

KAJIAN

EKONOMI KEUANGAN



Pusat Kebijakan Ekonomi Makro
Badan Kebijakan Fiskal
Kementerian Keuangan RI

- Analisis Model Makro Ekonomi Regional Bali Pendekatan *Solow Neoclassical Growth*
- Ketahanan Sektor Keuangan dan *Shadow Banking* : Analisa terhadap Industri Pembiayaan di Indonesia
- Analisis Efektivitas Alokasi Anggaran Program Kemiskinan pada Kementerian Negara / Lembaga
- Dampak Moratorium Hutan terhadap Ekonomi Indonesia : Analisis Menggunakan Model IRSA – Indonesia 5
- Analisis Pemberian Bea Masuk Ditanggung Pemerintah (BM DTP) Tahun 2010

KATA SAMBUTAN

Kami panjatkan rasa syukur kepada Tuhan Yang Maha Esa atas terbitnya Kajian Ekonomi dan Keuangan edisi ini ke hadapan pembaca sekalian. Pada edisi ini, kami menyajikan berbagai topik yang berkaitan dengan analisis dan dampak kebijakan publik di bidang ekonomi dan keuangan negara.

Kajian pada volume kali ini diisi oleh berbagai topik tulisan yaitu Analisis Model Makro Ekonomi Regional Bali Pendekatan *Solow Neoclassical Growth*; Ketahanan Sektor Keuangan dan *Shadow Banking* : Analisa terhadap Industri Pembiayaan di Indonesia; Analisis Efektivitas Alokasi Anggaran Program Kemiskinan pada Kementerian Negara / Lembaga; Dampak Moratorium Hutan Terhadap Ekonomi Indonesia : Analisis Menggunakan Model IRSA - Indonesia 5, serta Analisis Pemberian Bea Masuk Ditanggung Pemerintah (BM DTP) Tahun 2010. Adapun para penulis yang berkontribusi pada penerbitan kali ini yaitu Gede Sudjana Budhiasa, Adriyanto, Sri Lestari Rahayu, Rakhmindyarto, dan Agunan Samosir.

Demikianlah kata pengantar yang dapat kami sampaikan. Ibarat peribahasa tiada gading yang tak retak, maka kami menyadari kajian ini tentunya masih terdapat kekurangan baik yang disengaja maupun yang tidak kami sengaja. Oleh karena itu, kami mengharapkan masukan dari para pembaca guna perbaikan di masa yang akan datang. Selanjutnya, kami berharap jurnal ini dapat memberikan manfaat kepada para pembaca sekalian. Selamat membaca!

Jakarta, 2012
Dewan Redaksi

DAFTAR ISI

Cover	ii
Dewan Redaksi	iii
Kata Sambutan	v
Daftar Isi	vi
Daftar Tabel	viii
Daftar Gambar	ix
Kumpulan Abstraksi	
ANALISIS MODEL MAKRO EKONOMI REGIONAL BALI PENDEKATAN SOLOW NEOCLASSICAL GROWTH	
Oleh: Gede Sudjana Budhiasa	1
KETAHANAN SEKTOR KEUANGAN DAN <i>SHADOW BANKING</i> : ANALISA TERHADAP INDUSTRI PEMBIAYAAN DI INDONESIA	
Oleh: Adriyanto	27
ANALISIS EFEKTIVITAS ALOKASI ANGGARAN PROGRAM KEMISKINAN PADA KEMENTERIAN NEGARA / LEMBAGA	
Oleh: Sri Lestari Rahayu	55
DAMPAK MOROTARIUM HUTAN TERHADAP EKONOMI INDONESIA : ANALISIS MENGGUNAKAN MODEL IRSA - INDONESIA 5	
Oleh: Rakhmindyarto	89
ANALISIS PEMBERIAN BEA MASUK DITANGGUNG PEMERINTAH (BM DTP) TAHUN 2010	
Oleh: Agunan Samosir	111

DAFTAR TABEL

ANALISIS MODEL MAKRO EKONOMI REGIONAL BALI PENDEKATAN

SOLOW NEOCLASSICAL GROWTH

Tabel 3.1.	Hasil Uji Kointegrasi Data Series Makro Ekonomi Bali	10
Tabel 3.2.	Hasil Uji Simultan Makro Ekonomi Bali (YLN sebagai <i>dependent variable</i>)	10
Tabel 3.3.	Hasil Uji Simultan Makro Ekonomi Bali (ABSPST sebagai <i>dependent variable</i>).....	11
Tabel 3.4.	Hasil Uji Simultan Makro Ekonomi Bali (ABSPST sebagai <i>dependent variable</i>)	12
Tabel 3.5.	Hasil Uji Parsial <i>Constraint Regression</i> Sektor Primer + Sekunder = 1 untuk 9 kab/kota.	13

KETAHANAN SEKTOR KEUANGAN DAN *SHADOW BANKING* :

ANALISA TERHADAP INDUSTRI PEMBIAYAAN DI INDONESIA

Tabel 4.1.	Persentase Nilai Pembiayaan LKBB terhadap Penyaluran Kredit Perbankan (<i>outstanding</i>)	39
Tabel 5.1.	Beberapa Rasio Keuangan Industri Perusahaan Pembiayaan	46

ANALISIS EFEKTIVITAS ALOKASI ANGGARAN PROGRAM KEMISKINAN

PADA KEMENTERIAN NEGARA / LEMBAGA

Tabel 3.1.	Perkembangan Jumlah Penduduk Miskin Berdasarkan Provinsi Tahun 1999-2010b	67
Tabel 3.2.	Jumlah dan Persentase Penduduk Miskin Perkotaan dan Perdesaan di Indonesia, Tahun 1998 -2010	69
Tabel 3.3.	Alokasi Program Pemerintah Bidang Penanggulangan Kemiskinan Tahun 2005-2011	70
Tabel 3.4.	Jenis Program Penanggulangan Kemiskinan Berdasarkan K/L	72
Tabel 3.5.	Perkembangan Anggaran Bantuan Sosial Tahun 2005-2011	75
Tabel 4.1.	Perkembangan Jumlah Penduduk, Penduduk Miskin dan Anggaran Kemiskinan Tahun 2006-2011	77
Tabel 4.2.	Perbandingan Anggaran Program Kemiskinan dan Asumsi Anggaran versi Standar UMR	81

DAMPAK MOROTARIUM HUTAN TERHADAP EKONOMI INDONESIA :

ANALISIS MENGGUNAKAN MODEL IRSA - INDONESIA 5

Tabel 3.1.	Dampak Moratorium terhadap Penggunaan Lahan dan Luas Hutan Alam	102
Tabel 3.2.	Pengurangan Emisi Karbon	103
Tabel 3.3.	Harga Domestik	103
Tabel 3.4.	Ekspor-Impor	104
Tabel 3.5.	GDP dan Angka Kemiskinan	105

**ANALISIS PEMBERIAN BEA MASUK DITANGGUNG PEMERINTAH
(BM DTP) TAHUN 2010**

Tabel 1.1.	Pajak Ditanggung Pemerintah (DTP), 2010	112
Tabel 1.2.	Daftar Industri Yang Memperoleh BM DTP Tahun 2010	113
Tabel 2.1.	Alasan dan Manfaat Ekonomi Pemberian BMDTP 2010	117
Tabel 3.1.	Pagu dan Realisasi BM DTP Oktober 2010	121
Tabel 3.2.	Penjualan dan Produksi Kendaraan Bermotor Indonesia	124
Tabel 3.3.	Penjualan dan Produksi Kendaraan Bermotor Indonesia	124
Tabel 3.4.	Proyeksi Produksi, Pajak dan Tenaga Kerja di Industri Alat Berat Tanpa BM DTP	127
Tabel 3.5.	Proyeksi Produksi, Pajak dan Tenaga Kerja di Industri Alat Berat Dengan BM DTP	128

DAFTAR GAMBAR

ANALISIS MODEL MAKRO EKONOMI REGIONAL BALI PENDEKATAN

SOLOW NEOCLASSICAL GROWTH

Gambar 1.1. Perkembangan Kunjungan Wisatawan ke Bali	2
Gambar 1.2. Perkembangan Transaksi Wisatawan di Bali	3
Gambar 1.3. Model Pertumbuhan Solow	6
Gambar 1.4. Interaksi Konvergensi Pusat Pertumbuhan dan Wilayah Penerima Dampak Pertumbuhan	7
Gambar 2.1. <i>Arrow Scheme</i> Model Makro Regional Bali	9

KETAHANAN SEKTOR KEUANGAN DAN *SHADOW BANKING* :

ANALISA TERHADAP INDUSTRI PEMBIAYAAN DI INDONESIA

Grafik 4.1 Perkembangan dan Komposisi Piutang Pembiayaan Tahun 2006-2011 di Indonesia	41
Grafik 4.2 Nilai Aset, Utang dan Ekuitas Perusahaan Pembiayaan	41
Grafik 4.3 Sumber Pinjaman Perusahaan Pembiayaan	42
Grafik 5.1 Perkembangan ROA	48
Grafik 5.2 Golongan Pemilik Obligasi yang Diterbitkan	50

DAMPAK MOROTARIUM HUTAN TERHADAP EKONOMI INDONESIA :

ANALISIS MENGGUNAKAN MODEL IRSA - INDONESIA 5

Gambar 1.1 Cakupan Luas Hutan Alam Primer dan Lahan Gambut	92
Gambar 2.1. Arus Sirkulasi Komoditi Dalam Ekonomi Tertutup	96
Gambar 2.2. <i>Family Tree</i> Model Ekonomi Petersen	97

ANALISIS PEMBERIAN BEA MASUK DITANGGUNG PEMERINTAH (BM DTP) TAHUN 2010

Gambar 2.1 Alur Analisis Kelayakan Pemberian BMDTP Bagi Dunia Usaha ...	116
Gambar 3.1. Mekanisme Permohonan - Penerbitan SKMK BM DTP	123

MAJALAH KAJIAN EKONOMI DAN KEUANGAN**ISSN 1410-3249****KEK Terakreditasi****(No. Akreditasi : 467/AU3/P2MI-LIPI/08/2012)****Volume 16 Nomor 3 Tahun 2012**

Keywords used are free terms. Abstracts can be reproduced without permission or charge.

ABSTRAKSI

**Budhiasa, Gede Sudjana, et. al. (Fakultas Ekonomi Universitas Udayana)
Analisis Model Makro Ekonomi Regional Bali Pendekatan *Solow Neoclassical Growth***

Kajian Ekonomi dan Keuangan Volume 16 Nomor 3 Tahun 2012, halaman 1-26

Bali Island is the most popular tourist destination in Indonesia, therefore the growth for international tourist destination to Bali island could be impact and supporting generating income of people of Bali island. However, the policy design of one for all that was design by BTDC projects were concentrated tourist destination at Kabuoaten Badung and Kota Denpasar as main region activities.

This research have been found that using econometrics two stages regression methods indicated that tourist growth center policy of BTDC is failures to distribute income and other benefits to the suburb area of 7 kabupaten outside from center growth kabupaten Badung and kota Denpasar. The failure of beneficial of 7 kabupaten to take participation is that because of the economic structure of 7 kabupaten become dominated of primary sector and less power of industrial sectors.

This research have been recommended for reducing income gap between center growth area and the suburb area based on two solutions. Firstly, the local government located at the suburb area must be supporting all of their resources available to improve as soon possible to increase its industrial sectors more faster in order to absorb the market opportunity that growing-up in center growth area. Secondly, its might be the time to look back and evaluated the concept of one for all that based on centering location tourist destination center, and could be re-thinks that 7 kabupaten is permitted to build a tourist development center its called BTDC and 7 kabupaten will be start improving all resources they have to target tourism as main sources of people generating income.

Keyword : Solow application model, regional Bali, tourist destination center growth and the suburb area.

MAJALAH KAJIAN EKONOMI DAN KEUANGAN**ISSN 1410-3249****KEK Terakreditasi****(No. Akreditasi : 467/AU3/P2MI-LIPI/08/2012)****Volume 16 Nomor 3 Tahun 2012**

Keywords used are free terms. Abstracts can be reproduced without permission or charge.

ABSTRAKSI

Adriyanto, et. al. (Badan Kebijakan Fiskal, Kementerian Keuangan)

Ketahanan Sektor Keuangan dan *Shadow Banking* : Analisa terhadap Industri Pembiayaan di Indonesia

Kajian Ekonomi dan Keuangan Volume 16 Nomor 3 Tahun 2012, halaman 27 – 54

The failure of supervision instrument on shadow banking practice in the US has triggered financial collapse and spread accross sovereignties. The G20 has asked FSB to undertake in depth analysis of shadow banking progress along with needed recommendations to overcome the weaknesses. This paper attempts to analyze the shadow banking practice in Indonesia particularly in the consumer finance industry by using the flow of fund analysis recommended by FSB and several relevant financial ratios. The size of credit intermediation in this industry only accounts for 3% of GDP compared to bank credit accounting for 30% of GDP in 2011, however the credit growth in finance industry has superseded banking sector. The consumer finance industry are dominantly reliant on bank lending and bond which reduces the susceptibility of market shock. The asset securitization is not common in this industry. The financial sector authority has imposed strick regulation on this industry to ensure industry's financial health. Despite industry's ability to meet those requirements, the high dependency on debt for operation has raised concern for stronger equity increase. Further, the expansive credit intermediation in this industry can bring liquidity problem which requires further regulation.

Keywords: shadow banking, securitization, leverage, maturity transformation, credit growth

MAJALAH KAJIAN EKONOMI DAN KEUANGAN**ISSN 1410-3249****KEK Terakreditasi****(No. Akreditasi : 467/AU3/P2MI-LIPI/08/2012)****Volume 16 Nomor 3 Tahun 2012**

Keywords used are free terms. Abstracts can be reproduced without permission or charge.

ABSTRAKSI

Rahayu, Sri Lestari, et. al. (Badan Kebijakan Fiskal, Kementerian Keuangan)

Analisis Efektivitas Alokasi Anggaran Program Kemiskinan pada Kementerian Negara / Lembaga

Kajian Ekonomi dan Keuangan Volume 16 Nomor 3 Tahun 2012, halaman 55 - 88

Anggaran Program Kemiskinan melalui Kementerian/Lembaga dalam kurun waktu tahun 2006 - 2011 (sekitar 5 tahun) mencapai sebesar Rp351,5 triliun, hanya mampu mengurangi jumlah penduduk miskin sebesar 9,3 juta orang sehingga dalam tahun 2011 jumlah penduduk miskin di Indonesia sekitar 30,024 juta atau sebesar 11,5-12,5 persen dari jumlah penduduk Indonesia.

Agar Indonesia terbebas dari kemiskinan tanpa perbaikan anggaran Program Kemiskinan maka dibutuhkan waktu sekitar 15 tahun, dan biaya sekitar Rp1.054,5 triliun. Oleh karena itu, untuk mendorong percepatan pengurangan penduduk miskin, perlu dirumuskan alternatif skenario anggaran versi baru melalui pendekatan bantuan langsung bersyarat (wajib menabung) setara dengan UMR nasional sebesar Rp908.800 per bulan diberikan kepada 17.488,007 kepala keluarga (KK) miskin, dalam waktu tiga tahun sebesar Rp572,151 triliun, diharapkan penduduk miskin sudah menjadi sejahtera, sehingga terjadi penghematan anggaran sebesar Rp482,35 triliun, dan penghematan waktu sekitar 12 tahun akan direkomendasikan dalam artikel ini.

Keywords : Alokasi Anggaran, Program Kemiskinan, BOS, PNPM

MAJALAH KAJIAN EKONOMI DAN KEUANGAN**ISSN 1410-3249****KEK Terakreditasi****(No. Akreditasi : 467/AU3/P2MI-LIPI/08/2012)****Volume 16 Nomor 3 Tahun 2012***Keywords used are free terms. Abstracts can be reproduced without permission or charge.***ABSTRAKSI****Rakhmindyarto, et. al. (Badan Kebijakan Fiskal, Kementerian Keuangan)****Dampak Moratorium Hutan terhadap Ekonomi Indonesia : Analisis Menggunakan Model IRSA - Indonesia 5****Kajian Ekonomi dan Keuangan Volume 16 Nomor 3 Tahun 2012, halaman 89 – 110**

This paper discusses the economic effects of the forest moratorium policy which has been launched by the government through the Presidential Decree no. 10 of 2011 dated 20th of May 2011. The issues addressed in the paper are the impacts on: land uses and natural forest area, carbon emissions, domestic prices, export-import, GDP, and poverty rate. Using the quantitative method of IRSA-Indonesia 5 – an inter-regional CGE model, the results show that the forest moratorium policy has both positive and negative impacts on Indonesia's economy.

Key words : forest moratorium, CGE modeling, economic impact, method of IRSA-Indonesia 5

Samosir, Agunan, et. al. (Badan Kebijakan Fiskal, Kementerian Keuangan)**Analisis Pemberian Bea Masuk Ditanggung Pemerintah (BM DTP) Tahun 2010****Kajian Ekonomi dan Keuangan Volume 16 Nomor 3 Tahun 2012, halaman 111 – 132**

To augment people's purchasing power, to maintain business resilience and to raise business and industry's competitiveness, Government with its fiscal policy provides BMDTP facility. The provision was initiated with the intention to lessen the crisis impact in the midst of 2008. The measure was expected to be able to provide sufficient public goods and services. Besides, the effected real sektor may survive and raise its competitiveness.

The quick research by PKAPBN concluded that the realized facility utilization trough BMDTP by Government was not optimal. The causes of low realization of BMDTP were identified, among others : (1) the mismatch between BMDTP provision with the needed sektors or industries; (2) the delayed issuance of PMK and BMDTP technical guidance; (3) the lack of

MAJALAH KAJIAN EKONOMI DAN KEUANGAN**ISSN 1410-3249****KEK Terakreditasi****(No. Akreditasi : 467/AU3/P2MI-LIPI/08/2012)****Volume 16 Nomor 3 Tahun 2012**

Keywords used are free terms. Abstracts can be reproduced without permission or charge.

ABSTRAKSI

knowledge of Ministry/Institution Financial Disbursement Official (Pembina K/L and KPA) on the industries having the access to acquire BMDTP.

Government needs to review the cost and benefit of BMDTP on industries. The cost may be reviewed from production, and contribution on tax payment and employment creation. The Ministry/Institution or Echelon 1 which can evaluate BMDTP is FPO, MOF as the coordinator or chair of the evaluation team, and well supported by each Ministry/Institution responsible for particular industry. The task has been conducted by FPO since August 2010 and is still ongoing. In accordance with article 9 in each PMK BMDTP 2010, the evaluation timeliness may be extended to the end of February 2011.

Keywords: BMDTP, industri, insentif fiskal, tarif bea masuk

ANALISIS PEMBERIAN BEA MASUK DITANGGUNG PEMERINTAH (BM DTP) TAHUN 2010¹

Oleh:
Agunan Samosir²

Abstract

To augment people's purchasing power, to maintain business resilience and to raise business and industry's competitiveness, Government with its fiscal policy provides BMDTP facility. The provision was initiated with the intention to lessen the crisis impact in the midst of 2008. The measure was expected to be able to provide sufficient public goods and services. Besides, the effected real sektor may survive and raise its competitiveness.

The quick research by PKAPBN concluded that the realized facility utilization trough BMDTP by Government was not optimal. The causes of low realization of BMDTP were identified, among others : (1) the mismatch between BMDTP provision with the needed sektors or industries; (2) the delayed issuance of PMK and BMDTP technical guidance; (3) the lack of knowledge of Ministry/Institution Financial Disbursement Official (Pembina K/L and KPA) on the industries having the access to acquire BMDTP. Government needs to review the cost and benefit of BMDTP on industries. The cost may be reviewed from production, and contribution on tax payment and employment creation. The Ministry/Institution or Echelon I which can evaluate BMDTP is FPO, MOF as the coordinator or chair of the evaluation team, and well supported by each Ministry/Institution responsible for particular industry. The task has been conducted by FPO since August 2010 and is still ongoing. In accordance with article 9 in each PMK BMDTP 2010, the evaluation timeliness may be extended to the end of February 2011.

Keywords: BMDTP, industri, insentif fiskal, tarif bea masuk

I. PENDAHULUAN

1.1. Latar Belakang

Krisis keuangan global yang terjadi pertengahan tahun 2008 diperkirakan masih berlanjut pada tahun 2010, walaupun tekanannya tidak sebesar pada tahun

¹ Artikel ini merupakan pengembangan dari *Policy Paper* yang ditulis oleh penulis sendiri.

² Penulis adalah Peneliti pada Pusat Kebijakan Anggaran Pendapatan dan Belanja Negara, Badan Kebijakan Fiskal, Kementerian Keuangan.

2009. Krisis global yang sedang dihadapi oleh perekonomian dunia adalah krisis finansial yang terjadi pada negara Yunani. Bila krisis Yunani meluas kepada negara-negara lain terutama Eropa, maka ekonomi dunia yang baru mengalami pemulihan dapat kembali terpuruk seperti tahun 2009 akibat *subprime mortgage* Amerika Serikat.

Untuk mengantisipasi dampak yang buruk terhadap perekonomian Indonesia dan dalam rangka memperkuat perekonomian domestik, maka Pemerintah pada tahun 2010 melanjutkan pemberian stimulus fiskal bidang perpajakan antara lain untuk (i) meningkatkan daya beli masyarakat, (ii) menjaga daya tahan dunia usaha dan (iii) meningkatkan daya saing usaha dan industri. Dalam memenuhi penyediaan barang dan jasa bagi kepentingan umum, mendorong sektor riil dan meningkatkan daya saing industri tertentu dalam negeri diberikan fasilitas bea masuk yang ditanggung pemerintah (BM DTP) sebesar Rp2 triliun.

Mengacu pada pengalaman kebijakan stimulus fiskal tahun 2009, banyak hal yang patut dipertanyakan bagaimana Pemerintah dalam menetapkan bidang-bidang apa saja yang menjadi prioritas untuk pemberian pajak DTP (PPH, PPN dan BM) dan bagaimana proses pengusulan masalah-masalah yang dihadapi masing-masing sektor untuk memperoleh pajak DTP terutama BM DTP. Pagu yang disediakan untuk BM DTP tahun 2009 adalah Rp2,5 triliun, namun yang terserap hanya Rp7,2 miliar (0,28 persen).³

Tabel 1.1
Pajak Ditanggung Pemerintah (DTP), 2010
(miliar rupiah)

Pajak Ditanggung Pemerintah (DTP) 2010	APBN-P
1. Pajak Penghasilan (PPH)	4,424.68
a. PPh panas bumi	624.25
b. PPh bunga dan imbal hasil atas Surat Berharga Negara yang diterbitkan di pasar internasional	2,000.00
c. PPh Hibah dan Kerjasama Keuangan Internasional	1,000.00
d. PPh atas transaksi pengalihan hak atas tanah dan/atau bangunan korban lumpur Sidoarjo dari PT. Minarak Lapindo Jaya	205.00
e. PPh Bahan Bakar Nabati (BBN)	100.00
f. PPh Piutang pajak eks Badan Penyehatan Perbankan Nasional (BPPN) dan Televisi Republik Indonesia (TVRI)	495.33
2. Pajak Pertambahan Nilai (PPN)	12,009.83
a. PPN BBM bersubsidi (PT Pertamina)	5,897.55
b. PDRI (PPN) eksplorasi migas	2,500.00
c. PPN minyak goreng & impor gandum/terigu	1,091.80
d. PPN adaptasi dan mitigasi perubahan iklim	900.00
e. PPN atas transaksi murabahah perbankan syaria'h	328.45
f. PPN Piutang pajak eks Badan Penyehatan Perbankan Nasional (BPPN), Televisi Republik Indonesia (TVRI) dan PT Kereta Api Indonesia (KAI)	1,292.03
3. Bea Masuk	2,000.00
- Fasilitas bea masuk (di luar PMK 176/2009)	2,000.00
Total DTP	18,434.41

Sumber: Kementerian Keuangan, 2010

³ Sumber: Laporan Keuangan Pemerintah Pusat Tahun 2009 (*audited*).

Yang menjadi pertanyaan adalah kenapa realisasi BM DTP tahun 2009 sangat rendah? Apakah sektor atau industri yang diberikan BM DTP tersebut layak untuk memperolehnya? Apakah mekanisme pemberian BM DTP kepada sektor atau industri mudah diimplementasikan? Pertanyaan selanjutnya adalah berdasarkan realisasi BM DTP 2009 yang sangat rendah kenapa masih dianggarkan cukup besar pada tahun 2010 yaitu Rp2 triliun? Dan sektor atau industri yang memperoleh BM DTP 2010 masih sama dengan tahun sebelumnya. Berdasarkan kenyataan tahun sebelumnya, maka terjadi kekhawatiran penyerapan tahun 2010 akan terulang seperti tahun 2009.

Pelaksanaan kebijakan stimulus fiskal tahun 2009 banyak mengalami hambatan. Hambatan tersebut diawali dengan (i) rendahnya sosialisasi kebijakan yang ditempuh, (ii) belum siapnya unit terkait di Kementerian Keuangan dalam membuat peraturan teknis yaitu pemberian pajak DTP, (iii) pemilihan sektor atau industri yang memperoleh pajak DTP diusulkan oleh Kementerian Perindustrian tidak sesuai dengan karakter industri Indonesia dan juga tidak sesuai dengan harapan asosiasi pengusaha atau asosiasi industri, dan (iv) pemberian pajak DTP belum mengacu kondisi riil perekonomian yaitu sektor atau industri domestik yang terkena dampak krisis global.

Tabel 1.2
Daftar Industri Yang Memperoleh BM DTP Tahun 2010
(miliar rupiah)

No.	Eselon I sebagai KPA	PMK	Industri	Pagu Per Sektor	Pagu Per KPA
1.	Direktur Jenderal Industri Agro dan Kimia	42/PMK.011/2010	Sorbitol	1.3	151.8
		46/PMK.011/2010	Kemasan Plastik & Karung Plastik	150.5	
2.	Direktur Jenderal Industri Alat Transportasi dan Telematika	45/PMK.011/2010	Pembuatan dan Perbaikan Perkapalan	30.4	769.3
		47/PMK.011/2010	Komponen Kendaraan	523.9	
		49/PMK.011/2010	Kabel Serat Optik	26.2	
		51/PMK.011/2010	Komponen Elektronika	150.0	
		54/PMK.011/2010	Perlatan Telekomunikasi	38.8	
3.	Direktur Jenderal Industri Logam Mesin Tekstil dan Aneka	43/PMK.011/2010	Komponen PLTU	5.0	281.9
		48/PMK.011/2010	Kawat Ban (steel Cord)	17.3	
		52/PMK.011/2010	Ballpoint	13.4	
		53/PMK.011/2010	Alat Besar	210.0	
		55/PMK.011/2010	Karpet Berbahan Baku Plastik	36.2	
4.	Direktur Jenderal Perhubungan	44/PMK.011/2010	Perawatan Pesawat	312.0	312.0
5.	Kepala Badan Pengawas Obat dan Makanan	50/PMK.011/2010	Infus (kemasan infus)	15.2	15.2
6.			Lainnya	469.8	469.8
Jumlah				2,000.0	2,000.0

Sumber: Kementerian Keuangan, 2010

Berdasarkan hal-hal yang telah dikemukakan di atas, maka perlu dilakukan kajian untuk mengevaluasi pemberian stimulus fiskal yaitu pajak DTP 2010. Dengan demikian, permasalahan dan hambatan yang dihadapi *stakeholder's* dapat tertangani dengan cepat. Artikel ini bertujuan untuk (i) mengidentifikasi

rendahnya penyerapan pajak DTP 2010 terutama BM DTP dan (ii) mengidentifikasi faktor-faktor yang menghambat penyerapan BM DTP tahun 2010.

Hasil yang diharapkan dari artikel ini adalah teridentifikasinya faktor-faktor yang menghambat penyerapan BM DTP dan alternatif solusinya yang dapat digunakan sebagai bahan masukan dan usulan perbaikan terhadap pemberian BM DTP tahun 2011.

II. STUDI PUSTAKA

2.1. Kebijakan Tarif Bea Masuk

Secara umum tarif adalah pajak yang dikenakan terhadap barang dan jasa yang diperdagangkan melintasi perbatasan nasional dan dapat diterapkan untuk impor dan ekspor. Menurut Sudjatmiko (1978), bea adalah suatu jenis pungutan yang dikenakan atas barang-barang yang dikeluarkan atau diekspor dan barang-barang yang dimasukkan ke daerah pabean. Dasar pengenaan tarif tersebut antara lain: (i) pengembangan industri lokal, (ii) perlindungan bersifat sementara, (iii) komitmen tarif terhadap WTO, AFTA, ACFTA, dan lain-lain, (iv) efisiensi administrasi kepabeanan, (v) pencegahan penyelundupan, dan (vi) penerimaan negara.

Biasanya, tingkat tarif yang dikenakan oleh suatu negara semakin lama semakin menurun. Adapun tujuan pengenaan tarif di beberapa negara termasuk Indonesia adalah: (i) meningkatkan daya saing Indonesia di pasaran internasional, (ii) melindungi konsumen dalam negeri, dan (iii) mengurangi hambatan dalam perdagangan internasional dalam rangka mendukung terciptanya perdagangan bebas.⁴

Kebijakan tarif bea masuk yang dikenakan terdiri dari : (i) pembebasan bea masuk atau tarif rendah (0% - 5%) dikenakan terhadap bahan kebutuhan pokok dan vital seperti beras, peralatan mesin dan alat utama sistem pertahanan (alutsista), (ii) tarif sedang (> 5% - 20%) dikenakan untuk barang setengah jadi dan barang-barang lain yang belum cukup diproduksi di dalam negeri, dan (iii) tarif tinggi (> 20%) dikenakan untuk barang-barang mewah dan barang-barang lain yang sudah cukup diproduksi di dalam negeri dan bukan barang kebutuhan pokok.

Dalam pelaksanaannya, mekanisme pemungutan tarif bea masuk yaitu: (i) bea harga (*ad valorem tariff*) merupakan pungutan bea masuk atas barang impor yang ditentukan oleh tingkat persentase tarif dikalikan harga CIF barang tersebut, (ii) bea spesifik (*specific tariff*) merupakan pungutan bea masuk yang berdasarkan

⁴ Sosialisasi Kebijakan Perpajakan dan Kepabeanan: Kebijakan Fiskal Untuk Mendorong Investasi Tahun 2010, Badan Kebijakan Fiskal, Kementerian Keuangan 2010.

pada ukuran atau satuan tertentu dari barang impor, dan (iii) bea campuran (*compound tariff*) merupakan pungutan bea masuk yang terdiri dari kombinasi bea harga dan bea spesifik.

2.2. Insentif Fiskal

Insentif fiskal kepabeanan merupakan insentif perpajakan yang diberikan kepada industri, perdagangan dan pihak-pihak tertentu. Biasanya, pemberian insentif fiskal di bidang kepabeanan antara lain: (i) tidak dipungut bea masuk, (ii) pembebasan bea masuk atau yang dikenal saat ini adalah bea masuk yang ditanggung oleh Pemerintah, (iii) keringanan bea masuk atas tingkat tarif tertentu, dan (iv) penangguhan pengenaan bea masuk pada kawasan tertentu.

Sebelumnya insentif fiskal dikenal dengan fasilitas pembebasan bea masuk yaitu pembebasan bea masuk dan/atau cukai atas impor untuk diolah, dirakit, atau dipasang dengan tujuan untuk diekspor atau diserahkan ke Kawasan Berikat. Selain fasilitas pembebasan bea masuk terdapat fasilitas pengembalian yaitu pengembalian bea masuk dan/atau cukai yang telah dibayar atas impor barang bahan untuk diolah, dirakit atau dipasang pada barang lain yang telah diekspor atau diserahkan ke Kawasan Berikat.

Menurut Undang-undang Nomor 17 tahun 2006, pemberian insentif atau fasilitas fiskal kepabeanan bertujuan untuk memberikan manfaat yang sebesar-besarnya bagi pertumbuhan ekonomi nasional dan juga bentuk perlakuan yang lazim terhadap konvensi atau etika perdagangan internasional. Pemerintah memberikan insentif kepada dunia usaha yang sedang membangun atau melakukan pengembangan. Selain itu, Pemerintah juga memberikan insentif atau pembebasan terhadap barang-barang yang akan digunakan untuk kepentingan publik dan tidak berorientasi terhadap hal-hal yang bersifat komersial.⁵

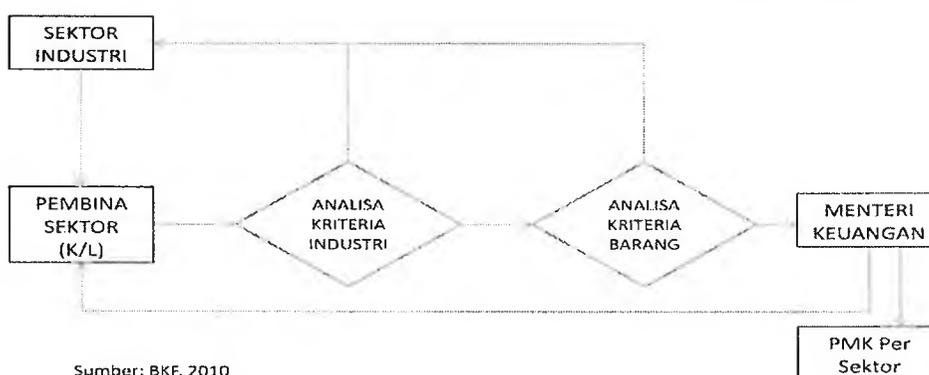
Dalam memberikan BMDTP, Pemerintah menetapkan mekanisme dan prosedur serta kriteria bagi dunia usaha atau sektor industri yang memperoleh BMDTP. Pertimbangan secara teknis bagi kelompok dunia usaha yang memperoleh BMDTP diusulkan oleh Kementerian/Lembaga terkait sebagai pembina atau pengawasa dunia usaha kepada Kementerian Keuangan. Usulan tersebut wajib disampaikan alasan terpilihnya dunia usaha yang akan memperoleh BMDTP dan besaran pagu bea masuk yang akan ditanggung atau dibayar oleh Pemerintah. Adapun kriteria barang dan bahan yang diimpor harus memenuhi beberapa persyaratan yaitu: (i) belum diproduksi di dalam negeri, (ii) sudah diproduksi di dalam negeri namun belum memenuhi spesifikasi yang dibutuhkan, dan (iii) sudah

⁵ Surono, dalam makalah diklat bea dan cukai 2010. Fasilitas Kepabeanan: Suatu Upaya Pemberian Kemudahan dan Insentif Fiskal Bagi Industri dan Perdagangan

diproduksi di dalam negeri namun jumlahnya belum mencukupi kebutuhan industri.

Penilaian usulan pemberian BMDTP kepada dunia usaha memiliki kriteria dalam pembobotan yaitu: (i) memenuhi penyediaan barang dan/atau jasa untuk kepentingan umum, dikonsumsi masyarakat luas, dan/atau melindungi kepentingan konsumen sebesar 40 persen, (ii) dapat meningkatkan daya saing sebesar 30 persen, (iii) meningkatkan penyerapan tenaga kerja sebesar 20 persen, dan (iv) meningkatkan pendapatan negara sebesar 10 persen. Secara ringkas, alur kelayakan pemberian BMDTP dapat dilihat pada gambar berikut ini.

Gambar 2.1
Alur Analisis Kelayakan Pemberian BMDTP Bagi Dunia Usaha



Sumber: BKF, 2010

Berdasarkan Peraturan Menteri Keuangan (PMK) Nomor 42/PMK.011/2010 sampai dengan Nomor 55/PMK.011/2010 mengenai pemberian BMDTP tahun anggaran 2010 untuk sektor industri tertentu terdapat 14 sektor industri atau dunia usaha yang memperoleh BMDTP. Adapun industri yang memperoleh BMDTP adalah sebagai berikut: (i) sorbitol, (ii) kemasan plastik dan karung plastik, (iii) pembuatan dan perbaikan perkapalan, (iv) komponen kendaraan bermotor, (v) kabel serat optik, (vi) komponen elektronika, (vii) peralatan telekomunikasi, (viii) komponen PLTU, (ix) kawat ban, (x) ballpoint, (xi) alat besar, (xii) karpet berbahan baku plastik, (xiii) pembuatan pesawat terbang, dan (xiv) infus dan kemasan infus. Alasan dan manfaat terhadap perekonomian Indonesia terhadap pemberian BMDTP kepada beberapa industri yang telah dikemukakan di atas dapat dilihat pada tabel berikut.

Tabel 2.1
Alasan dan Manfaat Ekonomi Pemberian BMDTP 2010

No.	Industri	Alasan dan Manfaat
1.	Komponen Kendaraan Bermotor	<ol style="list-style-type: none"> 1. Terdiri dari dua industri yaitu <ol style="list-style-type: none"> a. Roda 4 : tier satu 150 perusahaan (tk: 42.000 org) dan tier dua 350 Perusahaan (tk: 11.000 org) b. Roda 2 : tier satu 70 perusahaan (tk: 51.000 org) dan tier dua 800 Perusahaan (tk: 12.000 org) 2. Tarif Tidak harmonis krn 40% bahan baku diimpor dari luar ASEAN sedangkan tarif komponen kendaraan bermotor CEPT AFTA 0-5% contoh bahan baku Rim Profile (HS 7216.50.10.00 dan 7216.50.90.00) 3. Jumlah tarif pos yang diminta BM DTP semakin menurun dari 160 (6 digit) tahun 2007 menjadi 145 (10 Digit) tahun 2010. 4. Pertumbuhan Industri tahun 2010 diperkirakan 5% (tanpa BM DTP) atau 18% (dengan BM DTP) 5. Potensi peningkatan penerimaan negara melalui PPN dan PPh.
2.	Perawatan Pesawat Terbang	<ol style="list-style-type: none"> 1. Menyediakan angkutan masal yang aman dengan 537 pesawat, 430 rute, dan 37 juta penumpang 2. Meningkatkan daya saing melalui paket harga perawatan pesawat terbang dan peningkatan mutu pelayanan (penggunaan barang bersertifikasi) 3. Memiliki keterkaitan dengan industri pariwisata sehingga mampu meningkatkan penyerapan tenaga kerja 4. Potensi penerimaan negara meningkat melalui PPN, PPh.
3.	Alat Besar	<ol style="list-style-type: none"> 1. Industri alat besar terdiri dari 27 perusahaan yang didukung oleh 250 industri komponen berjumlah 250 perusahaan. 2. Sejak tahun 2006 terjadi peningkatan industri komponen dalam negeri dari rata-rata 35% menjadi 50% pada tahun 2009. Komponen lokal masih memerlukan material impor seperti high tensile steel , weld wire, steel bar, wiring

		<p>cable material</p> <p>3. Meningkatkan kapasitas produksi dari US\$1.737.100.000,- menjadi US\$2.274.100.000 (30.91%) sehingga meningkatkan penyerapan tenaga kerja dari 10.000 org menjadi 17.000 org (70%)</p> <p>4. Potensi peningkatan penerimaan negara melalui PPh dan PPN</p>
--	--	--

Tabel 2.1 Alasan dan Manfaat Ekonomi Pemberian BMDTP 2010 (lanjutan)

No.	Industri	Alasan dan Manfaat
4.	Pembuatan dan Perbaikan Perkapalan	<p>1. Industri yang mendukung penyediaan sarana transportasi, alat pertahanan, perikanan, pertambangan dan pariwisata. Mendukung azas cabotage (Inpres no. 5/2005).</p> <p>2. Karakteristik industri : labour intensive, high capital, multi years basis, high technolog, multiplier effect ke industri lain, permintaan yang besar pada baja. Sangat tergantung pada material impor (65%).</p> <p>3. Jumlah galangan 250 perusahaan, dengan kapasitas</p> <p>a. 160 unit fasilitas produksi pembangunan baru (\pm500.000 DWT/tahun)</p> <p>b. 800 unit fasilitas reparasi kapal (\pm6.000.000 DWT/tahun)</p> <p>4. Tarif BM tidak harmonis, bahan baku kapal terkena tarif 5-15% sedangkan BM kapal 0%,</p> <p>5. Terjadi peningkatan jumlah armada kapal dari 6.041 unit tahun 2005 menjadi 9.064 unit tahun 2009 (81% kenaikan tersebut adalah dari pengalihan bendera asing menjadi bendera Indonesia)</p> <p>6. Pemberian BM DTP akan menurunkan harga kapal dan harga reparasi kapal sebesar 1,1% dan akan meningkatkan produksi 10,6%</p> <p>7. Potensi peningkatan penerimaan negara melalui PPh dan PPN</p>
5.	Peralatan Telekomunikasi	<p>1. Terdiri dari 10 produsen peralatan telekomunikasi berupa perangkat terminal, powersupply, wimax, radio link microwave system for telecommunication, sinyal kereta api dll.</p>

		<ol style="list-style-type: none"> 2. Pemberian bmdtp mengurangi harga produk mencapai 10%, terjadi peningkatan produksi sebesar 20% dan peningkatan tenaga kerja sebanyak 5% 3. Potensi penerimaan negara meningkat melalui PPN dan PPh.
6.	Kemasan Plastik dan Karung Plastik	<ol style="list-style-type: none"> 1. Industri kemasan plastik (rigid dan flexible) terdiri dari 151 perusahaan besar (tenaga kerja 131.835 org) dan lebih dari 500 perusahaan kecil dan menengah (250.000 org). 2. Volume industri 1.8 juta ton, Kebutuhan bahan baku 1,7 juta ton disuplai oleh industri lokal 1,1 juta ton sehingga sisanya diisi produk impor. 3. Tarif bea masuk tidak harmonis, produk jadi BM=0% (karung plastik), sedangkan tarif Polypropilene dan PolyEthylene BM=5%. 4. Pemberian bmdtp akan meningkatkan produksi sebesar 10%, dan penyerapan tenaga kerja meningkat 5% 5. Potensi penerimaan negara meningkat melalui PPN dan PPh

Sumber: Materi Sosialisasi BMDTP 2010, BKF.

2.3. Hasil Penelitian Sebelumnya

Pemberian insentif fiskal melalui instrumen bea masuk ditanggung Pemerintah (BMDTP) diberikan untuk mengurangi dampak krisis ekonomi global terhadap dunia usaha, perlambatan pertumbuhan industri dan meningkatkan daya saing usaha. Melalui insentif fiskal, diharapkan industri dapat memanfaatkan peluang dari pertumbuhan industri di dalam negeri. Selain itu, pemberian BMDTP diharapkan dapat menekan biaya produksinya sehingga menurunkan harga jual produk dan pada gilirannya harga jual produk lokal dapat bersaing dengan produk impor.

Ernawati (2010) pemberian insentif fiskal melalui kebijakan BMDTP terhadap impor barang dan bahan guna peralatan telekomunikasi tahun 2009 dan tahun 2010 hanya dimanfaatkan oleh satu perusahaan peralatan telekomunikasi untuk permohonannya. Perusahaan tersebut melakukan impor karena pada tahun permohonan BMDTP tidak ada produksi. Dengan demikian, perusahaan akan mengimpor barang bila terjadi pesanan untuk kebutuhan produksi. Pemberian BMDTP terhadap industri telekomunikasi tidak berhasil dan tidak termanfaatkan oleh Industri.

PKAPBN, BKF (2009) menyampaikan pelaksanaan kebijakan stimulus fiskal tahun 2009 banyak mengalami hambatan. Hambatan tersebut diawali dengan (i) rendahnya sosialisasi kebijakan yang ditempuh, (ii) belum siapnya unit terkait di Kementerian Keuangan dalam membuat peraturan teknis dalam pemberian pajak DTP, (iii) pemilihan sektor atau industri yang memperoleh pajak DTP diusulkan oleh Kementerian Perindustrian tidak sesuai dengan karakter industri Indonesia dan juga tidak sesuai dengan harapan asosiasi pengusaha atau asosiasi industri, dan (iv) pemberian pajak DTP belum mengacu kondisi riil perekonomian yaitu sektor atau industri domestik yang terkena dampak krisis global.

Amalia (2007), pemberian fasilitas pembebasan bea masuk berupa fasilitas kemudahan impor untuk tujuan ekspor (KITE) berdampak positif terhadap perkembangan industri garment dan tekstil di Jawa Tengah. Pemberian fasilitas bea masuk mampu mendorong kegiatan ekspor impor para pengusaha garment dan tekstil untuk dapat bersaing di pasar internasional. Kenaikan satu persen fasilitas KITE dapat menaikkan impor tekstil dan produk tekstil sebesar 0,61 persen dan kenaikan satu persen volume ekspor dapat menaikkan volume impor sebesar 0,43 persen.

III. HASIL ANALISIS DAN PEMBAHASAN

Fokus dari artikel ini adalah melakukan sampel responden industri yaitu (i) industri pesawat terbang yang diwakili oleh pengurus INACA, (ii) industri alat berat (Hinabi), dan (iii) industri kendaraan bermotor (GIAMM). Ketiga industri tersebut dianggap mewakili industri lainnya karena penerima pagu BM DTP merupakan terbesar dari 14 industri yang menerima BM DTP 2010. Kegiatan ini juga melakukan wawancara dan diskusi dengan seluruh K/L pembina yaitu Kementerian Perindustrian, Kementerian Perhubungan dan Badan POM. Selanjutnya, diskusi dengan Direktorat Jenderal Anggaran, Direktorat Jenderal Bea dan Cukai dan Direktorat Jenderal Perbendaharaan untuk mengetahui sistem penganggaran, mekanisme dan pelaporannya.

Berdasarkan PMK yang diterbitkan terhadap BM DTP, dari Rp 2 triliun yang dianggarkan dalam APBN 2010, hanya Rp. 1,53 triliun yang dapat dialokasikan kepada 14 industri atau sektor yang memenuhi persyaratan dalam pemberian BM DTP. Sektor yang paling besar menerima pagu BM DTP adalah industri kendaraan bermotor, kedua adalah industri pesawat terbang dan ketiga adalah industri alat berat, sedangkan yang terendah pagunya adalah industri sorbitol. Sampai dengan bulan awal Oktober 2010, terdapat dua industri yang belum ada realisasi BM DTP-nya yaitu sektor pembangkit listrik tenaga uap (PLTU) dan industri alat berat.

Tabel 3.1
Pagu dan Realisasi BM DTP Oktober 2010

No.	Sektor / Industri	PMK	Pagu Anggaran	BM DTP (SKMK)	Sisa Pagu	Realisasi BM DTP
			(Rp)	(Rp)	(Rp)	(Rp)
1	Sorbitol	42/PMK.011/2010	1,294,000,000.00	770,310,961.73	523,689,038.27	186,181,000.00
2	PLTU	43/PMK.011/2010	5,000,000,000.00	80,774,930.55	4,919,225,069.45	-
3	Pesawat Terbang	44/PMK.011/2010	312,000,000,000.00	160,177,706,851.00	151,822,293,149.00	2,392,049,000.00
4	Kapal	45/PMK.011/2010	30,410,000,000.00	4,728,362,393.12	25,681,637,606.88	722,042,000.00
5	Plastik	46/PMK.011/2010	150,500,000,000.00	101,724,705,650.83	48,775,294,349.17	6,598,916,000.00
6	Kendaraan Bermotor	47/PMK.011/2010	523,930,000,000.00	200,388,078,618.45	323,541,921,381.55	56,087,061,000.00
7	Kawat Ban	48/PMK.011/2010	17,250,000,000.00	11,951,538,022.38	5,298,461,977.62	3,915,412,000.00
8	Kabel	49/PMK.011/2010	26,154,000,000.00	4,615,542,054.90	21,538,457,945.10	1,438,377,000.00
9	Kemasan Infus	50/PMK.011/2010	15,198,000,000.00	9,026,103,831.00	6,171,896,169.00	1,231,974,000.00
10	Elektronika	51/PMK.011/2010	150,000,000,000.00	26,651,846,222.71	123,348,153,777.29	4,660,177,000.00
11	Ballpoint	52/PMK.011/2010	13,420,000,000.00	2,656,336,802.58	10,763,663,197.42	514,578,000.00
12	Alat Besar	53/PMK.011/2010	210,000,000,000.00	91,628,773,725.69	118,371,226,274.31	-
13	Telekomunikasi	54/PMK.011/2010	38,771,000,000.00	26,875,666,067.58	11,895,333,932.42	7,068,730,000.00
14	Karpet	55/PMK.011/2010	36,224,000,000.00	18,762,411,224.34	17,461,588,775.66	5,206,938,000.00
Total			1,530,151,000,000.00	660,038,157,356.86	870,112,842,643.14	90,022,435,000.00

Sumber: DJBC, Kementerian Keuangan, Per 8 Oktober 2010.

Namun, apa yang telah direalisasikan oleh perusahaan melalui importasi sebesar Rp. 90,02 miliar hanya tercatat di DJBC dan K/L pembina sektor/industri, sedangkan di DJPb belum dilaporkan melalui SPM dan penerbitan SP2D, sehingga laporan realisasi BM DTP sampai dengan 8 Oktober 2010 masih nihil. Beberapa alasan K/L tidak melaporkan realisasi impor atau menyampaikan SPM BM DTP antara lain: (i) Belum ada petunjuk pelaksanaan pelaporan atau Peraturan Dirjen Perbendaharaan atas tatacara pencairan dan pertanggungjawaban penyerapan BM DTP 2010 dari DJPb, (ii) Penyerahan SPM atas realisasi BM DTP 2010 dipusatkan di KPPN II, Wahidin, Jakarta Pusat. Namun, KPPN Jakarta II tidak mempunyai petunjuk teknis terhadap mekanisme pertanggungjawaban dan administrasi pencatatan BM DTP 2010.

Bila Perdirjen Perbendaharaan tentang tatacara pencairan dan pertanggungjawaban BM DTP 2010 belum diterbitkan, maka realisasi BM DTP 2010 dipastikan tidak akan tercatat dalam laporan APBN 2010.⁶ Dengan terbitnya Perdirjen Perbendaharaan nomor 45 tahun 2010 hambatan yang selama ini terjadi di tahun 2009 – November 2010 mulai terselesaikan. Dengan demikian, K/L Pembina sektor/industri sudah bisa menyampaikan SPM atas realisasi impor sebesar Rp 90,02 miliar untuk periode Oktober 2010. Namun masih terdapat masalah perbedaan waktu antara berlakunya PMK DTP (per 31 Desember 2010) dengan batas akhir pengajuan SPM (per 15 Desember 2010), sehingga untuk

⁶ Perdirjen Perbendaharaan Nomor 45/PB/2010 tentang Petunjuk Pelaksanaan Pengesahan Bea Masuk Ditanggung Pemerintah Melalui Kantor Pelayanan Perbendaharaan Negara sudah terbit sejak 10 November 2010.

transaksi pada periode tanggal 16 – 31 Desember 2010 tidak dapat diproses SP2D-nya.⁷

3.1. Industri Komponen Otomotif Dalam Negeri

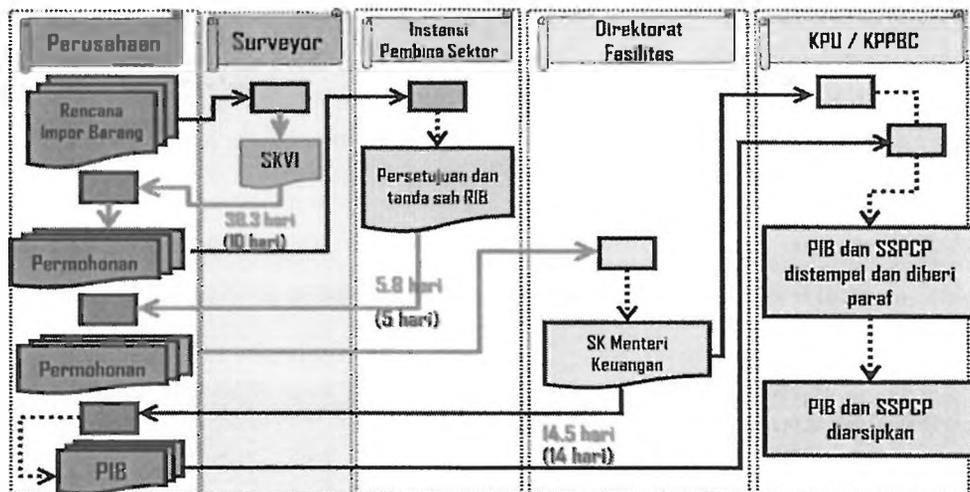
Dari seluruh sektor industri yang memperoleh BM DTP 2010 yaitu Rp. 1,53 triliun, industri kendaraan bermotor merupakan industri yang paling besar mendapatkan pagu anggaran BM DTP 2010 yaitu sebesar Rp. 523,93 miliar atau sekitar 38 persen. Namun, sampai dengan 8 Oktober 2010 pemberian fasilitas BM DTP berdasarkan surat keputusan Menteri Keuangan (SKMK) baru mencapai 20 persen atau Rp 200,38 miliar dari pagu anggaran yang dialokasikan dalam APBN 2010. Dalam pelaksanaannya, industri tersebut baru menyerap sebesar Rp. 56,08 miliar atau sekitar 10,71 persen dari total pagu anggaran.

Rendahnya realisasi BM DTP pada industri kendaraan bermotor disebabkan beberapa hal yaitu (i) terdapat beberapa jenis bahan baku dan komponen yang diimpor dari negara-negara yang telah melakukan kerjasama regional seperti ASEAN FTA, ASEAN-China FTA dan *Indonesia-Japan Economic Agreement (IJEPA)* yaitu USDFS⁸ yang telah memperoleh fasilitas BM atau BM tersebut sudah nol persen. Adanya beberapa pilihan mengakibatkan industri memilih fasilitas BM yang menguntungkan buat perusahaannya. (ii) industri merancang kebutuhan produksi untuk kurun waktu selama satu tahun, sehingga perusahaan tetap melakukan importasi tanpa memanfaatkan BM DTP pada awal tahun penerbitan PMK, (iii) BM DTP tidak dapat menggunakan restitusi (*vooruitslag*), terhadap barang yang telah terlanjur diimpor tidak dapat diberikan pengembalian sehingga SKMK BM DTP yang telah diterbitkan tidak dapat digunakan, dan (iv) lamanya waktu yang dibutuhkan oleh perusahaan sejak merencanakan impor barang sampai memperoleh SKMK. Realisasi waktu pelaksanaan rencana impor barang (RIB) – penerbitan SKMK dapat dilihat pada gambar berikut ini.

⁷ Berdasarkan hasil laporan realisasi APBN pada buku merah Kementerian Keuangan sampai dengan akhir tahun 2010, penyerapan BM DTP dengan Perdirjen 45 tahun 2010 sebesar Rp. 195,75 miliar atau sekitar 10 persen dari total pagu BM DTP 2010. Dengan demikian masih terdapat perbedaan angka penyerapan antara K/L pembina sektor (industri), SKMK DJBC dengan Ditjen Perbendaharaan.

⁸ *User Specific Duty Free Scheme (USDFS)* merupakan skema pemberian fasilitas (penetapan) tarif bea masuk 0% atas impor bahan baku dari Jepang yang digunakan dalam kegiatan proses produksi oleh industri-industri tertentu yang telah disepakati dan industri-industri yang berbasis baja yang dikategorikan sebagai *driver sectors* setelah memenuhi kriteria tertentu yang bergerak di bidang: (i) kendaraan angkut bermotor dan komponen-komponennya, (ii) ketenagalistrikan, (iii) mesin konstruksi dan alat berat dan (iv) energi. (Sumber: Press Release, BKF, Kementerian Keuangan, 2 Juli 2008).

Gambar 3.1
Mekanisme Permohonan – Penerbitan SKMK BM DTP



Sumber: Hasil wawancara dan diskusi dengan GIAMM, 23 Agustus 2010.⁹

Berdasarkan gambar di atas, sejak diterbitkannya PMK yang mulai berlaku 24 Februari 2010, perusahaan dalam merencanakan impor barang sampai dengan mengajukan permohonan kepada K/L Pembina sektor dan verifikasi surveyor yang seharusnya dibutuhkan waktu 10 hari, dalam kenyataannya rata-rata penyelesaiannya menghabiskan waktu selama 38,3 hari kerja. Adapun persetujuan dan RIB yang seharusnya 5 (lima) hari dibutuhkan waktu selama 5,8 hari kerja dan penerbitan SKMK bila tidak masalah dengan dokumen permohonan, rata-rata yang dibutuhkan adalah 14,5 hari kerja. Dengan demikian, rata-rata penyelesaian permohonan sampai dengan diterbitkannya SKMK BM DTP industri kendaraan bermotor adalah 58,6 hari atau sekitar 2 (dua) bulan.

Melihat dari manfaat yang diharapkan dari pemberian BM DTP pada industri kendaraan bermotor adalah (i) terdiri dari dua industri yaitu: a) roda 4 : tier satu 150 perusahaan yaitu peningkatan tenaga kerja sebanyak 42.000 orang dan tier dua 350 perusahaan yaitu peningkatan tenaga kerja sebanyak 11.000 orang dan b) roda 2 : tier satu 70 perusahaan terjadi peningkatan tenaga kerja sebanyak 51.000 orang dan tier dua 800 perusahaan terdapat peningkatan tenaga kerja sebanyak 12.000 orang, (ii) tarif tidak harmonis karena 40% bahan baku diimpor dari luar ASEAN sedangkan tarif komponen kendaraan bermotor CEPT AFTA 0-5% contoh bahan baku Rim Profile (HS 7216.50.10.00 dan 7216.50.90.00), (iii) pertumbuhan Industri tahun 2010 diperkirakan 5 persen tanpa BM DTP atau 18 persen dengan BM DTP dan (iv) potensi peningkatan penerimaan negara melalui PPN dan PPh.

Penjualan kendaraan bermotor di Indonesia pada bulan Januari – Juni 2010 mengalami peningkatan yang tinggi dan signifikan yaitu sebesar 77,26 persen

⁹ GIAMM adalah Gabungan Industri Alat-alat Mobil dan Motor.

dibandingkan penjualan tahun sebelumnya pada bulan yang sama sebesar 208.850 kendaraan bermotor. Demikian pula pada bulan Juli 2010 juga mengalami peningkatan sebesar 73,3 persen dibandingkan tahun sebelumnya sebesar 41.599 kendaraan bermotor. Peningkatan penjualan kendaraan bermotor dipicu oleh: (i) pulihnya perekonomian Indonesia, (ii) tingginya permintaan konsumen terhadap kendaraan bermotor, (iii) harga semakin bersaing karena adanya fasilitas BM DTP, Kawasan Berikat, USDFS.

Tabel 3.2
Penjualan dan Produksi Kendaraan Bermotor Indonesia

Uraian	Bulan	2009	2010	%
Penjualan	Jan - Juni	208,850	370,208	77.26
	Juli	41,599	72,090	73.30
	Total	250,449	442,298	76.60
Produksi	Jan - Juni	203,943	336,827	65.16
	Juli	38,819	68,306	75.96
	Total	242,762	405,133	66.88
Ekspor	Jan - Juni	29,832	35,910	20.37
Impor	Jan - Juni	8,078	38,809	380.43

Sumber: Gaikindo

Hal yang sama juga terjadi pada penjualan sepeda motor di Indonesia bulan Januari - Juni tahun 2010 mengalami peningkatan cukup tinggi sebesar 40,53 persen dibandingkan tahun sebelumnya. Penjualan bulan Juli masih tetap tinggi yaitu sebesar 701.432 sepeda motor naik sebesar 27,86 persen dibandingkan bulan yang sama pada tahun sebelumnya.

Tabel 3.3
Penjualan dan Produksi Kendaraan Bermotor Indonesia

Uraian	Bulan	2009	2010	%
Penjualan	Jan - Juni	2,566,270	3,606,468	40.53
	Juli	548,604	701,432	27.86
	Total	3,114,874	4,307,900	38.30
Produksi	Jan - Juni	2,565,249	3,623,723	41.26
	Juli	547,582	695,974	27.10
	Total	3,112,831	4,319,697	38.77

Sumber: AISI

3.2. Industri Pemeliharaan dan Perawatan Pesawat Terbang

Tujuan pemberian BM DTP terhadap pemeliharaan dan perawatan pesawat terbang adalah (i) menyediakan angkutan masal yang aman dengan 537 pesawat, 430 rute, dan 37 juta penumpang, (ii) meningkatkan daya saing melalui paket harga perawatan pesawat terbang dan peningkatan mutu pelayanan (penggunaan barang bersertifikasi), (iii) memiliki keterkaitan dengan industri pariwisata sehingga mampu meningkatkan penyerapan tenaga kerja, dan (iv) terdapat potensi penerimaan negara meningkat melalui PPN dan PPh.¹⁰

Berdasarkan hasil survei terhadap *Indonesia National Air Carriers Association* (Inaca) ditemukan beberapa faktor yang menghambat penyerapan BM DTP terhadap industri pemeliharaan dan perawatan pesawat terbang, antara lain:¹¹

1. Peraturan Menteri Keuangan (PMK) tentang BM DTP diterbitkan bulan Februari 2010. Setelah itu peraturan teknisnya yaitu Peraturan Direktur Jenderal Bea dan Cukai terbit sebulan kemudian. Selanjutnya, sosialisasi terhadap pemanfaatan BM DTP sekitar satu bulan. Dengan demikian, waktu yang hilang atau terbuang dari proses birokrasi tersebut sekitar empat bulan.
2. Dalam pelaksanaan pemanfaatan BM DTP industri pemeliharaan dan perawatan pesawat terbang masih memerlukan proses yang cukup panjang yaitu *Airlines / Aircraft Maintenance Facility* terlebih dahulu mengajukan permohonan pemberian BM DTP kepada Direktur Jenderal Bea dan Cukai dengan melampirkan rencana impor barang (RIB) yang telah disetujui dan ditandatangani oleh Direktur Jenderal Perhubungan Udara. Proses pada permohonan dalam butir ini membutuhkan waktu 1 – 2 bulan.
3. Tingkat kesulitan pengisian form dan pengesahan RIB sangat tinggi. Kebutuhan barang dan bahan untuk perbaikan dan pemeliharaan pesawat terbang sangat banyak dan beragam serta *moveable*. Disamping itu, RIB tersebut sering berbeda persepsi antara operator penerbangan (*airlines*) dengan Direktorat Kelaikan Udara dan Pengoperasian Pesawat Udara. Dan hal ini menyebabkan bertambahnya waktu yang dapat dimanfaatkan pemberian BM DTP. Sampai saat ini operator penerbangan yang memanfaatkan fasilitas BM DTP hanya PT Garuda Indonesia, sedangkan lainnya akhirnya mundur dan tidak jadi memanfaatkan fasilitas tersebut.
4. Sering terjadi perbedaan pengertian antara pejabat / petugas Bea dan Cukai dengan *airlines / aircraft maintenance facility* tentang jenis barang, kelompok barang dan nomor *harmony system* (HS) barang yang akan diimpor. Hal ini memerlukan waktu sekitar 3 bulan. Dengan demikian, total waktu yang

¹⁰ Sosialisasi BM DTP Tahun Anggaran 2010, BKF, Kementerian Keuangan, 29 Maret 2010.

¹¹ Diringkas dari diskusi dengan Inaca pada tanggal 23 Agustus 2010 dan Surat Inaca (INC-1001/A07/VIII/2010 kepada Menteri Perhubungan tanggal 2 Agustus 2010.

dibutuhkan untuk proses permohonan impor barang dan mendapatkan BM DTP membutuhkan waktu sekitar 7 (tujuh) bulan.

Sampai awal Oktober 2010, penyerapan atau realisasi pemanfaatan BM DTP pada industri perbaikan dan pemeliharaan pesawat terbang baru mencapai 0,77 persen atau Rp. 2,39 miliar dari pagu yang tersedia yaitu Rp 312 miliar. Sedangkan pemberian fasilitas BM DTP berdasarkan surat keputusan Menteri Keuangan (SKMK) terbit sebanyak 15 SKMK atau sebesar Rp 160 miliar.

Hal yang cukup mengejutkan dari survei ini adalah Direktorat Jenderal Perhubungan Udara (Ditjen Hubla) sebagai pembina sektor atau pembina industri pesawat terbang belum memahami tentang pemberian BMDTP terhadap impor barang yang akan digunakan operator penerbangan. Disamping itu, penunjukan Dirjen Perhubungan Udara sebagai kuasa pengguna anggaran (KPA) terkesan mendadak dan tidak ada penjelasan tentang proses birokrasi dalam pemberian BM DTP seperti mekanisme penganggaran dan implementasinya. Demikian halnya dengan penunjukan pejabat pembuat komitmen (PPK) yang juga mengalami keterlambatan sehingga menghambat penyerapan BM DTP. Ditjen juga tidak menganggarkan biaya monitoring dan evaluasi terhadap kegiatan BM DTP.

3.3. Industri Alat Berat Indonesia

Seperti yang telah dikemukakan sebelumnya, industri alat berat belum merealisasikan impor sampai dengan awal Oktober 2010, walaupun SKMK BM DTP terhadap industri alat berat telah terbit sebanyak 2 SKMK dengan fasilitas BM DTP sebesar 91,63 miliar. Beberapa alasan yang dikemukakan Asosiasi Industri Alat Berat Indonesia (HIMABI) antara lain: (i) belum pulihnya dampak krisis ekonomi global pada tahun 2009 sehingga terjadi penurunan produksi sekitar 30 persen dibandingkan tahun sebelumnya, (ii) dibatalkannya beberapa proyek yang telah disepakati antara produsen dan konsumen dan (iii) semakin tingginya persaingan industri alat berat global dikarenakan adanya kapasitas berlebih di negara-negara maju (*excess global capacity*).

Kecenderungan produksi pada alat berat seperti *excavator, bulldozer, m/grader, d/truck, f/lift etc* dan *road equipment* tahun 2010 pada triwulan ketiga dan keempat terus meningkat dengan target sebesar 2.500 unit dibandingkan tahun 2009 sebesar 1.366 unit. Walaupun penyerapannya rendah, AIABI tetap meminta kepada Pemerintah untuk memberikan fasilitas BM DTP untuk menunjang pertumbuhan industri alat berat nasional dan meningkatkan penyerapan tenaga kerja.

Faktor lain yang menghambat penyerapan BM DTP pada industri alat berat adalah terlambatnya PMK pemberian BM DTPnya. Keterlambatan tersebut mengakibatkan industri atau perusahaan tidak dapat merealisasikan impor karena SKMK tidak dapat diterbitkan oleh DJBC. Jumlah industri alat berat terdiri dari 27

perusahaan yang didukung oleh 250 industri komponen berjumlah 250 perusahaan.

Sejak tahun 2006 terjadi peningkatan industri komponen dalam negeri dari rata-rata 35% menjadi 50% pada tahun 2009. Komponen lokal masih memerlukan material impor seperti *high tensile steel*, *weld wire*, *steel bar*, *wiring cable material*. Dari fasilitas BM DTP tersebut diharapkan dapat meningkatkan kapasitas produksi dari US\$1.737.100.000 menjadi US\$2.274.100.000 (30.91%) sehingga meningkatkan penyerapan tenaga kerja dari 10.000 orang menjadi 17.000 orang (70%) dan adanya potensi peningkatan penerimaan negara melalui PPh dan PPN.

Tabel 3.4
Proyeksi Produksi, Pajak dan Tenaga Kerja di Industri Alat Berat
Tanpa BM DTP

No.	Uraian	Satuan	2007	2008	2009	2010
1	Alat Berat					
	- Produksi	Unit	4,789	5,640	2,500	2,500
	- Produksi	US\$	431,010,000	507,600,000	225,000,000	225,000,000
	- Pajak	US\$	64,651,500	76,140,000	33,750,000	33,750,000
	- Tenaga Kerja	Orang	4,750	5,000	3,000	3,000
2	Komponen					
	- Produksi	Ton	90,000	105,000	60,000	60,000
	- Produksi	US\$	243,000,000	263,500,000	162,000,000	162,000,000
	- Pajak	US\$	35,235,000	41,107,500	23,490,000	23,490,000
	- Tenaga Kerja	Orang	6,500	6,600	4,500	4,500
3	Sub Komponen					
	- Produksi	Ton	38,000	46,000	20,000	20,000
	- Produksi	US\$	76,000,000	92,000,000	40,000,000	40,000,000
	- Pajak	US\$	11,020,000	13,340,000	5,800,000	5,800,000
	- Tenaga Kerja	Orang	4,660	5,200	2,500	2,500
4	Total Produksi	US\$	750,010,000	863,100,000	427,000,000	427,000,000
5	Total Pajak	US\$	110,906,500	130,587,500	63,040,000	63,040,000
6	Total Tenaga Kerja	Orang	15,910	16,800	10,000	10,000

Sumber: Hinabi

Proposal yang disampaikan asosiasi alat berat Indonesia menunjukkan bahwa manfaat dari fasilitas BM DTP 2010 akan meningkatkan penerimaan pajak dari US\$ 87,27 juta menjadi US\$ 118,25 juta yang dapat dilihat pada tabel 9. Penyerapan jumlah tenaga kerja (TK) pada industri alat berat tahun 2010 diperkirakan meningkat 23,67 persen dibandingkan tahun 2009.

Tabel 3.5
Proyeksi Produksi, Pajak dan Tenaga Kerja di Industri Alat Berat
Dengan BM DTP

No.	Uraian	Satuan	2007	2008	2009	2010
1	Alat Berat					
	- Produksi	Unit	4,789	5,640	3,500	5,000
	- Produksi	US\$	431,010,000	507,600,000	315,000,000	450,000,000
	- Pajak	US\$	64,651,500	76,140,000	47,250,000	67,500,000
	- Tenaga Kerja	Orang	4,750	5,000	4,000	5,000
2	Komponen					
	- Produksi	Ton	90,000	105,000	60,000	100,000
	- Produksi	US\$	243,000,000	263,500,000	216,000,000	270,000,000
	- Pajak	US\$	35,235,000	41,107,500	31,320,000	39,150,000
	- Tenaga Kerja	Orang	6,500	6,600	6,000	7,000
3	Sub Komponen					
	- Produksi	Ton	38,000	46,000	30,000	40,000
	- Produksi	US\$	76,000,000	92,000,000	60,000,000	80,000,000
	- Pajak	US\$	11,020,000	13,340,000	8,700,000	11,600,000
	- Tenaga Kerja	Orang	4,660	5,200	3,750	5,000
4	Total Produksi	US\$	750,010,000	863,100,000	591,000,000	800,000,000
5	Total Pajak	US\$	110,906,500	130,587,500	87,270,000	118,250,000
6	Total Tenaga Kerja	Orang	15,910	16,800	13,750	17,000

Sumber: Hinabi

IV. KESIMPULAN DAN REKOMENDASI

4.1. Pelaksanaan PMK BM DTP 2010 dan Penunjukan KPA

Dalam PMK setiap sektor/industri yang memperoleh BM DTP (14 industri) 2010 terutama Pasal 9 menyebutkan bahwa *Pelaksanaan Peraturan Menteri Keuangan ini dievaluasi dalam jangka waktu paling lama 12 (dua belas) bulan sejak Peraturan Menteri Keuangan ini diundangkan*. Namun, dalam PMK tersebut tidak dijelaskan K/L atau Unit Eselon I dalam K/L untuk melakukan evaluasi pemanfaatan BM DTP 2010. Oleh karena itu, K/L atau Unit Eselon I yang dapat melakukan evaluasi BM DTP adalah **Badan Kebijakan Fiskal, Kementerian Keuangan** sebagai koordinator (ketua tim evaluasi) dan didukung oleh masing-masing K/L pembina sektor/industri. Evaluasi tersebut sudah dilakukan oleh BKF sejak Agustus 2010 dan masih berlangsung sampai saat ini. Sesuai dengan substansi pasal 9 dalam masing-masing PMK BM DTP, jangka waktu evaluasi masih diperkenankan sampai dengan akhir Februari 2011.

Pemberian BM DTP memerlukan penanganan administrasi dan pertanggungjawaban yang cepat, tepat dan akurat. Monitoring dan evaluasi K/L yang menangani sektor / industri juga memerlukan pembiayaan yang cukup besar. Namun, KPA yang ditunjuk tidak pernah menganggarkan karena sifatnya yang mendadak. Bila K/L Pembina sektor/industri tidak menganggarkan biaya administrasi dan pertanggungjawaban maka biaya tersebut dapat dibebankan pada pagu anggaran BM DTP 2011 atau DJA menyediakan anggaran tertentu sehubungan dengan penugasan kepada K/L sebagai KPA.

4.2. Penerbitan PMK BM DTP dan Pemilihan Industri / Sektor yang Memperoleh BM DTP

Pada APBN 2011, Pemerintah masih menganggarkan pemberian BM DTP kepada sektor atau industri yang akan memanfaatkannya sebesar Rp 2 triliun. Untuk mengantisipasi lambatnya penyerapan BM DTP dan disesuaikan dengan kebutuhan produksi para industri, maka percepatan proses penerbitan PMK BM DTP tahun 2011 kepada sektor/industri yang terpilih untuk mendapatkannya dapat diterbitkan pada akhir Desember 2010.

Sejak tahun 2009 - 2010, industri / sektor yang memperoleh fasilitas BM DTP sebanyak 14 kelompok industri. Namun, penyerapannya sangat rendah dibandingkan pagu anggaran yang disediakan. Oleh karena itu, perlu dipertimbangkan kepada industri lain untuk dapat memanfaatkan fasilitas BM DTP sesuai dengan persyaratan dan kriteria yang telah ditentukan dalam peraturan perundang-undangan. Industri lain yang bisa memperoleh BM DTP adalah industri perkeretaapian, industri perikanan, industri kehutanan yang ramah lingkungan dan lain sebagainya.

Perlu dipertanggungjawabkan realisasi impor berdasarkan SKMK yang telah diterbitkan DJBC atau SP2D sebesar 109,51 miliar untuk tahun 2010. Mengingat masa akhir pertanggungjawaban telah selesai dilakukan pada bulan Desember 2011, maka perlu dibuat mekanisme revisi pertanggungjawaban kekurangan penyerapan BM DTP 2010.

4.3. Industri Kendaraan Bermotor

Dari seluruh sektor/industri yang memperoleh fasilitas BM DTP, industri kendaraan bermotor mampu menyerap atau memanfaatkan BM DTP, walaupun SKMK terbit pada akhir semester 1 tahun 2010. Oleh karena itu, bila Pemerintah masih memberikan pemberian BM DTP kepada industri kendaraan bermotor, maka diharapkan SKMK BM DTP dapat diterbitkan pada bulan Januari/Februari 2011. Bila SKMK BM DTP telah terbit pada bulan Januari/Februari 2011 namun perusahaan tidak merealisasikannya, maka perusahaan tersebut dapat dikenakan sanksi yaitu lain perusahaan atau industri tersebut tidak diperkenankan memperoleh BM DTP untuk tahun berikutnya.

Untuk mengetahui manfaat dan dampak pemberian fasilitas BM DTP terhadap industri kendaraan bermotor perlu dilakukan evaluasi atau kajian tentang pertumbuhan industri yang diperkirakan naik sebesar 18 persen pada tahun 2010, apakah jumlah tenaga kerja bertambah pada perusahaan yang memanfaatkan fasilitas BM DTP dan apakah ada kenaikan PPh dan PPN pada industri kendaraan bermotor.

4.4. Industri Perbaikan dan Pemeliharaan Pesawat Terbang.

Mengingat penyerapan Industri perbaikan dan pemeliharaan pesawat terbang sangat rendah, ada beberapa hal yang menjadi pertimbangan Kementerian Keuangan untuk *tidak melanjutkan pemberian BM DTP terhadap industri perbaikan dan pemeliharaan pesawat terbang tahun 2011*. Selain penyerapan BM DTP nya rendah, diduga industri ini tidak memberikan nilai tambah terhadap perekonomian Indonesia. Disamping itu, pemberian BM DTP tidak berpengaruh terhadap kepentingan konsumen (harga tiket pesawat tetap tinggi), tidak ada peningkatan pendapatan negara, tidak ada peningkatan penyerapan tenaga kerja di sektor ini. Dengan demikian, kriteria penilaian pemberian BM DTP tersebut tidak tercapai dalam pelaksanaannya. Oleh karena itu, perlu dikaji ulang manfaat pemberian BM DTP Industri Perbaikan dan Pemeliharaan Pesawat Terbang.

Pilihan kedua adalah memberikan fasilitas BM DTP 2011 dengan memperhatikan kebutuhan pagu 2011. Pemberian fasilitas ini harus memperoleh rekomendasi dari K/L terkait dengan tersedianya angkutan masal melalui angkutan udara (Kemenhub), meningkatnya daya saing dan mutu pelayanan *airlines*, bertambahnya tenaga kerja dari sektor angkutan udara (Kemenaker) dan meningkatnya penerimaan negara dari PPN dan PPh (Kemenkeu). Rekomendasi tersebut akan dapat diperoleh bila sudah ada kajian atau evaluasi pemberian BM DTP pada industri perbaikan dan perawatan pesawat terbang. K/L yang melakukan kajian atau evaluasi fasilitas BM DTP adalah Badan Kebijakan Fiskal, Kementerian Keuangan.

4.5. Industri Alat Berat

Pemberian fasilitas BM DTP terhadap industri alat berat tergolong cukup besar dan merupakan penerima fasilitas ketiga terbesar dari 14 sektor/industri. Namun, realisasi impor industri tersebut sangat rendah sampai dengan bulan Oktober 2010. Seringkali, pemberian BM DTP terhadap industri dijadikan *stock* atau *bumper* bila terjadi peningkatan penjualan atau industri tersebut memanfaatkan fasilitas yang lain dari Pemerintah. Oleh karena itu, perlu dipertimbangkan untuk pemberian sanksi berupa penurunan fasilitas BM DTP tahun 2011 pada industri alat berat. *Pemberian fasilitas BM DTP 2011 sebesar Rp 105 miliar atau mengalami penurunan sebesar 50 persen dari tahun 2010.*

Bila pagu anggaran 2011 masih dipertahankan sebesar Rp. 210 miliar, ada kemungkinan tidak terserap seluruhnya fasilitas BM DTP pada industri alat berat. Selain pemberian fasilitas BM DTP masih berlanjut di tahun 2011, perlu diberikan sanksi bila SKMK yang telah diterbitkan tidak direalisasikan pada tahun 2011.

Perlu dilakukan evaluasi atau kajian terhadap manfaat atau dampak pemberian fasilitas BM DTP 2010 terhadap industri alat berat terkait dengan produksi, penerimaan pajak dan penyerapan tenaga kerja pada awal atau

pertengahan Desember 2010. Berdasarkan hasil evaluasi atau kajian tersebut, maka dapat dipertimbangkan seberapa besar pagu anggaran BM DTP yang dapat dialokasikan pada tahun 2011.

Daftar Pustaka

- _____. (2003), "Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 2003 Tentang Keuangan Negara".
- _____. (2006), "Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 2006 Tentang Kepabeanan".
- _____. (2009), "Mengatasi Dampak Krisis Melalui Program Stimulus Fiskal APBN 2009", <http://www.fiskal.depkeu.go.id>, 10 Oktober 2009.
- Amalia, Ratu, (2007), "Analisis Dampak Pemberian Fasilitas Kemudahan Impor Tujuan Ekspor Terhadap Volume Impor Bahan Baku Industri Garment dan Tekstil di Jawa Tengah" Tesis, tidak dipublikasikan, Fakultas Ekonomi Universitas Diponegoro, Semarang.
- Badan Kebijakan Fiskal, (2010), "Materi Sosialisasi: Bea Masuk Ditanggung Pemerintah Tahun Anggaran 2010" Pusat Kebijakan Pendapatan Negara, Badan Kebijakan Fiskal, Kementerian Keuangan.
- Badan Kebijakan Fiskal, (2009), "Laporan Akhir 2009: Evaluasi Pelaksanaan Kebijakan Stimulus Fiskal Tahun 2009" Pusat Kebijakan APBN, BKF, Kementerian Keuangan.
- Badan Kebijakan Fiskal, (2009), "Materi Sosialisasi: Bea Masuk Ditanggung Pemerintah Tahun Anggaran 2009" Pusat Kebijakan Pendapatan Negara, Badan Kebijakan Fiskal, Kementerian Keuangan.
- Ernawati, (2010), " Analisis kebijakan bea masuk ditanggung pemerintah atas impor barang dan bahan guna pembuatan peralatan telekomunikasi (studi pada PT X)" Skripsi, Tidak Diterbitkan, Fakultas Ilmu Sosial dan Politik Universitas Indonesia.
- James, Simons dan Christopher Nobes, 1992, "The Economics of Taxation Fourth Edition" Prentice Hall International Ltd.
- Kementerian Keuangan, (2010), "Peraturan Menteri Keuangan Nomor 07/PMK.011/2010 Tentang Bea Masuk Ditanggung Pemerintah Atas Impor Barang Dan Bahan Untuk Memproduksi Barang Dan/ Atau Jasa Guna Kepentingan Umum Dan Peningkatan Daya Saing Industri Sektor Tertentu Untuk Tahun Anggaran 2010, ditetapkan tanggal 18 Januari 2010.
- Kementerian Keuangan, (2010), "Peraturan Menteri Keuangan Nomor 47/PMK.011/2010 Tentang Bea Masuk Ditanggung Pemerintah Atas Impor Barang Dan Bahan Guna Pembuatan Komponen Kendaraan Bermotor Untuk Tahun Anggaran 2010, ditetapkan tanggal 24 Februari 2010.
- Kementerian Keuangan, (2010), "Peraturan Menteri Keuangan Nomor 44/PMK.011/2010 Tentang Bea Masuk Ditanggung Pemerintah Atas Impor

Barang Dan Bahan Guna Perbaikan Dan/Atau Pemeliharaan Pesawat Terbang Untuk Tahun Anggaran 2010, ditetapkan tanggal 24 Februari 2010.

Kementerian Keuangan, (2010), "Peraturan Menteri Keuangan Nomor 53/PMK.011/2010 Tentang Bea Masuk Ditanggung Pemerintah Atas Impor Barang Dan Bahan Guna Pembuatan Bagian Tertentu Alat Besar Dan/Atau Perakitan Alat Besar Oleh Industri Alat Besar Untuk Tahun Anggaran 2010, ditetapkan tanggal 24 Februari 2010.

Kementerian Keuangan, (2010), "Peraturan Menteri Keuangan Nomor 63/PMK.05/2010 Tentang Mekanisme Pelaksanaan Dan Pertanggungjawaban Atas Bea Masuk Ditanggung Pemerintah, ditetapkan tanggal 18 Maret 2010.

Kuncoro, Mudrajad, (2008), "Efektifitas Stimulus Kebijakan?" dalam Media Suara Pembaruan 2 Februari 2008.

Surono, (2010), "Fasilitas Kepabeanan: Suatu Upaya Pemberian Kemudahan dan Insentif Fiskal Bagi Industri dan Perdagangan" Pusat Pendidikan dan Pelatihan Bea dan Cukai, Badan Pendidikan dan Pelatihan Keuangan.