

Kebijakan Fiskal dalam Menyokong Industri Galangan Nasional

Oleh Departemen Kajian dan Aksi Strategis BEM FEB UI 2015

I. Pendahuluan

Indonesia merupakan negara kepulauan yang terdiri dari 13.994 pulau. Oleh karena itu, Indonesia sudah selayaknya dapat memanfaatkan potensi laut secara optimal untuk kemakmuran rakyat Indonesia. Salah satu syarat untuk mengoptimalkan seluruh potensi laut adalah pembangunan industri kelautan yang juga membutuhkan fasilitas pendukung, yaitu kapal.

Untuk memenuhi berbagai jenis kebutuhan jenis kapal, selama ini Indonesia masih mengandalkan impor. Hal ini terjadi karena Indonesia hanya dapat memproduksi tiga sampai lima kapal per tahun. Tercatat armada laut Indonesia di tahun 2012 sebanyak 11.547 unit dengan kondisi 50% sudah berusia rata-rata 35 tahun. Data ini menunjukkan bahwa industri galangan kapal di Indonesia masih lemah, tetapi juga menunjukkan potensi pertumbuhan industri perkapalan yang besar di dalam negeri.

Presiden Jokowi dalam salah satu janjinya adalah membuat Indonesia menjadi Negara maritim. Sebagai tindak lanjut dari janji tersebut, dibentuklah Kementerian Keperikanan dan Kelautan di nomenklatur kabinetnya. Kementerian ini diharapkan dapat mendorong berkembangnya industri kelautan. Pembangunan industri berbasis kelautan meliputi setidaknya: (1) jasa transportasi laut; (2) jasa penyeberangan; (3) perikanan tangkap; (4) minyak dan gas lepas pantai; (5) sumber hayati laut; (6) pariwisata laut; dan (7) konversi energi. Secara keseluruhan pembangunan industri berbasis kelautan baik pengelolaan maupun operasionalnya membutuhkan fasilitas pendukung, utamanya adalah kapal-kapal dan industri galangan yang menopang pembuatan dan reparasi kapal.

Untuk membuat kapal, Indonesia masih mengandalkan kapal impor. Hal ini dikarenakan kemampuan Industri Galangan yang hanya mampu memproduksi 3 sampai 5 kapal pertahun. Tentu hal ini menjadi kekhawatiran dimana banyak dari kapal Indonesia yang sudah memasuki usia tua. Selain kemampuan kapal dalam berlayar yang sudah menurun, usia kapal yang sudah tua juga berbahaya bagi keselamatan penumpang. Kapal tua ini juga semakin berbahaya karena industri galangan yang lemah membuat reparasi kapal menjadi minim. Untuk itu pemerintah perlu memberikan insentif fiskal untuk mendorong berkembangnya industri galangan.

Sehubungan dengan besarnya kebutuhan akan kapal namun industri galangan nasional belum mampu memenuhi, muncul beberapa rencana kebijakan fiskal dalam menyokong industri galangan nasional yang dikeluarkan oleh Kementerian Perindustrian di akhir tahun 2014

II. Definisi Galangan

Galangan kapal atau *shipyard* adalah suatu industri yang berorientasi menghasilkan suatu produk seperti kapal (ship), bangunan lepas pantai (offshore) dan bangunan terapung (floating plant) untuk kebutuhan pelanggan (Stroch 1995). Galangan kapal berlokasi di tepi laut atau sungai luas dan dapat membuat beranekaragam kapal sesuai kebutuhan, seperti kapal pesiar, kapal penumpang, kapal militer, dan *yacht*.

Galangan kapal dapat digolongkan menjadi 3 jenis, yaitu *building dock shipyard*, *repair dock shipyard*, dan *building and repair shipyard*. *Building dock shipyard* adalah galangan kapal yang hanya digunakan untuk membangun kapal baru. *Repair dock shipyard* adalah galangan kapal yang digunakan hanya untuk perbaikan dan pemeliharaan kapal. Sedangkan, *building and repair shipyard* adalah galangan kapal dengan fungsi terlengkap dimana pembangunan, perbaikan, dan pemeliharaan kapal dapat dilakukan di tempat yang sama.

Lebih jauh lagi, terdapat berbagai fasilitas pokok di setiap galangan kapal seperti dok kapal, gudang material, bengkel, dan kantor galangan. Dok kapal adalah tempat landasan di tepi perairan yang digunakan untuk merakit kapal (Soegiono, 2006). Gudang material adalah tempat penerimaan, pemeriksaan, dan penyimpanan logistik yang dibutuhkan oleh galangan kapal. Bengkel adalah tempat modifikasi dan perakitan material agar sesuai dengan *sparepart* yang dibutuhkan oleh kapal. Sedangkan kantor galangan adalah fasilitas yang digunakan sebagai pelayanan administratif dan pengurusan kontrak.

III. Kondisi Galangan Kapal di Indonesia

Berdasarkan kebersihan lingkungan galangan

Dalam indikator penilaian suatu galangan harus juga memperhatikan aspek kebersihan di galangan kapal itu sendiri. Demi kenyamanan dan kelancaran aktifitas dalam galangan, faktor kebersihan harus dijaga. Kondisi kebersihan galangan kapal di Indonesia cukup memprihatinkan. Dilihat dari banyaknya tumpukan besi-besi bekas yang mengganggu aktifitas galangan itu sendiri. Dibandingkan dengan galangan kapal di Spanyol, kondisi kebersihan di galangan Indonesia masih kalah bersih dan rapi. Kemudian bukan hanya dari tumpukan besi yang dibiarkan, *humidity* atau kualitas udara di lingkungan galangan harus kondusif agar tidak mengganggu aktifitas galang

an itu sendiri.

Berdasarkan jumlah galangan di Indonesia

Jumlah galangan kapal di Indonesia menjadi masalah krusial. Mengingat Indonesia adalah negara kepulauan yang mempunyai garis pantai panjang kedua di dunia yakni 54.716 km² setelah Kanada. Untuk itu ketersediaan galangan kapal dibutuhkan untuk memenuhi kebutuhan dalam negeri dan mewujudkan Indonesia sebagai poros maritim dunia. Saat ini, terdapat 198 industri galangan kapal di Indonesia. Dengan persebaran sekitar 110 industri terdapat di daerah Batam dan Kepulauan Riau dan 88 industri tersebar di wilayah lainnya. Dari jumlah 198 perusahaan, terdapat empat perusahaan negara, yaitu PT Industri Kapal Indonesia yang berlokasi di Makassar, PT Dock dan Perkapalan Koja Bahari di Jakarta, PT PAL Indonesia di Surabaya, serta PT Dock & Perkapalan di Surabaya. Indonesia masih kekurangan galangan kapal mengingat jumlah dari kapal yang beroperasi di Indonesia. Dari 141 pelabuhan di Indonesia hanya 25% yang memiliki galangan kapal. Dengan kurangnya tempat pembuatan dan reparasi maka akan menghambat perekonomian sehingga tujuan tol laut yang dicanangkan pemerintah mempunyai hambatan jika kondisi itu tetap dibiarkan. Galangan kapal di Indonesia tersebar diberbagai wilayah. Yakni, dengan presentase 37% berada di Pulau Jawa, 26% di bagian Pulau Sumatera, 25% berada di Kalimantan dan sisanya sebesar 12% berada di daerah Indonesia Timur

Kondisi fisik galangan di Indonesia

Kondisi fisik galangan mencakup peralatan untuk pembuatan dan perbaikan kapal atau infrastruktur dari galangan itu sendiri dan jenis kapal yang diproduksi di Indonesia. Dalam infrastruktur galangan mencakup *graving dock* atau dok galian, *building berth* atau bangunan tempat berlabuh. Dalam dok galian terdapat dua *gantry cranes* besar atau derek dan lima *portal cranes* untuk memindahkan bagian-bagian dalam pembuatan atau perbaikan kapal. Selain dok galian juga terdapat fasilitas lainnya seperti *welding-assembly production* atau tempat las dan perakitan untuk pembuatan kapal, bengkel *outfitting* untuk membentuk badan kapal, dok apung yang sama seperti dok galian namun berada diatas air dan digunakan hanya untuk reparasi kapal, *shift lift* atau tempat pengangkatan kapal dari wilayah perairan ke wilayah daratan, dan terdapat juga lokasi *side end launching area* atau ruang tunggu kapal sebelum direparasi.

Adapun jenis kapal yang diproduksi di galangan kapal Indonesia adalah *merchant s*

hip atau kapal tanker dan *naval ship* yang umumnya digunakan untuk kegiatan militer. Dalam kapal tanker terdapat 8 kapal: OHBC 45.000 DWT, STAR 50 - BSBC 50.000 DWT/ DSBC 50.000 DWT, Cargo Vessel 3.500 DWT/ 3.650 DWT, Container Ship 400 TEU'S/1.600 TEU'S/4.180 DWT, Dry Cargo Vessel 18.500 DWT, PAX – 500, Tanker 17.500 LTDW/30.000 LTDW, dan Tanker 3.500/6.500.

Selanjutnya jenis *naval ships* atau kapal angkatan laut yang diproduksi di Indonesia yaitu: Kapal Patroli Cepat 14 meter, Kapal Patroli Cepat 15 meter, Kapal Patroli Cepat 28 meter 1/2/3, Kapal Patroli Cepat 38 meter, Kapal Patroli Cepat 57 meter NAV I/II/III/IV/V, Kapal Cepat Rudal 60 meter, Kapal Landing Platform Dock 125 meter, dan Motor Yacht 28 meter.

Selain dua jenis kapal yang diproduksi di Indonesia, terdapat satu jenis kapal lagi yang biasa digunakan untuk kegiatan pariwisata, memancing dan transportasi kecil karena ukuran kapal yang kecil. Kapal tersebut merupakan Kapal Fiberglass dan diproduksi oleh perusahaan dengan skala yang lebih kecil dibandingkan dua jenis sebelumnya.

Jenis – jenis Kapal Fiberglass yang diproduksi di Indonesia diantaranya: Sekoci Open 4.5 meter, JL 4519 Sport Boat 4.5 meter, JL5519 Fishing Boat 4.5 meter, JL5519 Banana Boat 5.5 meter, JL5519 Diving Tender Boat 5.5 meter, JL 7019, JRBB 7022, JL 6519 Half Cabin, dan masih banyak lagi.

Kemudian, kondisi galangan kapal di Indonesia masih belum cukup untuk mereparasi kapal dengan ukuran 25.000 DWT disebabkan keterbatasan ukuran galangan domestik yang terbatas. Dengan itu, kondisi fisik industri galangan kapal di Indonesia masih belum optimal dan memadai.

Kondisi keterbatasan sumber daya manusia

Industri Perkapalan di Indonesia belum memiliki SDM profesional yang memadai terkait dengan pemahaman tentang teknik perkapalan, pembiayaan perkapalan, dan aspek hukum perkapalan. Kekurangan SDM yang dialami oleh para perusahaan industri perkapalan ini diatasi dengan penggunaan tenaga kerja asing. Sedangkan untuk jangka panjang pemerintah berusaha mendorong perguruan – perguruan tinggi untuk memiliki jurusan perkapalan untuk mengembangkan SDM yang akan datang.

Kondisi birokrasi dan perizinan galangan kapal

Birokrasi yang berbelit-belit dan perizinan yang memakan banyak waktu membuat para investor berfikir dua kali menanamkan dananya untuk membangun galangan kapal di Indonesia. Asosiasi Perusahaan Galangan Batam mengeluhkan masalah birokrasi dan perizinan atas usahanya. Perizinan dianggap memakan waktu yang cukup lama di instansi terkait sehingga menyulitkan bisnis yang mereka jalankan. Dibandingkan dengan negara Singapura, proses perizinan cenderung cepat, hanya beberapa jam dibandingkan dengan perizinan di Indonesia yang mencapai waktu satu pekan. Dengan itu kondisi birokrasi dan perizinan galangan kapal Indonesia banyak merugikan industri terkait yang berimbas pada menurunnya investasi di industri galangan Indonesia.

Kondisi ideal dan target bagi galangan kapal Indonesia

Standard Internasional galangan kapal sendiri sudah diatur dalam ISO 15401:2000 mengenai *Shipbuilding and Marine Technology* yang mengatur tentang Standard umum dalam pembuatan kapal dan teknologi maritim dalam ICS 47.020.01, material dan komponen apa saja yang boleh digunakan dalam membangun fasilitas tersebut dalam ICS 47.020.05, mengenai lambung kapal dan struktur elemennya dalam ICS 47.020.10, mengenai mesin yang digunakan di perairan kelautan dalam ICS 47.020.20, mengenai sistem pipa dalam ICS 47.020.30, mengenai peralatan dan instalasi di dok dalam ICS 47.020.50, mengenai ruangan akomodasi dalam ICS 47.020.80, dan ventilasi, AC, dan sistem pemanasan dalam ICS 47.020.90.

Dalam perbandingan dengan Negara lain, jumlah industri galangan di Indonesia sudah cukup banyak dibandingkan industri galangan asing. Namun, jika dilihat dari Indonesia sebagai negara kepulauan dengan luas perairan yang lebih dibanding daratannya serta mempunyai garis pantai terpanjang kedua di dunia jumlahnya masih kurang atau belum mencukupi kebutuhan. Kemudian dari segi standar galangan kapal itu sendiri, industri galangan asing sudah banyak yang berstandar internasional jika dibandingkan dengan Indonesia, contohnya Korea Selatan, Jepang dan China. Kemudian industri galangan asing cenderung kompetitif, dalam arti perusahaan galangan kapal dengan skala besar di pihak swasta dan negara sedangkan di Indonesia industri galangan kapal dengan skala besar masih dikuasai oleh negara sehingga kurang kompetitif terutama untuk perusahaan galangan dengan skala kecil. Dalam hal pelelangan kapal pemerintah juga agar prosesnya transparan. Karena selama ini pemerintah menerapkan syarat yang ketat yang menyebabkan hanya beberapa galangan kapal tertentu dengan skala besar yang lolos. Transparansi dalam hal ini diperlukan untuk membangk

itkan industri galangan dalam negeri agar tidak dikuasai galangan yang berskala besar namun harus merata.

Dalam hal birokrasi dan perizinan pemerintah harus segera membenahi urusan tersebut. Agar kondisi industri tetap menarik bagi para investor dan industri galangan semakin maju kedepannya. Kemudian pemerintah juga harus mengutamakan kapal buatan lokal dengan cara yang konkrit. Salah satunya dengan tidak banyak mengimpor kapal dari asing atau tidak tergantung dengan negara lain, termasuk alat-alat pendukungnya. Pemerintah harus memanfaatkan segala potensi yang ada di dalam negeri. Salah satunya dengan memberikan insentif fiskal yang lebih gencar dan konsisten. Yaitu dengan cara membebaskan pajak pertambahan nilai dan fasilitas bea masuk yang ditanggung pemerintah ke semua pelaku bisnis galangan, terutama yang berskala kecil agar mampu bersaing dengan industri kapal lainnya. Hal itu dapat meningkatkan pembangunan industri galangan kapal di Indonesia yang lebih merata.

Kemudian target dari pemerintah sendiri, dalam hal ini kementerian perindustrian yakni pada tahun 2020 Indonesia harus sudah bisa membangun kapal sebesar 85.000 DWT dan bisa bersaing secara global dengan industri galangan lainnya. Dalam hal ini pemerintah juga menargetkan pertumbuhan galangan di seluruh wilayah Indonesia. Untuk mengoptimalkan Pusat Desain Kapal (PDK) akan dibangun balai besar dibawah Kemenperin dan juga akan bekerja sama dengan Institut Teknologi Surabaja (ITS) dalam hal desain kapal. Semua target diatas adalah langkah untuk mewujudkan Indonesia sebagai poros maritim dunia.

IV. Telaah Kebijakan Fiskal terkait Industri Galangan Kapal Nasional

1. Restitusi Pajak Pertambahan Nilai (PPN)

Pajak Pertambahan Nilai (PPN) adalah pajak yang dikenakan atas penyerahan barang kena pajak (BKP) dan jasa kena pajak (JKP). Nilai PPN ditambahkan pada harga pokok barang dan jasa yang diperjualbelikan. Karena PPN merupakan pajak tidak langsung, maka yang menyetor pajak tersebut bukanlah penanggung, melainkan penjual (pihak yang menyerahkan barang dan jasa tersebut). Penanggung merupakan pihak pembeli atau penyewa serta pembayar transaksi barang dan jasa. Dengan demikian, penanggung dapat berupa konsumen komersil (non-korporat), atau pelanggan bisnis. PPN juga dikenakan kepada sebagian besar barang-barang impor dari luar Indonesia yang dibawa masuk ke dalam negeri.

Evaluasi Kebijakan PPN untuk Industri Galangan Nasional

Untuk mendukung pelayaran nasional dan industri galangan kapal, pemerintah telah mengeluarkan beberapa kebijakan insentif fiskal:

1. Pembebasan PPN atas barang modal berupa mesin dan peralatan pabrik (PP Nomor 12 Tahun 2001 dan perubahannya)
2. Pembebasan PPN atas impor dan penyerahan kapal dan suku cadangnya yang digunakan oleh Perusahaan Pelayaran Niaga Nasional (PP Nomor 38 Tahun 2003)

PPN 10% untuk pembelian komponen kapal menjadi faktor penambahan biaya sehingga harga produk kapal dalam negeri sulit bersaing dengan kapal impor. Pemerintah juga membebaskan PPN bagi impor kapal jadi serta adanya Peraturan Menteri Perdagangan Nomor 75/M-DAG/PER/12/2013 yang mengizinkan impor kapal bekas yang berumur maksimal 20 tahun. Disebabkan harga yang lebih murah, preferensi perusahaan pelayaran lebih tertuju untuk membeli kapal impor. Di samping itu, industri galangan kapal di Batam ternyata sudah bebas PPN karena mengikuti aturan khusus otoritas Batam.

Revisi Peraturan Pemerintah Nomor 38 Tahun 2003

Sejalan dengan Nawa Cita Presiden Joko Widodo yang akan mengembangkan sektor maritim, pemberian insentif khusus oleh Kementerian Keuangan bagi industri galangan kapal dalam negeri. Rancangan regulasi di bidang fiskal dalam memperkuat industri galangan nasional meliputi revisi Peraturan Pemerintah Nomor 38 Tahun 2003 tentang Perubahan atas Peraturan Pemerintah Nomor 146 tahun 2000 tentang Impor dan atau Penyerahan Barang Kena Pajak Tertentu yang dibebaskan dari Pengenaan Pajak Pertambahan Nilai. Dalam rancangan revisi, galangan kapal dalam negeri tidak dipungut Pajak Pertambahan Nilai (PPN). Galangan kapal dalam negeri mendapat fasilitas PPN nol persen. Dengan ketentuan tidak ada pungutan, ada keberpihakan terhadap industri galangan kapal dalam negeri agar bisa lebih berkembang. (Pangghah Susanto, Ketua Gugus tugas Industri Galangan Kapal, 2014).

Pembebasan PPN terhadap industri galangan kapal nasional dapat meningkatkan daya saing karena menumbuhkan tingkat produksi galangan. Terbantu pula dari sisi *cash flow* karena tidak perlu mengalokasikan *working capital* untuk membayar PPN. Harga kapal lokal pun menjadi lebih murah dibandingkan dengan kapal impor. Terbukti dari 198 galangan kapal di Indonesia, sebanyak 110 galangan kapal ada di Batam, Kepulauan Riau. Industri galangan kapal di Batam dapat berkembang baik dengan menyerap 120.000 tenaga kerja. Adapun 88 industri di luar Batam perlu diberikan insentif agar dapat bersaing.

Dengan penghapusan PPN tersebut diharapkan seluruh industri galangan kapal Indonesia hidup kembali sebagaimana industri galangan kapal di Kepulauan Batam. Majunya industri galangan kapal di Batam lantaran banyaknya kemudahan yang diberikan. Salah satunya pembebasan PPN 10%.

2. Kebijakan Tax Allowance

Industri galangan kapal merupakan salah satu industri penting yang diperlukan di Indonesia. Dengan memiliki industri galangan kapal yang kuat, Indonesia akan mampu mengoptimalkan potensi kelautannya. Namun, hingga saat ini industri galangan kapal di Indonesia masih sepi peminat. Salah satu penyebabnya adalah kurangnya fasilitas dan insentif terkait Pajak Penghasilan (PPH) untuk penanaman modal yang diterapkan pemerintah Indonesia. Pajak Penghasilan dikenakan terhadap Subyek Pajak atas Penghasilan yang diterima atau diperolehnya dalam tahun pajak (Pasal 1 UU Nomor 10 Tahun 1994). Pajak Penghasilan adalah pajak negara yang dikenakan terhadap setiap tambahan kemampuan ekonomis yang diterima atau diperoleh wajib pajak, baik yang berasal dari Indonesia maupun dari luar Indonesia, yang dapat dipakai untuk konsumsi atau untuk menambah kekayaan wajib pajak yang bersangkutan. Pajak Penghasilan dikenakan terhadap orang pribadi dan badan, berkenaan dengan penghasilan yang diterima atau diperoleh selama satu tahun pajak.

Fasilitas Pajak Penghasilan (PPH) untuk penanaman modal diatur dalam Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 52 Tahun 2011 tentang Fasilitas Pajak Penghasilan untuk Penanaman Modal di Bidang-bidang Usaha Tertentu dan/atau di Daerah-daerah Tertentu. (Pasal 2 ayat (2) Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 52 Tahun 2011) Pengeunaan Fasilitas Pajak Penghasilan untuk Penanaman Modal industri galangan kapal adalah sebagai berikut:

- a. Pengurangan penghasilan neto sebesar 30% (tiga puluh persen) dari jumlah Penanaman Modal, dibebankan selama 6 (enam) tahun masing-masing sebesar 5% (lima persen) per tahun;
- b. Penyusutan dan amortisasi yang dipercepat, sebagai berikut:

| | | |
|-----------------------------------|----------------------------|--|
| Kelompok Aktiva Tetap Berwujud | Masa Manfaat Menjadi | Tarif Penyusutan dan Amortisasi Berdasarkan Metode |
|-----------------------------------|----------------------------|--|

| Kelompok Aktiva Tetap Berwujud | Masa Manfaat Menjadi | Tarif Penyusutan dan Amortisasi Berdasarkan Metode | |
|--------------------------------|----------------------|--|------------------------------|
| | | Garis Lurus | Saldo Menurun |
| 1. Bukan Bangunan: | | | |
| Kelompok I | 2 tahun | 50% | 100% (dibebankan sekali gus) |
| Kelompok II | 4 tahun | 25% | 50% |
| Kelompok III | 8 tahun | 12,5% | 25% |
| Kelompok IV | 10 tahun | 10% | 20% |
| II. Bangunan : | | | |
| Permanen | 10 tahun | 10% | - |
| Tidak permanen | 5 tahun | 20% | - |

c. Pengenaan Pajak Penghasilan atas dividen yang dibayarkan kepada subjek pajak luar negeri sebesar 10% (sepuluh persen), atau tarif yang lebih rendah menurut Persetujuan Penghindaran Pajak Berganda yang berlaku; dan

d. Kompensasi kerugian yang lebih lama dari 5 (lima) tahun tetapi tidak lebih dari 10 (sepuluh) tahun dengan ketentuan:

| | | |
|---|------------------|---|
| 1 | tambahan 1 tahun | apabila penanaman modal baru pada bidang usaha yang diatur pada ayat (1) huruf a dilakukan di kawasan industri dan kawasan berikat; |
| 2 | tambahan 1 tahun | apabila mempekerjakan sekurang-kurangnya 500 (lima ratus) orang tenaga kerja Indonesia selama 5 (lima) tahun berturut-turut: |

| | | |
|---|------------------|--|
| 3 | tambahan 1 tahun | apabila penanaman modal baru memerlukan investasi/pengeluaran untuk infrastruktur ekonomi dan sosial di lokasi usaha paling sedikit sebesar Rp10.000.000.000,00 (sepuluh miliar rupiah); |
| 4 | tambahan 1 tahun | apabila mengeluarkan biaya penelitian dan pengembangan di dalam negeri dalam rangka pengembangan produk atau efisiensi produksi paling sedikit 5% (lima persen) dari investasi dalam jangka waktu 5 (lima) tahun; dan/atau |
| 5 | tambahan 1 tahun | apabila menggunakan bahan baku dan/atau komponen hasil produksi dalam negeri paling sedikit 70% (tujuh puluh persen) sejak tahun ke 4 (empat). |

Adapun industri galangan kapal yang memperoleh fasilitas-fasilitas tersebut adalah yang melakukan usaha pembuatan atau perakitan macam-macam kapal dan perahu komersil yang terbuat dari baja, *fiber glass*, kayu atau *ferro cement*, baik yang bermotor maupun tidak bermotor, seperti kapal penumpang, kapal ferry, kapal kargo, kapal tanker, kapal penyeret, kapal layar untuk komersil, kapal perang, kapal untuk penelitian, kapal penangkap ikan dan kapal untuk pabrik pengolahan ikan yang memiliki syarat sebagai berikut:

- Investasi \geq Rp 50 M
- Tenaga Kerja \geq 300 orang
- Kapal diatas 50.000 DWT

Kebijakan terkait fasilitas Pajak Penghasilan (PPh) untuk penanaman modal di atas belum cukup mampu mengundang banyak investor membangun industri galangan kapal di Indonesia. Melihat hal tersebut, pemerintah akan segera merevisi PP tersebut dengan menghapuskan syarat 'kapal diatas 50.000 DWT' untuk mempermudah industri mendapatkan fasilitas Pajak Penghasilan. Diharapkan revisi PP tersebut dapat memberikan dampak positif dalam pertumbuhan industri galangan kapal di Indonesia dalam artian memperkuat posisi Indonesia sebagai salah satu Negara maritim besar di dunia.

Bea Masuk Komponen Impor

Insentif fiskal yang bisa dilakukan lainnya adalah bea masuk yang ditanggung pemerintah. Bea masuk, menurut Direktorat Jenderal Bea dan Cukai (DJBC) adalah pungutan negara yang dikenakan terhadap barang impor. Adapun yang menjadi landasan hukum dari diterapkannya bea masuk ini adalah

- UU Nomor 10 Tahun 1995 tentang Kepabeanan, sebagaimana telah diubah dengan UU Nomor 17 Tahun 2006;
- Kep. Menkeu No. 453/KMK.04/2002 tentang Tatalaksana Kepabeanan di Bidang Impor, sebagaimana telah beberapa kali diubah terakhir dengan Kep. Menkeu No. 112/KMK.04/2003;
- Kep. DJBC No. KEP-07/BC/2003 tentang Petunjuk Pelaksanaan Tatalaksana Kepabeanan di Bidang Impor yang telah beberapa kali diubah terakhir dengan Peraturan DJBC No. P-42/BC/2008.

Dalam memberikan keringanan dalam bea tarif, pemerintah dapat melakukan 4 hal, yaitu:

- Tarifikasi (Merubah tata niaga impor menjadi bea masuk)
- Penurunan tarif secara bertahap dan berkesinambungan
- Harmonisasi tarif antar sektor dan tingkatan proses produksi
- Penyerdahanaan tariff

Bea masuk sendiri dibagi atas 2 berdasarkan jenisnya, yaitu :

- **Bea Masuk Ad valorum :**
tarif Bea Masuk yang dikenakan berdasarkan persentase tertentu. Besarnya Bea Masuk terutang dihitung dengan cara mengalikan persentase dengan harga barang (nilai pabean).
- **Bea Masuk Spesifik :**
tarif Bea Masuk yang dikenakan berdasarkan nilai rupiah tertentu dari satuan jumlah barang. Besarnya Bea Masuk terutang dihitung dengan cara mengalikan tarif Bea Masuk dengan jumlah barang yang diimpor.

Bea Masuk Ditanggung Pemerintah) merupakan belanja subsidi pajak ditanggung pemerintah sebagaimana dimaksud dalam Peraturan Menteri

Keuangan yang mengatur mengenai mekanisme pelaksanaan dan pertanggungjawaban atas Bea Masuk Ditanggung Pemerintah. Untuk memperoleh Bea Masuk Ditanggung Pemerintah, Perusahaan mengajukan permohonan kepada Direktur Jenderal Bea dan Cukai dengan dilampiri Rencana Impor Barang yang telah disetujui dan ditandatangani oleh Direktur Jenderal Industri Unggulan Berbasis Teknologi Tinggi, Kementerian Perindustrian.

Untuk komponen galangan sendiri dikenakan bea masuk dengan tarif *advalorem*. Bea masuk menggunakan sistem *advalorem* ditentukan oleh persentase tarif dikalikan dengan nilai pabean, berbeda dengan tarif spesifik yang ditentukan berdasarkan pada komoditas barang itu sendiri. Tarif spesifik hanya diaplikasikan untuk empat kategori barang saja, yaitu gula, beras, minuman mengandung alkohol, serta film. Untuk komponen impor yang ditanggung pemerintah menurut Peraturan Menteri Keuangan No. 57/PMK.011/2013 tentang Bea Masuk barang dan bahan guna perbaikan atau pembuatan kapal, pemerintah 160 jenis barang yang diimpor, seperti *Marine Growth Prevention*, *Steel Ship Plate*, Pipa untuk Kapal, dan lain-lain.

Tujuan dari penerapan bea masuk impor sendiri adalah sebagai satu media perlindungan yang disediakan pemerintah terhadap produk domestik. Kebijakan ini ditujukan untuk produk-produk atau komoditas-komoditas yang sedang digalakkan untuk meningkatkan produksi dalam negeri serta nilai ekspor Indonesia. Industri galangan yang menjadi salah satu fokus pemerintah untuk memperkuat industri maritim nasional, sudah sepatutnya didukung mengingat Indonesia yang masih sangat membutuhkan transportasi perkapalan untuk menunjang pembangunan negara yang lebih merata, serta efisien.

Saat ini, komponen-komponen untuk memproduksi kapal di Indonesia masih didominasi oleh komponen impor dikarenakan oleh tidak tersedianya komponen hasil produksi dalam negeri. Oleh karenanya, tak mungkin jika diterapkan pembatasan impor untuk komponen galangan karena industri dalam negeri belum mampu menyokong industri galangan ini secara mandiri. Sementara itu, jika komponen-komponen impor tersebut dibiarkan masuk secara bebas tanpa bea, maka akan menghambat kemungkinan perkembangan industri untuk memproduksi komponen-komponen galangan ini. Hal-hal tersebut lah yang

menjadi landasan bagi pemerintah untuk menerapkan dua kebijakan terkait dengan pengenaan bea masuk, yaitu:

1. Bea masuk ditanggung pemerintah (BMDTP) untuk impor komponen yang bersinggungan dengan industri lain
2. Pembebasan bea masuk (BM) impor komponen

Referensi:

- Undang-Undang Nomor 10 Tahun 1994 tentang Pajak Penghasilan
- Undang-Undang Nomor 36 Tahun 2008 tentang Pajak Penghasilan
- Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 52 Tahun 2011
- Peraturan Menteri Keuangan nomor 57/PMK.011/2013
- Peraturan Pemerintah Nomor 38 Tahun 2003 Perubahan atas Peraturan Pemerintah Nomor 146 Tahun 2000 tentang Impor dan atau Penyerahan Barang Kena Pajak Tertentu dan atau Penyerahan Jasa Kena Pajak Tertentu yang Dibebaskan dari Pengenaan Pajak Pertambahan Nilai
- Maruli, Aditya (Ed.). 2015. "Pemerintah Sepakat Berikan Insentif Industri Galangan Kapal". (online).
<http://www.antaraneews.com/berita/470443/pemerintah-sepakat-berikan-insentif-industri-galangan-kapal>, diakses pada tanggal 19 Maret 2015 pukul 00.17 WIB
- http://www.iso.org/iso/iso_catalogue/catalogue_ics_browse.htm?ICS1=47&ICS2=20
- <http://www.zaliv.com/en/graving-dock-and-building-berths>
- <http://www.antaraneews.com/berita/475643/keterbatasan-sdm-kendala-industri-perkapalan>
- [http://fiskal.depkeu.go.id/2010/adoku/2014%5Ckajian%5Cpkpn%5CKebijakan%20PPN%20pada%20Industri%20Galangan%20Kapal%20Nasional%20\(Triyono%20Utomo\).pdf](http://fiskal.depkeu.go.id/2010/adoku/2014%5Ckajian%5Cpkpn%5CKebijakan%20PPN%20pada%20Industri%20Galangan%20Kapal%20Nasional%20(Triyono%20Utomo).pdf)
- http://www.pal.co.id/v5/product/index.php?act=list_product&page=P_1
- <http://www.frontroll.com/berita-5263-industri-perkapalan-ujung-tombak-perekonomian-bangsa.html>
- <http://daftarperusahaanindonesia.com/2013/11/luo-shipyard-pt-perusahaan-pembuat-kapal-dan-galangan-kapal/>
- <http://www.javaneseboat.com>
- <http://www.britannica.com/EBchecked/topic/83854/building-berth>
- <http://www.tempo.co/read/news/2012/10/31/083438858/17-Pabrik-Galangan->

Kapal-di-Tangerang-Tak-Berizin

- <http://wartakota.tribunnews.com/2014/03/18/galangan-kapal-di-tangerang-jadi-kuburan-kapal>
- <http://www.merdeka.com/peristiwa/strategi-industri-perkapalan-nasional-bersaing-dengan-asin>
- <http://edukasi.kompasiana.com/2013/08/24/fasilitas-galangan-kapal-586597.html>
- <http://bobbiesilalahi.blogspot.com/p/galangan-kapal-shipyard.html>