan ke daerah tersebut setiap harinya. Padahal *demandnya* sudah sangat tinggi, sedangkan untuk memenuhi kekurangan sebanyak 3 buah kapal tadi, jika dibangun di dalam negeri, butuh waktu 2 tahun. Lalu, berapa besar kerugiannya akibat harus menunggu selama 2 tahun tersebut? Semua akan tertunda. Sehingga INSA melihat bahwa hal ini mendesak, kekurangan ini harus segera diisi, namun kalau diisi dari dalam negeri butuh waktu 2 tahun. Ini baru dilihat dari satu jalur, yaitu dari Priok ke Pontianak. Belum dari jalur lain, dan itu baru dilihat dari kapal yang mengangkut barang dan orang. Belum lagi untuk kapal-kapal yang dipakai untuk mengangkut barang ekspor dan impor, belum termasuk juga kapal untuk mendistribusikan barang-barang tersebut ke daerah-daerah. Contoh lain yang menunjukkan bahwa masih kekurangan

Lampiran 4 (lanjutan)

kapal adalah dengan melihat banyaknya barang yang masih menumpuk di pelabuhan.

Hal tersebut terjadi adalah karena belum bertemunya antara waktu yang diinginkan oleh perusahaan pelayaran dengan waktu yang dibutuhkan oleh perusahaan galangan kapal untuk dapat membuat kapal. Perusahaan pelayaran menginginkan waktu pembuatan kapal yang cepat, sementara galangan kapal membutuhkan waktu 2 tahun untuk membangun kapal baru. Sebenarnya galangan kapal bisa juga menyediakan kapal dengan cepat, misalnya dengan penambahan orang atau penambahan sub-kontraktornya. Namun, beban reparasi kapal/docking juga sangat tinggi. Dengan banyaknya kapal yang beroperasi di Indonesia, banyak kapal yang melakukan reparasi di Indonesia sehingga kapasitas untuk membangun kapal baru terpakai banyak kapasitasnya untuk reparasi kapal.

Kementerian Perindustrian bersama Kemenkeu dalam hal ini diwakili oleh BKF, melakukan koordinasi untuk menetapkan bea masuk, untuk tarifnya sebesar apa, itu tergantung dari kebutuhan.

Daya saing galangan kapal saat ini cukup tinggi, kenapa, karena dengan tarif bea masuk atas impor kapal 0%, mereka masih mampu bersaing. Permasalahannya yang ada didalam negeri adalah kalau dari industri pelayaran ketika mengimpor kapal mendapatkan fasilitas bebas PPN dan ketika melakukan impor komponen kapal dalam rangka *maintenance* juga mendapatkan fasilitas bebas PPN. Sedangkan, kalau galangan kapal dalam negeri mengimpor komponen kapal untuk reparasi dikenakan bea masuk dan PPN sehingga hal ini yang menggerus daya saing industri galangan kapal.

Lampiran 4 (lanjutan)

- Peneliti : Peran kemenperin pada waktu perumusan kebijakan meliputi apa saja pak?
- Narasumber : Kemenperin yang menetapkan besaran tarif bea masuk. Kemenkeu tidak bisa menetapkan besaran tarifnya, karena yang tahu kondisi industri adalah Kemenperin. Kemenhub juga tidak ikut dalam menetapkan besaran tariff bea masuk.
- Peneliti : Pada PMK 80, sebanyak 30 pos tariff untuk bidang industri maritime tariff bea masuknya 5% dan 13 pos tariff 0%. Sedangkan pada PMK 213, sebanyak 11 pos tariff tetap 0% dan 2 pos tariff dinaikkan menjadi 5%. Apakah alasan dibalik penerapan komposisi besaran pos tarif seperti itu ?
- Narasumber : Pada tahun 2010 dan sebelumnya, ada kebijakan dari Kemenkeu mengenai program harmonisasi tariff. Dimana di tahun 2010, semua tariff yang tadinya 0% akan menjadi 5%, sesuai dengan permintaan negara. Sementara pada waktu itu, sudah banyak transaksi impor kapal terjadi, namun belum terealisasi. Pada waktu sudah ditetapkan 5%, dengan kondisi industry pelayaran yang seperti itu, INSA dan Kemenhub meminta kepada Kemenperin untuk menunda kenaikan bea masuk tersebut. Akhirnya dikeluarkanlah PMK 80 dengan jangka waktu hingga akhir 2011. Memang kenyataannya pada waktu itu, jika tetap dikenakan 5%, industry pelayaran akan sangat terganggu, maka dari itu mereka meminta penundaan sampai pemenuhan kebutuhan dalam negeri tercapai. Dan juga, sampai diketahui kemampuan galangan kapal dalam negeri untuk memasok kebutuhan tersebut akan bertemu ditahun berapa.
- Kenapa 2 pos tariff tadi berubah menjadi 5%, karena kemampuan galangan dalam negeri sudah cukup memenuhi kebutuhan akan 2 pos tariff tersebut, dari sisi penguasaan teknologinya maupun jumlah kebutuhan yang akan dipenuhi.

Lampiran 4 (lanjutan)

- Peneliti : Berarti pada saat PMK 80 dikeluarkan, 13 pos tarif tersebut merupakan kapal yang sifatnya strategis dan amat banyak dibutuhkan ya pak?
- Narasumber : Kapal-kapal tersebut adalah kapal-kapal operasional yang paling banyak dibutuhkan untuk kegiatan pelayaran di dalam negeri. Dan digunakan paling banyak untuk kapal angkutan barang.
- Peneliti : Selain, berperan dalam menentukan besaran tariff dan banyaknya pos tarif, apakah Kemenperin juga mengusulkan hal lain ketika perumusan kebijakan penurunan bea masuk atas impor kapal tersebut dirumuskan?
- Narasumber : Indonesia sudah menjadi bagian dari dunia perdagangan internasional, nah itu mempengaruhi bagaimana merumuskan pos tariff. Didalam WTO, ditetapkan bahwa masing-masing Negara dapat membuat pos tariff sampai 6 digit. Lebih lanjut, untuk masing-masing Negara diberikan keleluasaan menambahkan hingga 8-10 digit, tergantung dari kebutuhan Negara tersebut. Dulu kita menganut system 9 digit. Setelah kita bergabung dengan ASEAN, ASEAN membuat system sendiri yang disebut dengan ASEAN Harmonized System. Didalam system tersebut, menggunakan 8 digit. Sistem ini dibuat dengan tujuan, agar tidak ada perbedaan dalam mengartikan nomor pos tariff antar Negara di ASEAN sehingga ketika terjadi transaksi ekspor-impor antar Negara ASEAN, masing-masing Negara telah mengetahui kode pos tariff barang tersebut, karena kode pos tariff yang sama di Negara-negara ASEAN. Walaupun system ini mengatur 8 digit, namun Negara-negara lain diperbolehkan menambah digit sesuai kebutuhan, Indonesia sendiri menganut 10 digit akhirnya. Dua digit pertama dari 10 digit tersebut, dibuat untuk keperluan statistic dan untuk pembinaan industry.

Lampiran 4 (lanjutan)

Ketika suatu Negara telah mampu membuat suatu produk, maka dibuatlah suatu pos tariff, hal tersebut dalam rangka melindungi industry dalam negeri dari produk impor.

- Peneliti : Ada perbedaan penafsiran antara salah satu perusahaan pelayaran yang saya wawancarai dengan pihak pemerintah sebagai pembuat kebijakan ini. Pihak perusahaan menganggap bahwa tariff 0% ini hanya diberikan untuk kapal impor bekas yang sudah masuk di Daerah Pabean Indonesia, namun belum mengurus kewajiban pajak dan pabeannya (kapal bodong), sedangkan untuk kapal baru tidak dikenakan tariff 0%. Dan pihak perusahaan juga mengatakan bahwa 0% pada PMK 80 hanya untuk 1000 kapal bodong yang telah didata oleh INSA dan yang dijanjikan oleh INSA akan berganti bendera menjadi bendera Indonesia. Di lain pihak, pihak pemerintah dalam hal ini BKF dan Kemenhub mengatakan hal sebaliknya, bahwa tidak ada perbedaan antara kapal impor bekas maupun baru, sama-sama dikenakan tariff 0%. Bagaimana bapak menanggapi hal tersebut?
- Narasumber : Didalam bea masuk, tidak membedakan kapal impor bekas maupun baru. Sebenarnya ketentuan impor, harus dalam kondisi baru. Hal itu berdasarkan ketentuan kementerian perdagangan yang mengatakan bahwa semua produk yang diimpor harus baru, semua produk, tidak hanya kapal. Kemudian ada keputusan kemendag yang memperbolehkan impor produk bukan baru, salah satunya adalah kapal. Namun, perlakuan bea masuk tetap sama, tidak ada pembedaan untuk kapal bekas dengan kapal baru. Untuk yang membedakan baru dengan bekas, yaitu berdasarkan peraturan kemendag yang menyatakan bahwa kapal bekas yang boleh masuk hingga batas usia 20 tahun.

Lampiran 4 (lanjutan)

Tidak benar jika 0% pada PMK 80 itu hanya untuk 1000 kapal yang seperti telah disebutkan oleh perusahaan tersebut. PMK 80 itu untuk semua jenis kapal yang diimpor pada waktu PMK 80 berlaku.

Peneliti : PMK 80 itu berlaku hingga 31 Desember 2011, namun setelah tanggal tersebut, tidak ada kejelasan apakah 0% tersebut akan dilanjutkan ditahun 2012 atau tidak, sehingga tidak ada kepastian hukum. PMK 213 sendiri baru dikeluarkan beberapa bulan di awal tahun 2012. Mengapa hal tersebut bisa terjadi?

Narasumber : Setelah 31 Desember 2011 hingga keluarnya PMK 213, bea masuk yang berlaku adalah 5%. Selama PMK pengganti 241 belum keluar, maka yang berlaku adalah PMK 241. Kemudian, karena diminta kembali 0%, maka keluarlah PMK 213 di tahun 2012.

Setiap tahun, kemenkeu mengeluarkan PMK tentang tariff bea masuk, dikeluarkannya bisa diakhir atau awal tahun, tergantung kondisi di kemenkeu. Namun biasanya selesai dirumuskan PMK tersebut diakhir tahun, untuk dikeluarkannya bisa diakhir atau awal tahun. Kemenkeu tidak bermaksud mengulur waktu agar bea masuknya naik sehingga ada penerimaan Negara yang masuk, tetapi mungkin karena kondisi yang ada di kemenkeu.

PMK 213 tidak ada batas waktu berakhirnya, sampai ada PMK yang baru keluar yang mengatur tentang perubahannya.

Peneliti : Bagaimana tahapan pada saat perumusan kebijakan tersebut?

Narasumber : Pertama kita melakukan kajian yang sifatnya koordinasi dengan para pihak pelaku usaha di galangan kapal. Kemenperin melakukan diskusi dengan galangan kapal, apakah dengan kebijakan yang sekarang berpengaruh positif atau negatif, lalu apakah ada masukan dari pihak galangan. Jika ada masukan, baru kemenperin akan menggarapnya, lalu mengusulkannya. Di

Lampiran 4 (lanjutan)

kemenperin ada yang namanya Badan Kebijakan Pengkajian Iklim dan Mutu Industri, yaitu bidang yang melakukan koordinasi dengan direktorat jenderal yang lain di kemenperin dalam rangka perumusan kebijakan. Setelah dilakukan koordinasi atas usulan-usulan dari direktorat jenderal-direktorat jenderal, atas nama Menperin, mengusulkan ke kemenkeu. Setelah kemenkeu mempelajari usulan tersebut, melakukan koordinasi dengan kemenperin dan industry yang mengusulkan usulan tersebut.

Apabila kemenhub merasa perlu ada hal yang dilakukan perubahan, kemenhub akan membuat surat kepada kemenperin atas kebijakan kemenperin yang mungkin kurang sinkron dengan kebijakan kemenhub, lalu dilakukanlah koordinasi agar dapat dirumuskan kembali kebijakan yang dapat mengakomodir kepentingan kemenperin dan kemenhub sehingga baik industry pelayaran maupun galangan tidak dirugikan.

Melihat kondisi indutri tersebut seperti apa, untuk meningkatkan daya saing mereka perlu apa, setelah berkoordinasi dengan industry tersebut, baru dapat diketahui apa yang dibutuhkan oleh industry tersebut. Setelah itu dirumuskan untuk pengajuan usulan, jika terkait dengan fiscal, maka usulan tersebut akan diajukan pada kemenkeu.

Peneliti : Dari sebelum PMK 80 dikeluarkan hingga ke depannya, industri galangan kapal dalam negeri bagaimana kondisinya pak?

Narasumber : Dengan kondisi yang seperti sekarang, industry galangan kapal kondisinya akan sama seperti yang lalu, belum akan ada peningkatan di masa akan datang apabila kebijakan pemerintah yang terkait dengan fiskal antara industry pelayaran dan industry galangan masih belum sama/treatment perpajakannya masih belum sama (harmonis).

Lampiran 4 (lanjutan)

Pemerintah mengharapkan peningkatan daya saing galangan, namun treatment yang diberikan untuk industry galangan dan industry pelayaran belum sama. Misalnya, pada saat penyerahan dari galangan ke pelayaran tidak boleh dipungut PPN, sementara pada saat galangan melakukan pengadaan bahan baku atau komponen pembuatan kapal, galangan harus membayar PPN. Kalau galangan dibebaskan dari PPN dalam rangka pengadaan bahan baku, dan setelah itu ketika melakukan penyerahan pada pelayaran tidak boleh memungut PPN pula, tentu tidak akan merugikan galangan, sehingga pertumbuhan galangan kapal akan naik.

Peneliti : Bagaimana peran yang telah dilakukan oleh industri pelayaran terhadap industri galangan kapal?

Narasumber : Sebenarnya industri pelayaran juga berharap bahwa industry galangan dalam negeri mampu menyuplai kebutuhan pelayaran, namun karena kesempatannya yang belum bisa memenuhi. Dari beberapa koordinasi antara INSA dan Iperindo, mereka tetap berharap industry dalam negeri dapat menyuplai. Untuk beberapa kapal-kapal besar sudah dibangun didalam negeri oleh galangan yang mempunyai kemampuan, teknologi untuk membangun kapal, dan mempunyai waktu untuk menyuplai dengan lebih cepat. Tidak semua kapal besar itu diimpor.

Peneliti : Setelah kebijakan tersebut dikeluarkan, apakah ada dampak positif dan negatifnya terhadap industry galangan kapal? Kalau ada dampak negatifnya, usulan kebijakan yang diharapkan agar dapat menghilangkan dampak negatif tersebut?

Narasumber : Sebenarnya dampak negatif itu bukan karena kebijakan 0% tersebut, sudah bertahun-tahun selalu 0% dan tidak ada masalah bagi galangan. Permasalahannya justru pada perbedaan treatment perpajakan tadi, kalau PPN untuk pelayaran dan galangan sama-

Lampiran 4 (lanjutan)

sama dibebaskan, daya saing industry galangan kapal akan semakin tinggi, tanpa diberikan suatu kebijakan lainnya lagi. Untuk meringankan beban dan meningkatkan daya saing galangan kapal, maka dikeluarkanlah kebijakan BMDTP untuk pengadaan bahan baku atau komponen.

Peneliti : BKF mengatakan bahwa industry galangan kapal menerima dampak positif akibat kebijakan tersebut, permintaan untuk reparasi kapal meningkat, sampai-sampai kapasitas untuk reparasi tidak mencukupi akibat kebajiran order. Apakah hal tersebut benar?

Narasumber : Benar, memang berdampak pada antrinya kapal yang mau direparasi. Namun, galangan kapal dibuat itu kan tidak hanya untuk reparasi saja. Jika ada galangan kapal yang dibuat hanya untuk reparasi saja, tidak masalah dengan kebijakan pemerintah mengenai bea masuk, dll. Tetapi ketika galangan kapal dibangun untuk membangun kapal, maka diperlukan kebijakan pemerintah supaya memiliki daya saing tinggi.

Peneliti : Bagaimana tanggapan dari pihak perusahaan galangan kapal terhadap kebijakan ini?

Narasumber : Mereka memberikan tanggapan bahwa jika memang INSA mengharapkan suplai dari galangan dalam negeri dan akan menggunakan hasil galangan dalam negeri, pihak galangan akan berusaha untuk meningkatkan diri dan menambah kapasitas. Maka dari itu, sekarang pemerintah banyak membangun dan menyiapkan lahan-lahan dan kawasan untuk industry maritime. Hal itu bertujuan agar meningkatkan investor untuk membangun kapal sehingga dapat mencukupi kebutuhan dalam negeri. Kawasan yang sedang dikembangkan untuk menjadi kawasan maritime, yaitu batam, karimun, bintan, Lombok, daerah-daerah di jawa timur, dan sedang mulai dibangun pula di daerah jawa

Lampiran 4 (lanjutan)

tengah. Dengan cara tersebutlah, kita berusaha untuk mencukupi kebutuhan kapal dalam negeri.

Masing-masing industry, baik INSA dalam hal ini mewakili pelayaran dan Iperindo yang mewakili galangan, masing-masing membuat Roadmap. INSA akan membuat roadmap yang berisi pada tahun berapa akan mulai membangun kapal baru didalam negeri, sedangkan Iperindo juga akan membuat roadmap yang berisi langkah-langkah penambahan galangan kapal, nah setelah itu akan dipadukan dua roadmap tadi. Sehingga dapat diketahui pada tahun berapa kebutuhan akan impor kapal akan menurun dan tidak ada lagi kebutuhan yang mendesak sehingga harus mengimpor kapal, karena kebutuhan dalam negeri sudah dapat disediakan oleh galangan dalam negeri.

Verbatim Direktorat Jenderal Bea dan Cukai

Narasumber : Heru Setyo Basuki

Jabatan : Pejabat Pemeriksa Barang Impor

Tempat : Kantor Pelayanan Utama Bea Cukai Tipe A

Jalan Pabean No. 1 Pelabuhan Tanjung Priok, Jakarta Utara

Tanggal : 7 Juni 2012

Pukul : 13.30 – 14.30 WIB

Peneliti : Apa sajakah syarat-syarat prosedural yang harus dipenuhi oleh industri pelayaran untuk dapat memanfaatkan kebijakan penurunan bea masuk atas impor kapal?

Narasumber : Untuk mengimpor kapal dengan dikenakan tarif bea masuk 0% ini sama dengan prosedur impor barang pada umumnya. Pihak yang diperbolehkan melakukan prosedur impor ialah pihak yang telah memiliki sertifikasi pengurusan jasa kepabeanan yang diselenggarakan oleh Ditjen Bea dan Cukai (DJBC). Saat ini sudah banyak Perusahaan Pengurus Jasa Kepabeanan (PPJK) untuk dapat membantu importer mengimpor barang. Namun, importer juga dapat mengimpor tanpa jasa PPJK, jika minimal ada 1 orang diperusahaan importer yang telah mendapatkan sertifikasi pengurusan jasa kepabeanan dari DJBC.

Syarat untuk menjadi importir memang tidak sedikit. paling tidak importir harus menjadi badan usaha semacam CV atau PT. dengan menjadi badan usaha otomatis kan menjadi perusahaan yang paling tidak mempunyai akte pendirian perusahaan, NPWP, SIUP, tanda Daftar perusahaan, surat keterangan domisili perusahaan dan dokumen dasar lainnya sebagai perusahaan.

Setelah mempunyai dokumen tersebut, untuk menjadi importir wajib hukumnya mempunyai dokumen API, yaitu angka

Lampiran 5 (lanjutan)

pengenalan impor. No. registrasi importir dari Departemen perdagangan atau sekarang dikenal Kementerian Perdagangan. Untuk dokumen API ada untuk Importir produsen bagi perusahaan yang mempunyai background produsen, mempunyai pabrik yang jelas. dan juga API-U untuk importir umum yang biasanya hanya perusahaan trading yang mengimpor barang dan selanjutnya untuk dijual lagi ke pasar, tidak punya pabrik dan bisnis pengolahan tertentu.

Setelah ada dokumen tersebut ada lagi dokumen dari Bea Cukai yaitu NIK atau Nomor Induk kepabeanan yang didapat setelah registrasi ke bea Cukai. dengan registrasi akan mendapat NIK dan No. Surat Registrasi. dalam proses registrasi itu nantinya akan diperiksa tentang pembukuannya, eksistensinya dan auditable atau tidak. setelah mendapat dokumen tersebut barulah perusahaan dapat melakukan kegiatan impor.

Singkatnya seperti ini:

Langkah 1 : mendirikan perusahaan, otomatis kan harus punya NPWP, SIUP, TDP dan lain-lain;

Langkah 2 : mengurus API ke Departemen Perdagangan; dan

Langkah 3 : mengurus NIK ke Bea Cukai, barulah bisa impor barang.

Untuk proses perijinan ke depdag dan bea cukai sudah banyak informasi di website yang bersangkutan dan dapat dilakukan secara online.

Peneliti : Bagaimana mekanisme pelaksanaan dan pengawasan kebijakan penurunan bea masuk atas impor kapal?

Narasumber : Sebelum membahas kedua hal tersebut, saya akan jelaskan terlebih dahulu mengenai penetapan jalur dalam impor. Dalam proses pengeluaran barang impor dari kawasan pabean, Bea

Lampiran 5 (lanjutan)

Cukai melakukan penetapan jalur terhadap suatu importasi tersebut, meliputi :

- a. Jalur Hijau : Pengeluaran Barang Impor dari kawasan pabean tanpa pemeriksaan fisik barang, tetapi dilakukan penelitian dokumen setelah penerbitan SPPB;
- b. Jalur Kuning : Pengeluaran Barang Impor dari kawasan pabean tanpa pemeriksaan fisik barang, tetapi dilakukan penelitian dokumen sebelum penerbitan SPPB;
- c. Jalur Merah : Pengeluaran Barang Impor dari kawasan pabean dengan pemeriksaan fisik barang terlebih dahulu, dan dilakukan penelitian dokumen setelah penerbitan Surat Persetujuan Pengeluaran Barang (SPPB); dan
- d. Jalur Prioritas : Pengeluaran Barang Impor dari kawasan pabean tanpa pemeriksaan fisik barang dan dokumen, setelah ada penetapan dari pemerintah terhadap Importir jalur prioritas tersebut.

Untuk melakukan penetapan jalur tersebut, terdapat persyaratan dan kriteria-kriteria yang harus dipenuhi. Jadi pihak Bea Cukai tidak bisa sembarangan dalam melakukan penetapan jalur. Kriteria tersebut antara lain:

- a. Jalur Merah :
 - Importir baru
 - Importir yang termasuk dalam kategori risiko tinggi (*High risk importer*)
 - Barang yang di impor termasuk barang impor sementara
 - Barang Operasional Perminyakan golongan II
 - Barang re-impor
 - Barang impor yang terkena pemeriksaan acak (*Random inspection*)
 - Barang impor tertentu yang ditetapkan oleh pemerintah

Lampiran 5 (lanjutan)

- Barang impor yang termasuk dalam komoditi berisiko tinggi atau berasal dari negara yang berisiko tinggi

b. Jalur Kuning :

Jika terdapat kekurangan dalam dokumen pemberitahuan pabean beserta dokumen pelengkapannya.

c. Jalur Hijau :

Importir atau importasi yang tidak termasuk dalam kriteria jalur kuning dan merah.

d. Jalur Prioritas :

Importir yang ditetapkan oleh pemerintah sebagai importir jalur prioritas.

Untuk kapal impor itu selalu masuk ke dalam jalur merah karena umumnya kapal yang diimpor adalah kapal bekas sehingga sifatnya *high risk*. Selain itu, 90% dari kapal yang diimpor ke Indonesia adalah kapal bekas.

Mekanisme pelaksanaan yang dilakukan dalam kebijakan ini seperti impor barang yang berlaku secara umum, yaitu:

1. Importir menyiapkan PIB dengan mengisi formulir secara lengkap menggunakan program aplikasi PIB, dengan mendasarkan pada data dan informasi dari dokumen pelengkap pabean.
2. Importir melakukan pembayaran Bea Masuk, Cukai, PDRI, dan PNBP melalui Bank Devisa Persepsi kecuali untuk yang menggunakan fasilitas pembayaran berkala.
3. Importir menyampaikan PIB, media penyimpanan data elektronik, dokumen pelengkap pabean, SSPCP atau surat keputusan pembebasan/keringanan bea masuk dan/atau PDRI, bukti pembayaran PNBP, dan izin/rekomendasi

Lampiran 5 (lanjutan)

dari instansi terkait ke Kantor Pengawasan dan Pelayanan Bea dan Cukai (KPPBC).

4. Pejabat penerima dokumen menerima berkas PIB kemudian melakukan penelitian.
5. Dalam hal hasil penelitian tidak sesuai, Pejabat penerima dokumen menerbitkan Nota Pemberitahuan Penolakan (NPP).
6. Dalam hal hasil penelitian telah sesuai dengan yang tertera pada PIB maka Pejabat penerima dokumen selanjutnya melakukan penelitian barang larangan/pembatasan.

Sedangkan mekanisme pengawasan atas dokumen impor yang dilakukan dalam kebijakan ini juga seperti impor barang dengan jalur merah yang berlaku secara umum, yaitu:

1. Pejabat yang menangani pelayanan pabean menerbitkan SPJM serta mengirimkannya kepada Importir.
2. Pejabat yang menangani pelayanan pabean menerbitkan Instruksi Pemeriksaan dan menunjuk pejabat pemeriksa barang.
3. Pejabat Pemeriksa Barang menerima invoice/packing list dan instruksi pemeriksaan dari Pejabat yang menangani pelayanan pabean.
4. Pejabat pemeriksa barang melakukan pemeriksaan fisik barang dan mengambil contoh barang jika diminta, membuat Laporan Hasil Pemeriksaan (LHP), kemudian menyerahkan LHP kepada Pejabat yang menangani pelayanan pabean.
5. Dalam hal diperlukan, unit pengawasan segera berkoordinasi dengan Pejabat yang menangani pelayanan pabean.

Lampiran 5 (lanjutan)

6. Pejabat yang menangani pelayanan pabean menerima LHP, untuk dilakukan penelitian.
7. Dalam hal hasil pemeriksaan fisik dan penelitian tarif serta nilai pabean menunjukkan kesesuaian dengan pemberitahuan dan bea masuk, cukai, PDRI, dan sanksi administrasi telah dilunasi, serta ketentuan larangan dan pembatasan telah dipenuhi, maka pejabat yang menangani pelayanan pabean menerbitkan SPPB.
8. Dalam hal hasil penelitian menunjukkan tidak sesuai dan tidak ada tindak lanjut dari unit pengawasan, Pejabat yang menangani pelayanan pabean melakukan penelitian tarif dan nilai pabean, serta pemenuhan ketentuan tentang larangan/pembatasan.
9. Importir menerima SPTNP dan NPBL untuk barang yang terkena ketentuan larangan/pembatasan, kemudian melakukan pelunasan pembayaran bea masuk, PDRI, dan sanksi administrasi serta menyerahkan persyaratan yang terkait dengan ketentuan larangan/pembatasan.
10. Pejabat yang menangani pelayanan pabean menerbitkan SPPB setelah melakukan penelitian tentang pelunasan pembayaran bea masuk, cukai, PDRI, dan sanksi administrasi serta pemenuhan ketentuan larangan/pembatasan.

Saat barang impor tersebut akan dikeluarkan, importir harus menyerahkan SPPB kepada Pejabat yang mengawasi pengeluaran barang, lalu setelah itu, importir mengeluarkan Barang Impor dari kawasan pabean.

Peneliti : Bagaimana sistem sosialisasi informasi yang diberikan oleh pihak DJBC mengenai kebijakan penurunan bea masuk atas

Lampiran 5 (lanjutan)

impor kapal kepada pihak-pihak yang berkepentingan atau kepada perusahaan pelayaran?

Narasumber : Sistem sosialisasi kita itu setiap ada Buku Tarif Bea Masuk Indonesia (BTBMI) yang baru dikeluarkan atau ada peraturan baru, kami pasti akan langsung mengupload ke website bea dan cukai. Atau jika diperlukan, kami juga akan melakukan sosialisasi secara langsung dengan memanggil pihak-pihak terkait, dari asosiasi atau pihak perusahaan langsung.

Peneliti : Di lapangan ternyata ada pihak perusahaan pelayaran yang menganggap bahwa kebijakan bea masuk 0% pada PMK No. 80/PMK.011/2011 hanya diberikan pada kapal impor bekas saja, bagaimana tanggapan anda?

Narasumber : Untuk kebijakan penurunan bea masuk pada PMK No. 80/PMK.011/2011 itu tidak terbatas hanya pada kapal impor bekas saja, melainkan juga untuk kapal impor baru. Karena HS yang dibuat untuk tiap-tiap jenis barang kan tidak memperhatikan itu barang bekas atau barang baru.

Peneliti : Apa saja kendala yang dihadapi dalam pelaksanaan maupun pengawasan atas kebijakan penurunan bea masuk atas impor kapal?

Narasumber : Kendala yang kami hadapi di lapangan sehubungan dengan kebijakan bea masuk atas impor kapal ini, ialah ketika pihak dari importir tidak mengetahui atau menguasai peraturan mengenai impor kapal, dokumen-dokumen apa saja yang harus disiapkan, dan juga apabila terjadi beda tafsir antara yang telah tertulis dalam peraturan dengan yang importir tersebut pahami. Selain itu, untuk pengawasan terhadap kapal-kapal yang melakukan pelayaran di perairan Indonesia, kami kesulitan, karena baik SDM maupun transportasi kapal patrol terbatas. Keterbatasan ini tidak hanya dialami oleh pihak Ditjen Bea dan Cukai, namun

Lampiran 5 (lanjutan)

juga oleh TNI AL. Ditambah lagi dengan perairan Indonesia yang amat luas, sementara SDM dan alat penunjangnya terbatas, tentu saja menjadi kendala yang besar untuk mengawasi kapal yang berlayar di perairan Indonesia.

Peneliti : Bagaimana pendapat anda mengenai kebijakan penurunan bea masuk atas impor kapal diantara pilihan alternatif kebijakan pajak lain yang dapat mendukung terpenuhinya ketersediaan armada angkutan laut, seperti impor sementara?

Narasumber : Menurut saya, antara kebijakan penurunan bea masuk atas impor kapal atau impor pakai dengan impor sementara itu lebih efektif impor pakai. Karena dari sisi pengawasan, impor sementara itu lebih sulit diawasi. Kendala yang ditemui di lapangan untuk mengawasi impor sementara yaitu untuk pengawasan kapal impor yang sudah jatuh tempo penggunaannya sulit diawasi karena ketika kapal impor itu masuk misalnya dari Pelabuhan Tanjung Priok, dimana kapal tersebut mendapatkan izin impor sementara, lalu setelah dipakai sampai jatuh tempo ternyata sedang berada di daerah Kalimantan, maka kapal tersebut dapat di re-ekspor lewat pelabuhan di daerah Kalimantan tersebut, tidak perlu di re-ekspor kembali di pelabuhan tempat pertama mendapatkan izin impor sementara.

Verbatim *Indonesian National Shipowners Association (INSA)*

Narasumber : Arief Dermawan

**Jabatan : Anggota Team Kerja Perpajakan, Dewan Pengurus Pusat,
INSA**

**Tempat : Kantor PT Wintermar Offshore Marine
Jalan Kebayoran Lama No. 155, Jakarta Barat**

Tanggal : 7 Juni 2012

Pukul : 10.00 – 11.00 WIB

Peneliti : Bagaimana kondisi industri pelayaran nasional saat ini?

Narasumber : Secara umum, sedang bagus-bagusnya. Sejak keluarnya Inpres No. 5 Tahun 2005 itu cukup bagus, dengan diterapkannya asas cabotage tersebut, pemberdayaan perusahaan pelayaran nasional lebih ditingkatkan. Kalau dulu kan lebih banyak perusahaan pelayaran asing, maka dengan adanya Inpres No. 5 Tahun 2005, pemberdayaan perusahaan nasional lebih baik. Kalau boleh dibilang, kalau dulu 80% dikuasai asing, sekarang secara bertahap mulai banyak dikuasai oleh nasional. Seharusnya hal ini terjadi sejak dulu, namun tidak apalah walaupun terlambat, sekarang sudah mulai baik. Secara umum dapat dibilang cukup signifikan perubahannya. Sekarang ini sekitar 60-70% sudah dikuasai oleh nasional.

Peneliti : Bagaimana peran yang dimiliki oleh industri galangan terhadap industri pelayaran saat ini?

Narasumber : Saat ini, industri galangan sudah cukup mendukung pelayaran dibandingkan dengan dulu. Walaupun, belum 100% galangan dapat mendukung, hal tersebut diakibatkan keterbatasan dana. Sekarang ini, masih ada kecenderungan dari bank-bank yang ada di Indonesia itu masih kurang yakin dan belum begitu familiar

Lampiran 6 (lanjutan)

dengan industry galangan dibandingkan dengan industry property. Karena kapal itu kan suatu barang yang memiliki spesifikasi yang unik. Contohnya, kalau saya beli mobil, lalu kemudian setelah saya pakai, saya jual ke anda, anda bisa langsung menggunakannya. Tetapi berbeda dengan kapal, ketika saya beli kapal, lalu kemudian setelah saya pakai, saya jual ke anda, anda mungkin belum tentu dapat langsung menggunakannya, karena tiap pengguna/penyewa kapal pasti memiliki spesifikasi tertentu yang dibutuhkan dan tidak bisa dapat langsung digunakan oleh calon pengguna tersebut. Mungkin saja, spesifikasi kapal tersebut harus diubah dulu, disesuaikan modelnya, disesuaikan dengan yang ada diperusahaan penyewa tersebut, hal tersebut tentu tidak mudah. Hal ini yang membuat bank-bank di Indonesia masih kurang familiar dan yakin sehingga mereka harus lebih mempelajari detailnya.

Dulu BI pernah membuat semacam seminar dengan memanggil semua perusahaan-perusahaan perbankan, perusahaan leasing dan perusahaan galangan. Disana dijelaskan bahwa lembaga keuangan bank dan non-bank tersebut tidak perlu takut untuk memberikan modal, karena kapal juga dapat dijadikan sebagai barang jaminan. Kemudian, sekarang ini mulai ada beberapa bak pemerintah maupun swasta yang tergerak untuk memberikan modal kepada galangan, meskipun jumlahnya masih belum banyak.

Itulah mengapa galangan masih belum dapat mendukung 100% karena mereka sendiri terbentur modal untuk membangun kapal baru sehingga masih banyak kapal yang dibeli diluar negeri, entah dari Cina, Singapura, dan lain-lain.

Lampiran 6 (lanjutan)

- Peneliti : Itu kan dari sisi pembangunan kapal baru, bagaimana dari sisi perbaikan atau perawatannya?
- Narasumber : Sementara untuk dari sisi reparasi/docking, sudah cukup besar supportnya dari galangan. Pertama, karena pertimbangannya, kalau kita docking diluar, itu costnya besar. Namun sebenarnya hal itu juga relatif, misalnya ketika kita di Batam, namun biaya docking di Batam itu mahal, sedangkan di Singapura lebih murah, lalu kenapa kita nggak docking di Singapura aja. Tetapi kalau kawasan operasi kapal itu ada di kawasan timur Indonesia, kan lebih baik kita menggunakan galangan yang ada di Indonesia bagian timur, dibandingkan kita bawa ke Singapura, akan lebih mahal ongkos kesananya.
- Kedua, sudah mulai cukup banyak galangan kapal sekarang, ketimbang kita harus jauh-jauh ke luar negeri. Kecuali untuk hal-hal tertentu aja, misalnya kapal tersebut emang dibuat diluar negeri, sementara untuk docking di Indonesia, pihak galangannya belum siap untuk mereparasi kapal jenis tersebut atau kapal yang baru-baru tersebut, dan biasanya docking yang paling dekat itu ke Singapura.
- Peneliti : Bagaimana dengan kapasitas galangan kapal yang ada di Indonesia? Apakah sudah mencukupi?
- Narasumber : Galangan kapal di Indonesia sudah cukup banyak, namun belum merata di seluruh Indonesia dan mungkin kadang-kadang kita masih terbatas di ipteknya. Pada setiap perusahaan pasti ada jadwal docking tiap kapal yang dimiliki. Misalnya tiap 6 bulan harus docking, jadi mau tidak mau setiap 6 bulan tersebut harus dikonfirmasi dimana letak kapal tersebut berada. Ketika misalnya kita tahu lokasi kapal ada di Sumatera, mana galangan kapal yang terdekat dari lokasi kapal berada. Dan saat kapal tersebut di docking, kita juga harus menyediakan penggantinya, supaya saat

Lampiran 6 (lanjutan)

kapal tersebut di docking, tetapi persewaan kapal tersebut tetap berlangsung.

Dari pihak galangan juga membutuhkan waktu, mereka tidak bisa langsung menerima begitu saja kapal yang mau di docking, karena mungkin masalah kapasitas/space, orang yang akan melakukan docking, sehingga harus digilir jadwalnya. Biasanya ketika kita mau docking, kita sudah terlebih dahulu memberitahukan jadwalnya kepada galangan akan menyediakan space untuk kapal kita. Itu kalau jenis docking yang sudah direncanakan, ada pula jenis docking yang belum direncanakan, contohnya, kapal sedang beroperasi, kemudian menabrak atau ditabrak sesuatu, itu yang menyebabkan docking tidak direncanakan, yang seperti ini yang kadang-kadang menyebabkan kita butuh waktu lagi untuk memesan space docking. Kita juga menghindari agar pesanan kapal kita tidak di off-hire (kapal yang suda disewa oleh penyewa, tiba-tiba tidak disewa lagi; sedangkan untuk kapal yang mulai disewa itu istilahnya on-hire).

Peneliti : Apa pertimbangan diusulkannya kebijakan tersebut oleh INSA?

Narasumber : Perimbangannya sebenarnya banyak, yaitu:

Pertama, tidak kompetitif. Dilihat dari Inpres no. 5 yang menyatakan bahwa harus mendorong pelayaran nasional, dan amanat itu diberikan kepada 13 kementerian. Terutama dari pajak, yaitu dari kemenkeu. Kenapa Inpres tersebut dikeluarkan adalah untuk mendukung pelayaran nasional. Jika bea masuk tetap dikenakan, kebijakan tersebut seolah tidak mendukung Inpres tersebut dan tidak menduku pelayaran nasional. Dengan bea masuk atas impor kapal dikenakan, harga kapal menjadi lebih mahal. Pertimbangan yang lain, yaitu ketika kapal tidak ada, tidak akan ada pula operasi. Padahal galangan dalam negeri

Lampiran 6 (lanjutan)

belum dapat banyak menghasilkan kapal yang pelayaran butuhkan. Sehingga mau tidak mau, sebagian harus dari impor.

Ketika bea masuk dikenakan, harga kapal menjadi lebih mahal. Mau tidak mau harga kapal yang mahal itu akan dibebankan kepada penyewa, penyewa tidak mau, sehingga menyebabkan harga tidak kompetitif. Maka dari itu, kita meminta kepada kemenkeu supaya 5% ini dihilangkan. Karena PMK 241 ini tidak sesuai dengan Inpres No. 5 Tahun 2005.

Kedua, membuat harga menjadi tidak kompetitif, harganya akan menjadi lebih mahal. Kalau harganya menjadi lebih mahal, kan akan dibebankan ke penyewa, penyewa lalu akan membebankan lagi ke konsumen akhir, nah konsumen akan teriak lagi kalo seperti itu.

Ketiga, kurang dukungannya juga dari perusahaan galangan itu sendiri. Galangan tidak dapat mencetak kapal yang diminta dalam waktu dekat. Berbeda dengan Singapura, ketika kita meminta kapal dengan spesifikasi tertentu, mereka akan dapat menyediakan dengan cepat. Hal tersebutlah yang menyebabkan kita masih harus impor dari Negara lain.

Kita masih dinina-bobokan dengan kapal beli dari luar. PT PAL sendiri belum bisa memenuhi permintaan kapal untuk offshore yang spesifikasinya khusus. Ketika kita mau menggali begitu banyak sumber daya mineral dari dalam bumi, seperti minyak bumi. Kalau nggak didukung oleh kapal-kapal offshore dengan spesifikasi tertentu, itu nggak akan bisa jalan kegiatan itu. Nah, sekarang yang punya dan bisa kapal-kapal seperti itu adalah kapal dari luar negeri, yang bisa mencetak sesuai permintaan. Sementara yang banyak melakukan eksplorasi dan eksploitasi adalah pihak asing, seperti Total E&P, Chevron, ExxonMobil, dll, dimana kapal-kapal yang mereka inginkan sesuai dengan

Lampiran 6 (lanjutan)

spesifikasi yang mereka butuhkan, dan mau tidak mau, kita harus menyesuaikan sesuai dengan permintaan mereka. Maka yang bisa memenuhi kebutuhan mereka adalah kapal-kapal asing tersebut yang kita beli dari luar, kalau kapal-kapal buatan local belum bisa memenuhi permintaan tersebut sehingga mau nggak mau kita harus impor. Dan kalau dengan cara impor, mau nggak mau harganya akan lebih mahal, eh dikenain lagi 5%, jadi tambah mahal harganya. Kedua, dari dulu-dulu bea masuk memang 0%, tapi tiba-tiba Pemerintah menaikkan jadi 5%. Kalau saya lihat alasan pemerintah menaikkan menjadi 5%, karena dulu banyak kapal bodong, yaitu kapal yang ketika masuk ke Daerah Pabean Indonesia, tidak dilengkapi dengan dokumen-dokumen resmi, baik secara pajak maupun secara kepabeanan.

Kemudian waktu dulu INSA mendeteksi ada sekitar 1000 kapal yang tidak memiliki dokumen kepabeanan, lalu INSA meminta kepada Kementerian Koordinator Bidang Perekonomian supaya masalah 1000 kapal tersebut diselesaikan. Kenapa? Contohnya, kalau saya memiliki 2 kapal yang tidak memiliki dokumen kepabeanan dan perpajakan dalam perjalanan akan merasa selalu takut, takut kalau misalnya dalam perjalanan akan ada pihak dari bea cukai yang akan menangkap kapal saya. Maka untuk menghindari, kita dalam bekerja itu takut dan was-was, maka anggota INSA meminta INSA untuk melakukan koordinasi dengan Kementerian Koordinator Bidang Perekonomian. Lalu kemudian disetujui, setelah didata ternyata ada 1000 kapal bodong. Kalau saya melihat, kemenkeu melihat 1000 kapal ini sebagai potensi, ada sekian banyak kapal yang belum diurus kewajiban perpajakan dan kepabeanan, pemiliknya sudah diketahui pula, maka kemenkeu melihat ini sebagai potensi yang luar biasa. Kalau satu kapal aja, harganya \$ 20 juta, berapa

Lampiran 6 (lanjutan)

5%nya. Menurut opini saya, kemenkeu lalu melihat ada potensi yang begitu besar, dengan langsung aja dikenakan 5%. Tapi jadinya nggak *fair* kan, padahal itu adalah kejadian lama yang nggak perlu diekspos lagi saat ini, makanya INSA mengejar supaya itu dicabut lagi, kalo nggak salah lewat PMK 241 sehingga keluaranya 5%.

Itu nggak jauh-jauh beda waktunya dengan ketika kita menyelesaikan kasus PER 46 ini, yaitu kasus kapal bodong. Sebenarnya ada suatu hal yang tidak jelas, kenapa keluar PMK 241, makanya ketika keluar PMK 241, anggota INSA langsung bereaksi. Kita menemui Kementerian Koordinator Bidang Perekonomian untuk berkoordinasi karena tidak sesuai, kenapa ketika kita sedang mengurus kapal bodong ini, kenapa malah dikeluarkan sehingga ada rasa nggak fair disini, kayak kita ditipu istilahnya.

PMK 241 ini memang berjalan tidak lama, kurang dari setahun. Tapi selama PMK 241 ini berjalan, sudah begitu banyak kapal yang kena 5% tersebut. Sekarang anggota INSA yang kenal 5% tersebut sedang menempuh dua cara, yaitu cara yang pertama ada yang menerima aja, karena toh peraturannya seperti itu, dan ada juga yang mengajukan keberatan, lalu kalau keberatannya ditolak, mereka banding ke pengadilan pajak. Nah, cara kedua ini yang biasanya kita tempuh. Karena, memberikan shock therapy juga ke Negara, dan selain itu, PMK 241 itu sosialisasinya nggak ada. Jadi misalnya kapal ini sudah masuk ke Indonesia, sebelum dia dating, bea masuknya 0% dan kalo kita dapet SKB PPN jadi bebas. Nah, PMK 241, lalu sekonyong-konyong dating, tanpa ada sosialisasi. Di tingkat pusat, okelah sudah ada sosialisasi, tapi ditingkat daerah di seluruh Indonesia itu ada sangat banyak, di tingkat bawah itu tidak ada sosialisasi. Sehingga di tingkat BC

Lampiran 6 (lanjutan)

bawah pun mereka tidak tahu kalau ada PMK 241 itu, sehingga mereka mengeluarkan PIB dengan 0%. Inilah kelemahan pemerintah sehingga ketika PIB keluar dengan masih 0%, lalu sudah diterima oleh anggota INSA, eh setelah BC mempelajari lagi kalau PMK 241 sudah keluar, lalu mereka mengatakan bahwa sebenarnya ini terutang, lalu mereka mengeluarkan lagi surat untuk membatalkan PIB 0% yang sebelumnya. Ini kan juga nggak bener. Di tingkat atas, pemerintah harusnya saat mensosialisasikan punya tahapan.

Soalnya gini, saat kita membeli kapal, kita harus mempertimbangkannya jauh2 hari, setelah itu kita harus melihat calon penyewa kapal kita. Ketika saya membeli kapal seharga \$ 20 juta, saya harus melihat dalam jangka waktu berapa tahun kapal ini dikontrak oleh pihak penyewa, misalnya 3 tahun. Saya harus bisa prediksi berapa saya harus mengenakan biaya sewa atas kapal ini, supaya ketika saya membeli kapal ini, lalu saya sewain, malahan saya rugi. Nah itu kan saya tidak memperhitungkan adanya PMK 241 dulu, karena pertama saya cek dulu kapalnya apakah sesuai dengan spesifikasi yang diminta, saya lihat harganya apakah sesuai, saya deal dulu dengan pihak penyewa berapa harga yang mereka minta. Dan untuk menyewakan kapal pada pihak penyewa, saya nggak bisa langsung menyewakannya begitu saja, karena sesuai peraturan BP Migas, proses penyewaan ini harus melalui tender dulu. Tendernya merupakan tender tertutup. Dan untuk mengikuti tender ini, kapal sudah harus berbendera Indonesia, ketika tidak berbendera Indonesia, tidak boleh. Mau ga mau, saya harus beli dulu biar kapal bisa masuk. Pengusaha dalam membeli kapal pasti ada hitung-hitungan dulu, karena pasti tidak mau rugi. Setelah deal dengan penjualnya dari luar negeri, kapal masuk, eh

Lampiran 6 (lanjutan)

ketika masuk, dicegat dengan PMK 241. Pengusaha mana yang tidak akan marah. Kalau dari awal ceritakan, PMK ini efektif tanggal sekian, pengusaha bisa hitung2 dulu, dengan harga beli+5% jadinya harganya sekian, maka saya bisa sewakan dengan harga sekian, dengan penambahan harga sewa karena dikenakan bea masuk 5%, saya akan bebaskan kepada pihak penyewa. Mungkin harga saya akan lebih mahal, tapi efektif dong. Karena saya juga tidak mau dibebankan ini. Atau saya pasti akan hitung2, kerugian saya bertambah atau keuntungan saya terpengkas karena harus menanggung yg 5% ini. Tapi ketika sekonyong-konyong dilakukan seperti itu, nggak bisalah, banyak yang teriak.

Jadi pemerintah kedepan, nggak bisa menerapkan peraturan secara asal aja. Pertama, sosialisasi itu penting ke pengusaha dan ke tingkat internal mereka. Jangan secara mendadak, karena bea masuk ini nilainya nggak Cuma 1 atau 2 juta rupiah, ini hingga 5% dari harga kapal.

Jadi urutannya seperti ini, setelah INSA mendata ternyata ada 1000 kapal bodong, lalu meminta pada DJP untuk membantu kapal ini melakukan kewajiban perpajakannya agar memiliki dokumen. Pemerintah tidak mungkin akan melakukan "pemutihan" kalau jumlahnya hanya sedikit, ini karena ada sampai 1000 kapal. Pada saat DJP mengeluarkan PER-46 yaitu untuk SKB PPN, lalu anggota mengurus permohonan SKB PPN tersebut, lalu dari situ akan ada data yang masuk. Setelah itu, mereka harus mengurus PIB kan. Dulu saya sempat mengikuti pertemuan dengan pihak DJP dan DJBC, disana pihak kami menanyakan, apakah setelah permohonan pemutihan ini, baik SKB PPN dan PIB kami ajukan, akan ada peraturan baru yang mengatur tentang hal yang sama. Pihak DJBC mengatakan tidak

Lampiran 6 (lanjutan)

ada, baiklah setelah mendengar, kami merasa memang kami tidak akan dijebak kedepannya. Namun, setelah ternyata pengajuan SKB PPN kami lakukan, tiba-tiba PMK 241 tersebut keluar, kami merasa seperti dijebak. Kenapa nggak dari dulu aja dikeluarkan PMK 241, kenapa setelah diketahui ada 1000 kapal yang mau diurus, baru dikeluarkan.

Keempat, banyaknya kapal bodong membuat mereka takut beroperasi di wilayah-wilayah yang banyak dilakukan pemeriksaan dokumen disana, karena mereka takut ditangkap. Hal tersebut membuat tidak ada operasi di wilayah-wilayah tersebut, tentu akan membuat wilayah tersebut menjadi tertinggal, potensi di daerah menjadi tidak berkembang. Tidak hanya daerah yang tidak berkembang, perusahaan tersebut pun tidak akan berkembang.

Ketika perusahaan memilih untuk tidak mau membayar uang illegal karena kapalnya yang bodong, kapal mereka menganggur, itu juga akan menimbulkan cost yang besar. Itu kapal yang nongkrong itu depresiasinya besar. Kapal itu setiap hari walaupun tidak digunakan tetap harus dipanasi, harus ada solar, dan mesinnya harus bagus.

Peneliti : Bukankah ada program harmonisasi tariff pak, dimana pada tahun 2010, bea masuk akan dinaikkan menjadi 5%, apakah pihak INA tidak menegtahui hal tersebut?

Narasumber : Tidak ada pemberitahuan yang diterima oleh INSA. Kalau ada, kita juga pasti akan sudah prediksi danantisipasi, juga memberitahukan pada anggota INSA.

Peneliti : Apakah ada sosialisasi tentang PMK 80 yang menggantikan PMK 241?

Narasumber : Nggak ada, Cuma itu bisa dilihat pada saat kapal itu masuk aja, pemberitahuan pada saat dilapangan saja. Dan apabila dalam

Lampiran 6 (lanjutan)

perjalanan masih ada yang menerapkan PMK 241, maka anggota akan menanyakan dan melapor ke INSA. Pemberitahuannya biasanya dalam berita Lembaran Negara, dan dari INSA mengenai berita tersebut akan diteruskan ke semua anggota.

Peneliti : Apakah ada kendala dalam pelaksanaan PMK 80?

Narasumber : Saya pikir tidak ada. Kalau dari sisi SDM BC, pada saat pengawasan barang masuk, biasanya mereka sudah nge-link sistemnya secara otomatis. Jadi didalam system mereka udah langsung ada info untuk barang jenis ini kena bea masuknya sekian.

Kalau kendala dalam mengimpor kapal, saya rasa tidak ada. Selama sesuai aturan, saya rasa pihak BC akan professional, yang penting dokumentasinya lengkap, apa yang diimpor sesuai dengan aturan, Cuma mungkin dalam perjalanan pengurusannya butuh waktu tapi itu wajarlah, karena pihak BC harus mengecek barangnya sesuai apa nggak dengan yang ada dalam manifes ini kan wajar untuk mengantisipasi adanya penyelundupan,antisipasi kapal yang diimpor tidak sesuai dengan spesifikasinya.

Peneliti : Salah satu tujuan INSA untuk menyukseskan PMK 80 ini keluar adalah tujuannya agar 1000 kapal impor yang dijanjikan akan masuk dan berganti bendera Indonesia. Sejauh ini sudah berapa banyak yang berhasil masuk dan berganti bendera?

Narasumber : Sebenarnya 1000 kapal tersebut sudah masuk ke Indonesia. Seharusnya pada saat mau masuk, di-screening dulu kan, tapi ini nggak, pada saat masuk, masuk aja, karena perairan kita kan luas, nggak kayak di pintu tol, kalau mau masuk harus bayar dulu. Jadi nggak semua terpantau. Selama kapal itu nggak lapor, kita nggak akan bisa detect, karena kan sulit. Mereka lapor itu biasanya kalo harus bongkar-muat, ada urusan mereka yang harus diselesaikan. Tapi kalo kayak kapal yang bawa barang

Lampiran 6 (lanjutan)

selundupan, susah ke-detect. Dan baru ke-detect pada saat kapal bersandar, missal untuk isi oli, bensin, solar, dll.

Peneliti : Jadi apakah 1000 kapal itu sampai sekarang sudah selesai pengurusannya?

Narasumber : Sampai sekarang 1000 kapal itu belum selesai pengurusannya. Yang baru selesai itu baru 200-300. Jadi masih ada sekitar 700 kapal yang belum mengurus PIB, mungkin SKB PPNnya sudah diurus. DJBC waktu itu mengeluarkan PER 26 tahun 2010 tentang Pemberian Fasilitas kepada kapal yang masuk daerah Pabean Indonesia yang PIBnya belum diurus (Pemutihan), berakhir 31 Des 2011. Hingga berakhirnya PER 26 ini, masih banyak kapal yang belum selesai pengurusannya, akhirnya INSA meminta diperpanjang, akhirnya disetujui, dan keluarlah PER 14 tahun 2012, berlaku hingga 30 Sep 2012.

Peneliti : Manfaat apa saja yang diperoleh perusahaan pelayaran setelah dikeluarkan kebijakan ini?

Narasumber : Banyak. Pertama, kita untuk impor kapal tidak takut lagi dengan biaya bea masuknya 5%. Untuk kontrak juga kita udah bisa sesuaikan sehingga tidak ada cost 5%nya lagi. Kita tidak takut ikut tender lagi. Kalau seandainya tidak banyak perusahaan pelayaran yang mendukung oil company, mau tidak mau eksploitasi minyak juga akan berkurang, sehingga efeknya juga akan ke pemerintah. Karena jika tidak ada supply ke Pertamina, Pertamina juga tidak akan bisa supply BBM, efeknya bergulirlah. Multiplier effectnya banyak.

Peneliti : Dengan kebijakan yang dikeluarkan, apa sudah cukup efektif dalam meningkatkan daya saing industri pelayaran?

Narasumber : Ya, sudah cukup efektif. Dengan dikeluarkan kebijakan ini sudah mendukung pelaksanaan asas cabotage yang memang dilaksanakan secara bertahap. Kita juga sudah bisa

Lampiran 6 (lanjutan)

mengantisipasi, tidak akan ada tambahan cost lagi sebesar 5%. Kedua, jika ada kapal asing yang masuk, mereka kan pake impor sementara, kalo impor sementara kan tidak dikenakan BM, otomatis harga dia lebih murah. Sementara kita yang beli, akan dikenakan bea masuk, harga kita lebih mahal. Ketika kita melakukan tender ke penyewa, mau nggak mau cost akan kita naikkan sehingga harga kita nggak kompetitif. Ketika tender dibuka, harga kita pasti lebih mahal, pasti kapal asing tersebut akan lebih dipilih dan digunakan untuk disewa.

Banyak perusahaan asing yang buka usaha di Indonesia dengan mendirikan perusahaan di Indonesia, dengan kepemilikan 50:50 asing dan Indonesia, jadi uangnya tetap lari ke mereka (asing) juga. Jadi niat untuk memberdayakan perusahaan Indonesia tidak tercapai dengan konsep bm 5%, karena harga kita akan lebih mahal. Nggak akan ada perusahaan Indonesia yang mampu, kalo emang nggak punya uang yang banyak, beli kapal ditambah bm 5%, ikut tender, lalu harus bersaing dengan perusahaan yang bekerjasama dengan asing. kalau perusahaan yang bekerjasama dengan asing kan dananya lebih murah, kalau dapetin dana dari luar kan lebih murah dananya, terus kalo masuk ke Indonesia lalu dikenakan 5% buat dia juga ga masalah, karena bunga peminjaman dari bank luar itu dia lebih rendah bunganya. Dibandingkan dengan perusahaan lokal minjem uang dari bank di Indonesia, itu bunganya udah berapa persen. Perbedaan antara bunga pinjaman antara dari bank luar sama bank di Indonesia aja udah ada *gap*. Sehingga ketika perusahaan yang bekerjasama dengan asing itu maju ke tender harganya lebih murah dibanding perusahaan kita.

Mereka dapat bunga untuk pinjaman dari bank luar kira-kira 2%, sedangkan kita dapat bunga pinjaman dari bank di Indonesia

Lampiran 6 (lanjutan)

kira-kira 10%, itu udah berapa gapnya. Otomatis kalo ikut tender harga mereka lebih murah. Selain itu, kalo hasil keuntungan perusahaan local kan mungkin semuanya diinvestasikan di Indonesia, sedangkan hasil keuntungan mereka nggak semuanya digunakan untuk investasi di Indonesia, sebagian karena 50% sahamnya milik asing, sebagian dilariin ke luar negeri. Jadi multiplier effect yang terjadi ya diluar negeri. Sementara kalo di kita, karena gagal lagi di tender tersebut, cari tender-tender kecil.

Peneliti : Untuk kapal offshore kan paling lambat pelaksanaan asas cabotagenya tahun 2013. Berarti untuk kapal offshore masih boleh diimpor dengan impor sementara?

Narasumber : Ya, masih boleh sampai dengan tahun 2013. Kalau sudah lewat tahun 2013, masih boleh masuk ke pelabuhan Indonesia, tapi tidak boleh masuk dari satu pelabuhan ke pelabuhan lainnya. Misalnya, kapal dari Singapura masuk ke Indonesia, ke pelabuhan tanjung priok terus mau ke tanjung perak, itu boleh. Maksudnya kalo ke satu pelabuhan aja itu boleh, tapi kalo mau ke pelabuhan lainnya itu boleh. Tapi kalau offshore, tiap rig itu kan dianggap sebagai satu pelabuhan, jadi kalo kapal itu berpindah-pindah digunakan di rig yang berbeda itu nggak boleh. Untuk kapal niaga, pengangkut barang dan penumpang tidak boleh lagi menggunakan impor sementara. Karena asas cabotage paling lambat semuanya sudah harus berbendera Indonesia untuk semua kapal yang ada di Indonesia, kalo masih ada yang belum berbendera Indonesia, baik pihak yang menyewakan atau penyewa akan dikenakan pinalti. Tapi ada pengecualian, kalo kapal yang dibutuhkan untuk digunakan di Indonesia belum bisa disediakan oleh orang yang menyewakan karena kapal tersebut belum bisa diproduksi dan belum pernah ada di Indonesia, itu boleh menggunakan kapal berbendera asing dengan diimpor

Lampiran 6 (lanjutan)

dengan impor sementara, namun harus dapat rekomendasi dulu dari INSA, baru boleh mendapat dispensasi. Namun, kalau ada minimal satu aja kapal yang dibutuhkan tersebut ternyata ada di Indonesia, mau nggak mau pihak penyewa tersebut harus menggunakan kapal yang ada tersebut.

Peneliti : Mana yang menurut bapak lebih menguntungkan, impor sementara atau kebijakan BM ini?

Narasumber : Tergantung pengusahanya, kalau pengusahanya punya uang, lebih baik beli aja. Jadi dia ga perlu ada kewajiban lagi harus mengekspor kembali dalam jangka waktu max. 3 tahun. Terus juga perlu kerjasama dengan pihak lain, karena itu kan bukan kapal kita. Masing-masing ada keuntungan dan kerugiannya. Kalo pengusaha tersebut nggak punya uang, lebih baik impor sementara. Keuntungan impor sementara, kalau kita udah nggak ada sewa, bisa kita balikin, nggak akan menambah cost juga, Cuma ya ada keterbatasan-keterbatasan.

Peneliti : Untuk pengusaha yang punya uang tersebut, menurut bapak apakah mungkin harus mempertimbangkan juga setelah kapal tersebut dibeli dan digunakan di satu proyek, apakah bisa digunakan juga untuk di proyek lainnya.

Narasumber : Sulit untuk kapal dapat digunakan di proyek lain, mereka kan punya spesifikasi yang lain lagi. Ada kemungkinan bisa, tapi biayanya mahal. Misalnya, saya punya kapal seperti ini, ternyata yang diminta berbeda spesifikasinya, saya akan memperhitungkan dulu kalau untuk dirubah sesuai permintaan mereka, nutup biayanya ga nih selama masa proyek ini, dengan biaya waktu saya beli kapal dulu ditambah biaya untuk merubah spesifikasi kapal ini dibandingkan dengan pendapatan yang diterima selama kontrak ini. Kalau keuntungannya kecil aja sih, kemungkinan

Lampiran 6 (lanjutan)

tidak akan diambil proyek tersebut. Kalau keuntungannya bagus dan jangka waktunya panjang sih boleh aja.

Peneliti : Berapa perkiraan rata-rata biaya modifikasi sesuai spek yang diinginkan penyewa?

Narasumber : Tergantung, rata-rata bisa 5-10% dari harga kapal, tergantung keinginannya spek yang diminta. Bisa juga dari satu proyek ke proyek lain tidak dilakukan modifikasi pada kapal, jika memang speknya sesuai. Tetapi kalau biaya modifikasi bisa 10-20%, kalau incomenya cukup menutup ya saya ambil. Jadi angka itu tergantung besarnya pendapatan yang kita terima dibandingkan dengan cost yang dikeluarkan.

Peneliti : Adakah usulan kebijakan fiskal yang diharapkan industri pelayaran agar dapat meningkatkan daya saingnya?

Narasumber : Salah satunya mungkin kebijakan di PP no. 38 tahun 2003 (dulu PP 146 tahun 2000), di pasal terakhir. Kalau perusahaan pelayaran mendapat SKB PPN, tidak boleh dilakukan pemindahan atau dijual dalam kurun waktu 5 tahun. Kita mengharapakan minimal jangan 5 tahunlah, dibuat 3 tahun. Karena kontrak sekarang itu banyak yang jangka pendek. Misalnya saya punya kntrak yang jangkanya 3 tahun, lalu saya beli kapal dari luar, terus dapet SKB PPN. Kalau saya jual kapal tersebut kurang dari 5 tahun, PPN yang awalnya dibebaskan tersebut harus saya bayar kembali. Didalam UU PPN dijelaskan, di dalam Pasal 14 bahwa PM untuk perusahaan yang penghasilannya final, tidak bisa dikreditkan. Otomatis ketika saya bayar PPN, PPN ini kan nggak bisa dikreditkan, ini tidak akan dapat dibebankan sebagai biaya. Di sisi lain, kalau saya tetap tidak menjual kapal saya walaupun kontraknya sudah habis, sementara kontraknya Cuma 3 tahun, berarti kapal saya nganggur 2 tahun. Kapal tersebut walaupun nganggur tetap harus dinyalain

Lampiran 6 (lanjutan)

tiap hari untuk dipanasin, tetap perlu ada krunya, saya tetap harus sewa spacenya. Maka dari INSA meminta agar jangka waktunya jangan 5 tahun, buat 3 tahun, karena biaya yang harus ditanggung itu, biar harusnya biaya yang ditanggung itu bisa digunakan untuk membeli kapal baru.

Peneliti : Selama asas cabotage ini berjalan, adakah faktor pendukung dan penghambatnya selama asas ini berjalan?

Narasumber : Agar bisa mendukung asas ini, 13 kementerian harus menjalankan apa yang diamanatkan dari Inpres No. 5 Tahun 2005. Kalo mereka menjalankan itu, saya yakin pasti luar biasa. Hindari kebijakan yang sifatnya hanya untung sementara, hanya untuk mengejar target-target tertentu, misalnya target untuk pajak, hindarilah. Karena akan mempengaruhi pada yang lain. Oke jangka pendek mereka akan dapat dananya, tapi jangka panjang akan sangat sulit. Hindari kebijakan yang bertentangan dengan asas cabotage. Pemerintah harus lebih terbuka dalam mengapresiasi pendapat-pendapat kita.

Verbatim Perusahaan Pelayaran

Narasumber : Andi Julianto

Jabatan : Staf Divisi Pajak, PT Mitra Bahtera Segara Sejati Tbk.

Tempat : Kantor PT Mitra Bahtera Segara Sejati Tbk.

Menara Karya Building, 12th Floor

Jl. H.R. Rasuna Said Blok X-5 Kav. 1-2, Kuningan, Jakarta

12950

Tanggal : 21 Mei 2012

Pukul : 13.00 – 14.00 WIB

Peneliti : Bagaimana kondisi industry pelayaran nasional saat ini?

Narasumber : Kondisinya memang sangat bagus, potensial. Banyak yang membutuhkan industri pelayaran untuk keperluan bisnisnya, misalnya industri pertambangan. Sebelum ada tahun 2010 persaingan antara perusahaan lokal dengan asing sangat ketat. Setelah tahun 2010 kita lebih dilindungi dan jauh lebih mendapat dukungan. Kalo dilihat dari ada dukungan itu semestinya memang menjadi lebih baik, persaingannya lebih menguntungkan buat perusahaan local.

Sebelum tahun 2010, kita bersaing luar biasa ketat dengan perusahaan asing. Banyak perusahaan asing yang cari makan di Indonesia, sementara perusahaan local saling berdesak-desakan dengan mereka. Sementara kemampuan perusahaan local itu tidak sebanding dengan kemampuan perusahaan luar. Kalau sekarang ini, mereka jadi tidak semudah dulu untuk cari makan di Indonesia, kita jadi terbantu.

Peneliti : Apakah dalam perumusan kebijakan tersebut, pihak perusahaan dilibatkan dalam perumusannya?

Lampiran 7 (lanjutan)

Narasumber : Setau saya, PMK 80 itu memberikan BM 0% kepada kapal-kapal lama yang belum mengurus SKBnya. Terus terang, kami secara individual dari perusahaan pelayaran tidak dilibatkan, tapi itu sudah diwakili oleh INSA. Menurut saya hal itu juga sudah cukup, karena INSA sudah terdiri dari anggota-anggotanya, ya salah satunya kami. Otomatis mereka juga mewakili kepentingan kami juga.

Peneliti : Apakah INSA pernah membuat suatu pertemuan untuk membahas kebijakan ini?

Narasumber : Pernah, sesudah PMKnya dikeluarkan, jadi semacam sosialisasi. Terutama membahas akibat dari kebijakan ini. Ada anggota INSA yang memanfaatkan kebijakan ini, namun setelah itu, mereka merasa seolah-olah terjebak dengan mekanisme peraturan ini. Di satu pihak, jangka waktu PMK ini sangat pendek, kurang dari setahun. Ketika tenggang waktu itu habis, otomatis tidak bisa lagi mendapat BM 0%. Misalnya, mereka mengajukan dari oktober-desember 2011, selama proses berjalan, itu nggak sepenuhnya yang diproses itu berhasil dalam 3 bulan tersebut. Setelah 3 bulan itu lewat, otomatis orang-orang itu tidak mendapat BM 0% lagi. Yang dibicarakan dipertemuan itu adalah bagaimana soal jangka waktu yang singkat ini, sementara untuk memprosesnya butuh waktu lebih.

Pada saat sosialisasi PMK 213 tidak diadakan pertemuan lagi, namun ada pemberitahuan dari INSA ke anggotanya lewat email.

Peneliti : Apakah ada pihak dari DJBC yang melakukan sosialisasi untuk pelaksanaan kebijakan tersebut?

Narasumber : Dari pihak pemerintah sih nggak ada, mungkin harus proaktif dari masing-masing perusahaan mencari informasi seperti itu, karena yang berkepentingan individualnya. Tapi antar sesama anggota INSA pasti akan sharing informasi.

Lampiran 7 (lanjutan)

- Peneliti : Apa saja kendala perusahaan dalam mengimpor kapal?
- Narasumber : Kendalanya mungkin lebih banyak ke dokumen dan penafsiran peraturan. Penafsiran pada kata dan keterangan dalam peraturan itu sering kali tidak sama. Terutama hubungannya dengan kebijakan ini, kendalanya kalau menurut saya, ada pada dokumennya. Terutama kapal-kapal lama, saya tidak yakin kapal itu invoicennya masih ada atau tidak. Kan bisa dibayangkan, kapal yang sudah begitu lama, harus dicari lagi dokumennya. Belum lagi kalau kapal itu sebelumnya sudah berpindah tangan, bisa saja dokumen impornya ada di pembeli pertama. Sedangkan yang diurus ini adalah untuk pengajuan SKB dan pasti membutuhkan dokumen, jadi kendalanya itu dokumen.
- Kedua, mengenai penafsiran. Kadang-kadang itu bisa ada beda tafsir, misalnya jenis kapal, menurut pihak yang memiliki regulasi dengan kami yang melakukan operasi bisa ada beda penafsiran tentang jenis kapal. Belum lagi kalo kapal udah diupgrade, udah berubah bentuknya, penentuan nilai bisa juga menjadi kendala, ini nilainya mau berapa, harga kapalnya berapa. Waktu beli mungkin kondisi fisiknya masih bagus, tapi setelah berpindah tangan keempat atau kelima kali, kondisi fisik kapal mulai berkurang. Nilai kapal ini yang harus diperhitungkan, karena kan nggak sama lagi seperti dulu pertama beli. Waktu beli dari luar mungkin \$ 1 juta, setelah pindah tangan ke pihak ketiga atau keempat, masa sih masih \$ 1 juta. Kalo dulu dapet PIB atas invoicennya seharga \$ 1 juta, sedangkan sekarang kan pasti nilai PIBnya akan beda. Tafsiran nilai ini yang sering kali menjadi perselisihan antara kami perusahaan kapal dengan pihak yang memiliki regulasi.
- Peneliti : Apa faktor pendukung dalam perusahaan saat mengimpor kapal?

Lampiran 7 (lanjutan)

Narasumber : Perusahaan kami kan sudah Tbk. Biasanya kalo perusahaan yang sudah Tbk. itu, pandangan pihak perpajakan juga berbeda dengan perusahaan lain. Karena laporan keuangan kami sudah open/terbukalah ke public. Pihak perpajakan jadi tidak melihat sisi negatif dari perusahaan kami. Jadi kalo ada SKB yang kami ajukan, 100% kami didukung, jadi sama sekali tidak dipersulit, selama dokumen lengkap, persyaratan dipenuhi, ketika jangka waktu proses dari mereka 5 hari, maka akan mereka tepati, nggak ada *delay* atau apa.

Peneliti : Adakah fasilitas perpajakan khusus untuk perusahaan pelayaran yg sudah Tbk.?

Narasumber : Prinsipnya sih mereka mengacu ke potensi penerimaan Negara itu seperti apa. Kaitannya kita mengajukan fasilitas itu, mereka melihat timbal balik dari perusahaan. Selama mereka melihat kami ini potensial, memberikan penerimaan bagi Negara, misalnya ketika kami menambah jumlah kapal, kan berarti akan menambah omset perusahaan kami. Omset bertambah otomatis pembayaran pajak bertambah. Mereka cenderung tidak memberikan kendala bagi kami dalam mengimpor kapal.

Kalau dulu ada istilahnya *fee* tambahan/tip untuk petugas, itu kan menjadi beban untuk perusahaan dan menambah biaya, kami sebagai perusahaan juga tidak bisa membebankannya sebagai biaya kan, itu juga cenderung akan perusahaan sembunyikan, karena jika tidak disembunyikan, maka perusahaan tersebut akan dianggap orang yang mendukung praktek seperti itu. Sementara saat ini mereka mulai membenahi diri dan sudah tidak ada harus memberikan tip pada petugas. Tapi perusahaan kami dari dulu juga tidak berminat memberikan tip tersebut, kalau dokumen sudah lengkap dan kami mengikuti peraturan, tidak alasan bagi mereka untuk menolaknya.

Lampiran 7 (lanjutan)

- Peneliti : Apa saja pencapaian tujuan yang telah tercapai setelah dikeluarkannya kebijakan ini?
- Narasumber : Saya melihat dengan dikeluarkannya kebijakan ini merupakan bentuk kepastian hukum. Bagaimana memperlakukan perusahaan-perusahaan yang udah memiliki kapal sejak lama, tapi belum mempunyai SKB dan dokumen pendukung. Pemutihan bagi kapal-kapal ini tentu akan membantu perusahaan-perusahaan itu untuk mendapatkan SKB dan dokumen pendukung bagi kapal-kapal mereka. Bentuk pencapaiannya ya, mereka jadi punya kepastian hukum.
- Peneliti : Bagaimana manfaat yang diperoleh perusahaan pelayaran dari kebijakan penurunan bea masuk atas impor kapal?
- Narasumber : Dari segi ekonomis kita bisa lebih hemat. Cash flow kita terbantu.
- Peneliti : Bagaimana tanggapan dari pihak perusahaan pelayaran mengenai kebijakan penurunan bea masuk atas impor kapal yang diberikan kepada industri pelayaran, apakah sudah mampu meningkatkan daya saingnya?
- Narasumber : Sangat membantu.
- Peneliti : Bagaimana dampak dari diberlakukannya asas *cabotage* terhadap perusahaan pelayaran?
- Narasumber : Sangat berdampak positif. Asas *cabotage* itu kan benar-benar melindungi perusahaan local, dampaknya kita jadi lebih mudah bersaing di pasar Indonesia ini, istilahnya satu saingan kita udah berkuranglah. Kita jadi bersaingnya sama perusahaan local, rasanya nggak sesulit kalo bersaing dengan perusahaan asing. jadi penghasilan yang dulunya didapat asing, sekarang kan jadi bagian lokal, jadinya bisa disharinglah dengan sesama perusahaan nasional. Dampak dari asas itu sendiri juga menyebabkan perusahaan asing tidak sebebaskan dulu untuk

Lampiran 7 (lanjutan)

berusaha di Negara kita. Sebelum ada pemutihan bagi kapal-kapal ini, banyak perusahaan yang memiliki kapal bodong yang dikejar-kejar oleh pihak yang memiliki regulasi, soal kelengkapan dokumen mereka, sehingga timbullah pembayaran tip yang tidak wajar, kasian kan padahal masih banyak diantara mereka itu perusahaan pelayaran kecil yang punya kapalnya pun hanya sedikit. Perusahaan kecil dikejar-kejar pembayaran yang nggak perlu, sementara kepastian hukumnya mereka pun tidak ada. Program pemutihan ditambah asas cabotage amat bagus, persaingan kita jadi banyak diantara perusahaan local juga, sementara asing sekarang benar-benar dibatasi usahanya. Kelengkapan dokumen mereka juga banyak yang jadi beres.

Dilapangan atau nyatanya sekarang, perusahaan asing memang sudah tidak boleh lagi berusaha.

Peneliti : Apa usulan kebijakan fiskal yang diharapkan oleh industri pelayaran agar dapat meningkatkan daya saingnya?

Narasumber : Masih ada kendala dalam ketetapan penerbitan FP. FP diterbitkan pada saat *release* PO atau surat jalan, dll. Menurut saya konsep itu memang bagus untuk perusahaan retail. Karena mereka kan jelas bentuk fisik penyerahan barangnya saat kapan. Tapi untuk perusahaan pelayaran, menurut saya itu nggak efektif. Karena kami harus bekerja dulu, baru dihitung berapa yang harus terbit di FP. Konsep FP yang ada saat itu, benar-benar jadi grey area buat kami. Berapa nilainya yang harus kami cantumkan, sementara misalnya jika kami bekerja memindahkan batu bara dari point A ke point B, anggaplah tonnagenya 1000 ton, kami perusahaan pelayaran menganggap pekerjaan yang selesai itu 1000 ton. Tapi si pemilik batu bara, mungkin akan memiliki tim penilai dan cara penilaian sendiri, yang menyatakan betul atau tidak itu 1000 ton. Nah, pada saat kami berhadapan dengan

Lampiran 7 (lanjutan)

konsep FP ini, mungkin kami diwajibkan untuk menerbitkan FP sebesar 1000 ton tadi. Tapi kan validasi sebesar 1000 ton itu harus disetujui oleh kedua belah pihak. Sementara mereka kan melakukan validasi nggak pada saat itu, mereka butuh waktu sebulan atau lebih. Setelah validasi dari pihak pemilik batu bara itu keluar, sukur2 kalo nilainya sama, kalo beda, otomatis kan harus pembetulan FP. Kalo barang bisa diretur, nah kalo jasa gimana returnnya. Nah, kalo menurut saya itu kendala. Yang saya harapkan konsep FP itu harus bisa menyesuaikan dengan masing-masing jenis perusahaan, bentuk yang dihasilkan. Seringnya gitu, perusahaan kami sering melakukan pembetulan FP. Tapi kan kalo pembetulan FP nggak mudah, harus ada kontrak perbaikan perubahannya, nilainya jadi berapa. Terus kalo ternyata nilai validasi yang dihitung perusahaan batu bara itu 1500, awalnya saya nulis di FP 1000, itu kan bukan kesalahan hitung dari kami, kami hitungnya sudah benar. Akhirnya pada saat saya pembetulan FP, akan dianggap kurang bayar, kami akhirnya kena sanksi.

Tapi menurut kabar yang saya dengar, pihak DJP akan mulai membuat peraturan yang mendetail dan merapihkan soal FP ini.

Yang penting peraturan itu jangan berubah-ubah, apalagi kalau secara mendadak, harus ada kepastian hukum. Jangan seperti pada PMK 80 yang jangka waktunya singkat, terus awal tahun 2012, ternyata naik lagi jadi 5%, nggak lama setelah itu keluar PMK 213 kalo ternyata balik lagi jadi 0%. Kan kesian kalo yang udah mengajukan pada saat PMK 80 terbit, tapi karena proses pengajuannya ditolak, terus awal tahun 2012 dia bayar 5%, nggak lama nalik jadi 0%, kan kesian nggak ada kepastian hukumnya.

Verbatim Akademisi

Narasumber : Dr. Permana Agung Daradjatun M.Sc

Jabatan : Akademisi

Tempat : Gedung Juanda I Lantai 7

Jalan Dr. Wahidin No. 1 Jakarta Pusat 10710

Tanggal : 12 Juni 2012

Pukul : 12.30 – 13.11 WIB

Peneliti : Bagaimana pendapat anda mengenai kajian perumusan kebijakan pajak yang tepat?

Narasumber : Perumusan kebijakan pajak yang tepat dimulai dengan identifikasi permasalahan yang terjadi. Setelah masalah tersebut dapat diidentifikasi dengan tepat, lalu identifikasi solusi yang tepat atas permasalahan tersebut. Masih lebih baik jika telah berhasil mengidentifikasi masalah, namun identifikasi solusi yang tidak tepat, masih dapat dicari jalan keluar untuk memperoleh solusi yang tepat, tinggal mempelajari kembali identifikasi atas masalah tersebut. Paling buruk jika dari proses identifikasi masalahnya saja sudah tidak tepat, tentu solusi yang dihasilkan tidak akan tepat sasaran untuk menyelesaikan permasalahan tersebut.

Sebenarnya tahapan perumusan kebijakan itu dipengaruhi oleh tahapan-tahapan sebelumnya. Dimana ketika dari tahapan perumusan kebijakan saja sudah tidak tepat, lalu dalam pelaksanaannya menjadi lemah sehingga untuk melakukan evaluasi atas kebijakan tersebut pun menjadi tidak berani. Hal tersebut tentu mempengaruhi tahapan perumusan kebijakan selanjutnya.

Lampiran 8 (lanjutan)

Umumnya evaluasi kebijakan yang dilakukan di Negara ini sifatnya menyalahkan sistem dan prosedur, padahal sumber daya manusia (SDM) sangat mempengaruhi dalam pelaksanaan kebijakan pula. Negara kita memang kurang dalam memiliki SDM yang cakap, baik di pihak industri maupun di pihak pemerintah. Masalah terbesar yang ada sebenarnya ada pada SDMnya. Karena regulasi yang nyata dan mendukung kemajuan industry, bukan pada pasal-pasal dalam kebijakan tersebut, namun ada pada pikiran para aparat pelaksananya. Itulah regulasi yang nyata bagi pihak industri. Jadi intinya, perumusan kebijakan yang tepat jika memenuhi dua hal, yaitu identifikasi permasalahan yang tepat dan identifikasi solusi yang tepat.

Peneliti : Bagaimana pendapat anda mengenai sistem sosialisasi kebijakan pajak yang tepat?

Narasumber : Baik dalam hal perumusan maupun pelaksanaan, yang namanya sistem sosialisasi merupakan hal terpenting. Sistem sosialisasi merupakan bentuk dari penyebaran informasi. Sistem sosialisasi untuk peraturan yang merupakan produk kebijakan yang dihasilkan oleh Pemerintah harusnya dilakukan dalam dua tahap, yaitu sebelum kebijakan tersebut dijalankan dan juga pada saat kebijakan tersebut telah dijalankan. Pada saat sebelum kebijakan tersebut dijalankan harus dilakukan dengar-pendapat dari pemerintah sebagai pembuat kebijakan dan pihak industri sebagai pihak terkait, dimana pemerintah menjabarkan secara jelas peraturan yang akan dikeluarkan tersebut, dan juga meminta masukan dari pihak industri atas kebijakan yang akan dikeluarkan tersebut. Sosialisasi yang dilakukan sebelum kebijakan tersebut dikeluarkan harus dijadikan dasar dalam pembuatan kebijakan. Setelah kebijakan tersebut dikeluarkan dan

Lampiran 8 (lanjutan)

pada saat pelaksanaannya pun harus tetap dilakukan sosialisasi kembali.

Peneliti : Bagaimana pendapat anda mengenai pelaksanaan kebijakan penurunan bea masuk atas impor kapal? Apakah telah mampu dalam memberikan manfaat bagi industri pelayaran nasional untuk dapat meningkatkan daya saingnya?

Narasumber : Kebijakan bea masuk atas impor kapal menjadi 0% tersebut sudah cukup efektif dalam meningkatkan daya saing industri pelayaran nasional. Namun, dalam hal pelaksanaan sosialisasinya masih dirasa kurang karena tidak semua pihak-pihak terkait mengetahuinya. Padahal seharusnya, sosialisasi dilakukan sebelum kebijakan tersebut dijalankan dan juga pada saat kebijakan tersebut telah dijalankan. Tidak bisa hanya mengeluarkan kebijakan melalui suatu produk kebijakan tersebut, lalu tidak dilakukan sosialisasi dan mengharapkan pihak-pihak terkait langsung mengetahuinya karena berjalannya industri juga terpengaruh atas kebijakan kebijakan yang dikeluarkan oleh pemerintah.

Peneliti : Bagaimana pendapat anda mengenai kebijakan penurunan bea masuk atas impor kapal diantara pilihan alternatif kebijakan pajak lain yang dapat mendukung terpenuhinya ketersediaan armada angkutan laut, seperti impor sementara?

Narasumber : Terlebih dahulu saya akan jelaskan perbedaan antara pembebasan bea masuk dengan bea masuk 0%. Jika dilihat secara ekonomi memang sama, tidak ada biaya yang dikeluarkan atas bea masuk tersebut, tetapi jika dilihat secara administratif jelas berbeda. Kalau pembebasan itu harus memenuhi persyaratan pengajuan pembebasan terlebih dahulu, sedangkan bea masuk 0% tidak ada persyaratan pengajuan untuk dipenuhi karena yang berlaku adalah tarif umum seperti yang tercantum

Lampiran 8 (lanjutan)

dalam BTBMI dan tetap harus menyiapkan dokumen seperti jika ingin mengimpor biasanya.

Menurut saya, penurunan bea masuk 0% tersebut lebih efektif dibandingkan impor sementara karena jika menggunakan impor sementara ada jaminan yang harus diberikan dan ada likuiditas yang ditahan sehingga potensi untuk melakukan sirkulasi uang untuk modal perusahaan menjadi terhambat, lagipula masa penggunaannya pun pendek maksimal 3 tahun.

