

INSENTIF FISKAL UNTUK MENINGKATKAN DAYA SAING INDUSTRI KENDARAAN BERMOTOR RODA EMPAT DI INDONESIA

Roadmap Industri Otomotif

Industri otomotif telah dikembangkan selama lebih dari 30 tahun dan telah turut memberikan kontribusi yang cukup signifikan terhadap perekonomian nasional. Pengembangan industri kendaraan bermotor perlu untuk terus dilakukan karena industri kendaraan bermotor memiliki keterkaitan yang luas dengan sektor ekonomi lainnya dan juga memiliki potensi pasar dalam negeri yang cukup besar. Dalam rangka pengembangan industri kendaraan bermotor, telah disusun *roadmap*.

Dalam *roadmap* Industri Kendaraan Bermotor yang disusun oleh Kementerian Perindustrian disebutkan bahwa pengembangan industri otomotif ke depan akan diarahkan pada pengembangan kendaraan sedan kecil, kendaraan niaga, sepeda motor, dan komponen kendaraan bermotor dengan penekanan pada kendaraan ramah lingkungan dan hemat energi. Dalam rangka mencapai sasaran-sasaran yang telah ditetapkan maka strategi yang akan dilakukan adalah memperkuat basis produksi kendaraan niaga, kendaraan penumpang kecil, dan sepeda motor serta meningkatkan kemampuan teknologi produk dan manufaktur industri komponen kendaraan bermotor.

Dalam jangka menengah, Kementerian Perindustrian menargetkan produksi kendaraan bermotor roda empat mencapai 1.250.000 unit. Jumlah produksi tersebut diperoleh jika diasumsikan pertumbuhan rata-rata per tahun adalah 10%. Berdasarkan data dari *ASEAN Automotive Federation* (AAF), sampai dengan akhir 2012, produksi kendaraan bermotor roda empat di Indonesia telah mencapai 1,065 juta unit. Produksi tahun 2012 tersebut mengalami peningkatan 27% jika dibandingkan dengan produksi tahun 2011 yang sebesar 837 ribu unit. Jika dibandingkan dengan target produksi yang ditetapkan oleh Kementerian Perindustrian sebagaimana terlihat pada tabel di bawah, maka produksi tahun 2012 jauh melampaui target yang ditetapkan. Target produksi selengkapnya dapat dilihat pada tabel di bawah ini.

Sasaran Kuantitatif Industri Kendaraan Bermotor Roda 4 Jangka Menengah

| | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 |
|-----------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|
| Produksi | 540,000 | 675,000 | 840,000 | 1,000,000 | 1,250,000 |
| Penjualan | 542,000 | 675,000 | 846,000 | 1,057,000 | 1,300,000 |
| Ekspor | 108,000 | 140,000 | 180,000 | 220,000 | 260,000 |

Sumber data: Kementerian Perindustrian

Sampai dengan akhir 2012, produksi kendaraan bermotor roda empat di Indonesia telah melebihi target yang ditetapkan. Namun pencapaian target produksi haruslah diimbangi dengan pendalaman struktur industri. Selain sasaran kuantitatif, Kementerian Perindustrian juga membuat sasaran kualitatif. Sasaran kualitatif yaitu sasaran yang berfokus pada tahapan pengembangan industri. Sasaran kualitatif dibuat berdasarkan pengelompokan jenis kendaraan, kandungan lokal, dan penguasaan teknologi. Pada jangka menengah, diharapkan Indonesia sudah mulai membuat sendiri desain kendaraan bermotor roda empat jenis MPV dan truk kecil yang diproduksi serta mampu memproduksi komponen utama seperti transmisi. Selama ini riset dan desain kendaraan bermotor yang dijual Indonesia khususnya merek Jepang masih dilakukan di Thailand.

Sasaran Kualitatif Industri Kendaraan Bermotor Roda 4 Jangka Menengah



Sumber data: Kementerian Perindustrian

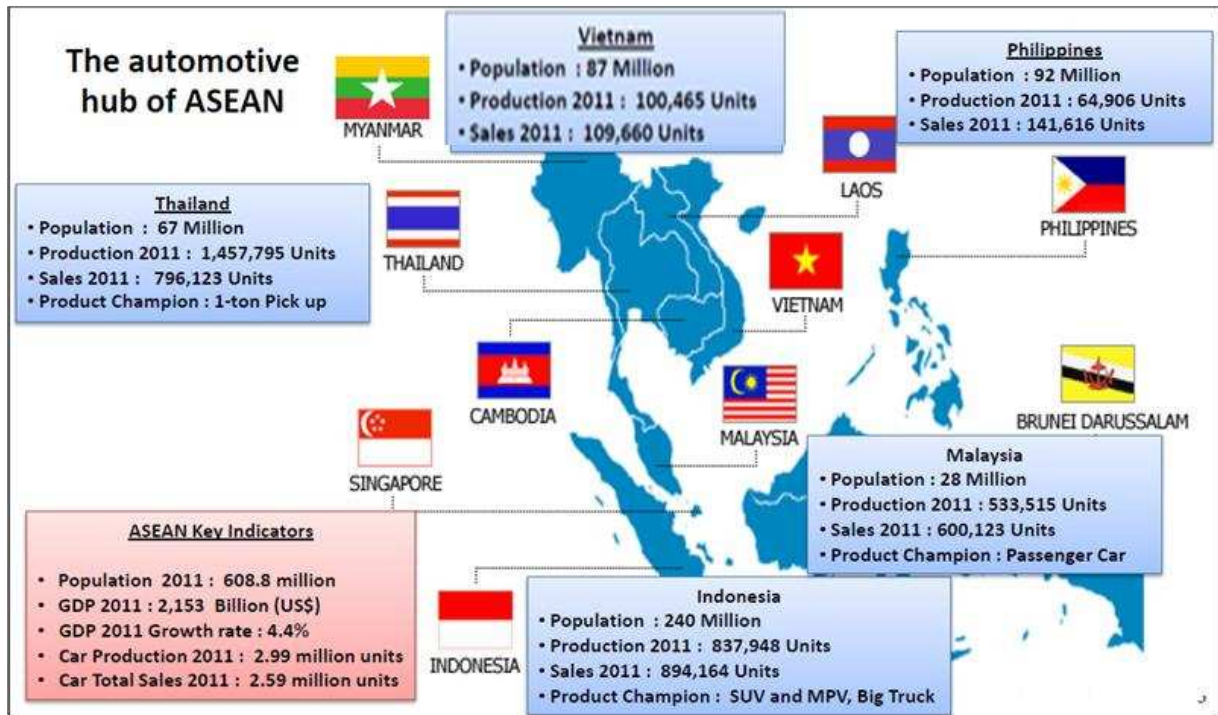
Peta Industri Otomotif di ASEAN

Perkembangan industri otomotif di Asia Tenggara sangat pesat. Berdasarkan data *ASEAN Automotive Federation* (AAF), pada tahun 2007, penjualan otomotif di Asia Tenggara mencapai 1.886.537 namun pada tahun 2012 telah mencapai 3.473.288 unit. Pertumbuhan penjualan tersebut juga didukung oleh pertumbuhan produksi kendaraan bermotor yang cukup tinggi. Pada tahun 2007, produksi kendaraan bermotor roda empat mencapai 2.215.944 unit sedangkan pada tahun 2012 telah mencapai 4.237.980 unit.

Dari sepuluh negara anggota ASEAN, hanya empat negara yang tercatat sebagai basis produksi yaitu Indonesia, Malaysia, Thailand, dan Viet Nam. Produsen terbesar kendaraan bermotor roda empat adalah Thailand dengan penguasaan pasar pada tahun 2012 mencapai 58%, disusul Indonesia sebesar 25,1%, Malaysia sebesar 13,4% dan Viet Nam 1,7%. Pangsa pasar

Indonesia meningkat dari kisaran 18,6% pada tahun 2007 menjadi 25,1% pada tahun 2012 sedangkan pada periode yang sama Malaysia dan Viet Nam mengalami penurunan masing-masing dari 19,9% menjadi 13,4% dan 3,4% menjadi 1,7%. Namun demikian, hanya Thailand satu-satunya negara di ASEAN yang mengalami surplus produksi.

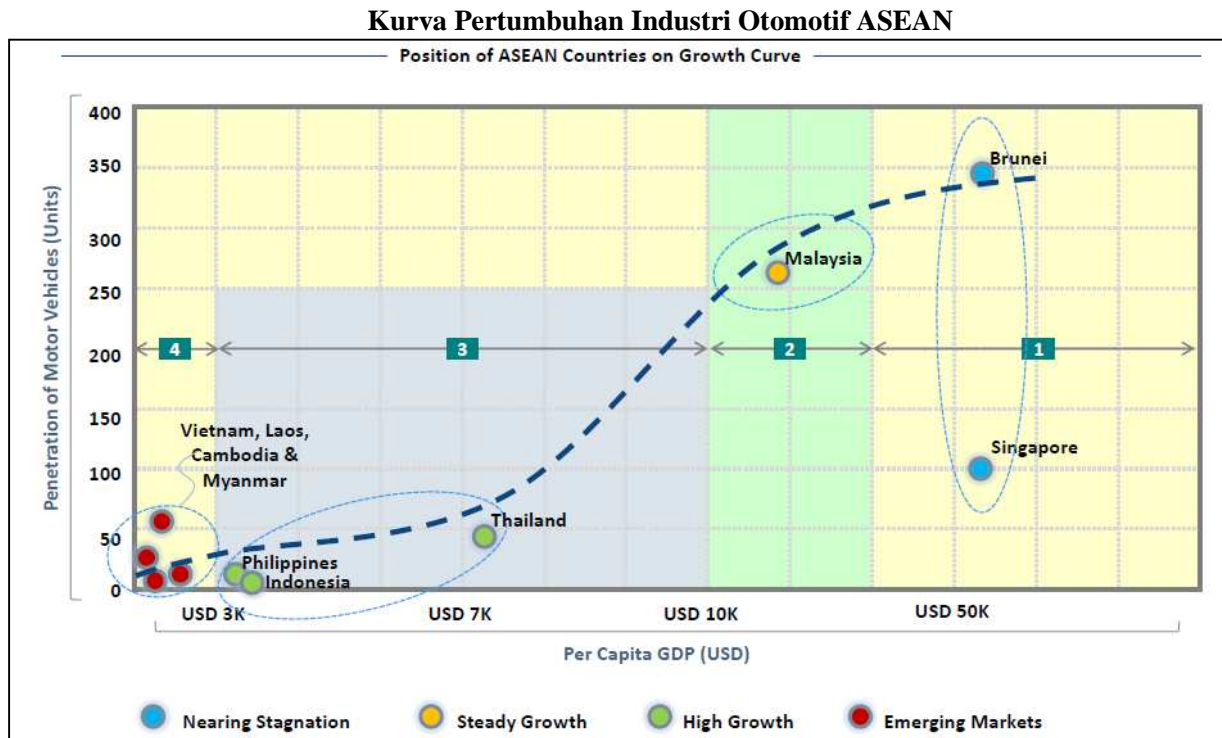
Peta Otomotif ASEAN



Sumber data: Thailand Automotive Institute

Pada gambar di atas terlihat bahwa Indonesia, Malaysia, dan Thailand merupakan pasar utama industri otomotif di ASEAN. Indonesia merupakan pasar terbesar produk otomotif di Asia Tenggara dengan jumlah penjualan tahun 2011 sebesar 894.164 unit. Jika dibandingkan dengan rasio jumlah penduduknya, maka pasar Indonesia masih terbuka sangat luas. Namun demikian, produksi otomotif di Indonesia masih kalah jauh jika dibandingkan dengan jumlah produksi di Thailand. Dari gambar tersebut juga terlihat bahwa Thailand menjadi negara produsen otomotif terbesar di ASEAN. Pada tahun 2012, jumlah produksi kendaraan bermotor roda empat Thailand sebesar 2.453.717 unit sedangkan pasar dalam negeri hanya sebesar 1.436.335 sehingga hampir 50% produksi kendaraan bermotor roda empat di Thailand ditujukan untuk pasar ekspor. Dengan kondisi tersebut, Indonesia sangat potensial menjadi pasar ekspor produk otomotif dari Thailand terutama karena tarif bea masuk produk otomotif telah 0% dalam rangka kerja sama ASEAN

Trade In Goods Agreement (ATIGA). Hal ini juga didukung oleh riset dari Frost & Sullivan yang memperlihatkan kurva pertumbuhan industri otomotif di ASEAN.



Sumber data: Frost & Sullivan

Kurva tersebut memperlihatkan posisi pertumbuhan masing-masing negara anggota ASEAN. Dari 10 negara anggota ASEAN, 3 negara mengalami pertumbuhan yang tinggi yaitu Thailand, Indonesia, dan Philipina. Populasi kendaraan bermotor per 1.000 penduduk di tiga negara tersebut masih sangat rendah jika dibandingkan dengan populasi kendaraan bermotor di Malaysia, Brunei, dan Singapura. Hal ini memperlihatkan besarnya peluang pertumbuhan industri otomotif di tiga negara tersebut.

Daya Saing Industri Otomotif Indonesia di ASEAN

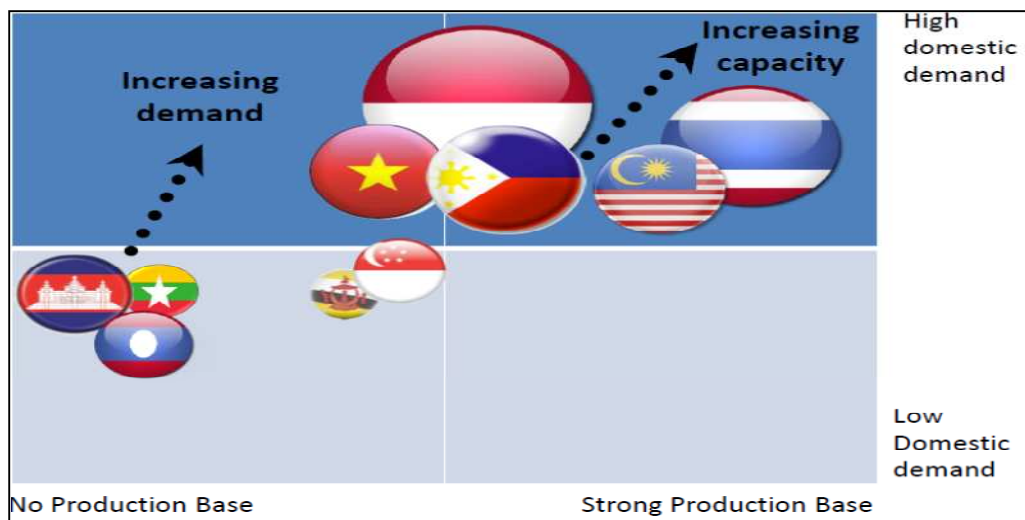
Pada pertemuan *Indonesia Economic Observation 2011-2012* yang diadakan oleh Kementerian Perekonomian disebutkan bahwa permasalahan-permasalahan yang dihadapi oleh industri dalam negeri dalam mengembangkan dirinya adalah sebagai berikut:

- Infrastruktur yang masih belum memadai (jalan, pelabuhan, air, dll)
- Pasokan energi tidak tersedia dengan cukup
- Kompetensi sumber daya manusia yang masih kurang
- Bahan baku dan komponen sebagian masih tergantung impor

- Permesinan relatif sudah tua, sehingga tidak efisien dan produktifitas rendah

Kondisi-kondisi tersebut menyebabkan posisi daya saing Indonesia dalam sektor industri otomotif masih kalah dibandingkan dengan Thailand dan Malaysia. Rendahnya daya saing Indonesia menyebabkan terjadinya relokasi pabrik kendaraan bermotor dari Indonesia secara besar-besaran ke Thailand. Dalam suatu simulasi, satu produsen kendaraan bermotor memperkirakan bahwa biaya produksi kendaraan bermotor roda empat di Thailand adalah 5% lebih rendah daripada biaya produksi di Indonesia.

Matrik Industri Otomotif ASEAN



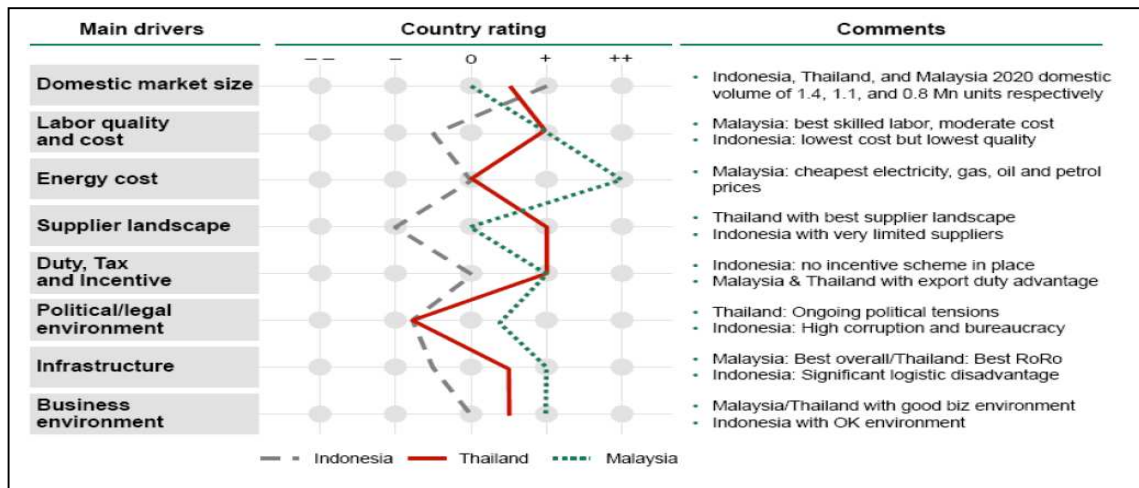
Sumber data: Thailand Automotive Institute

Posisi Indonesia dalam industri otomotif ASEAN digambarkan dalam grafik di atas. Dalam grafik terlihat bahwa pasar produk otomotif di Indonesia adalah yang terbesar di ASEAN, namun demikian pasar yang besar itu belum didukung dengan basis produksi dalam negeri yang kuat. Sebagaimana disebutkan di atas, Thailand mengekspor hampir 50% produksi kendaraan bermotornya dan menurut data *Asia News Network*, Indonesia merupakan pasar ekspor kedua terbesar produk otomotif Thailand setelah Australia. Produk otomotif terbesar yang diimpor dari Thailand adalah kendaraan penumpang dan komponen kendaraan.

Boston Consulting Group (BCG) memperlihatkan faktor-faktor lain yang mempengaruhi posisi daya saing industri otomotif Indonesia dibandingkan dengan negara tetangganya yaitu Thailand dan Malaysia. Dari hampir semua faktor tersebut, Indonesia hanya unggul pada satu faktor yaitu besarnya pasar domestik yang diperkirakan pada tahun 2020 akan mencapai 1,4 juta unit kendaraan. Namun demikian, data dari AAF memperlihatkan bahwa pasar kendaraan bermotor roda empat Thailand pada tahun 2012 telah mencapai lebih dari 1,4 juta unit. Dan jika

memperhitungkan riset dari Frost & Sullivan dimana populasi kendaraan bermotor di Thailand masih jauh dibandingkan dengan Malaysia, Brunei, dan Singapura, maka pertumbuhan pasar domestik Thailand akan jauh meninggalkan Indonesia dalam beberapa tahun ke depan.

Faktor-faktor Daya Saing Industri Otomotif ASEAN



Sumber data: Thailand Automotive Institute

Insentif Fiskal Industri Otomotif

Dalam rangka menghadapi perjanjian perdagangan bebas regional dan juga dalam menghadapi *ASEAN Economic Community 2015*, Frost & Sullivan mengidentifikasi 7 variabel yang diperlukan dalam menghadapi persaingan pada industri otomotif. Salah satu variabel yaitu dukungan pemerintah dalam bentuk insentif perpajakan. Menurut riset BCG, Indonesia tidak memiliki skema insentif yang memadai bagi industri otomotif. Riset *Information Handling Services (IHS)* juga menyatakan bahwa Indonesia tidak memberikan insentif khusus bagi industri otomotif sejak tahun 1999. Pada periode sebelum 1997, Indonesia menerapkan kebijakan perlindungan industri kendaraan bermotor dengan menerapkan bea masuk yang tinggi bagi impor kendaraan bermotor dalam keadaan utuh (*Completely Build Up/CBU*). Di samping itu, dalam rangka meningkatkan industri komponen dalam negeri, pemerintah juga memberikan insentif berupa pengurangan bea masuk terhadap impor kendaraan bermotor berdasarkan pencapaian tingkat kandungan lokal.

Perbandingan Insentif Fiskal Industri Otomotif

| Indonesia | Malaysia | Thailand |
|---|---|--|
| Pembebasan bea masuk atas impor Barang dan Bahan untuk keperluan produksi selama 4 (empat) tahun. | Pioneer Status with income tax exemption of 100% of the statutory income for a period of 10 years | A 50 percent reduction of import duty on machinery, raw material and corporate income tax exemption which is based on three geographical zones with higher incentives for investments located in regions outside of Bangkok. |
| Bea Masuk Ditanggung Pemerintah untuk Industri Kendaraan Bermotor | Investment Tax Allowance of 100% on the qualifying capital expenditure incurred within five years | Investments in R&D and design or technological training qualify for up to three years income tax exemption |
| User Specific Duty Free Scheme (USDFS)-IJEPA | 50% exemption on excise duty for locally assembled/manufactured vehicles or provision under the Industrial Adjustment Fund (IAF) for Hybrid and Electric Vehicles | A 5 percent excise tax reduction on vehicles that use E20 fuel (a mix of petrol with 20 percent ethanol) |
| Tax Allowance bagi industri komponen kendaraan bermotor dan industri ban kendaraan bermotor. | A tax exemption on statutory income equivalent to 30%/50% of the value of increased exports, provided that the goods exported attain at least 30%/50% value-added | A tax exemption on corporate tax for up to eight years for eco car manufacturer |

Sumber data: Kementerian Keuangan RI, Ministry of International Trade and Industri (MITI) Malaysia, KPMG

Insentif yang diberikan oleh pemerintah Indonesia cenderung berfokus pada pengurangan bea masuk bagi impor barang modal. Pemberian insentif bagi impor barang modal dan komponen hanya mendorong industri kendaraan bermotor untuk berkompetisi di dalam negeri dengan kendaraan impor. Sedangkan bagi industri kendaraan bermotor yang berorientasi ekspor yang memanfaatkan kawasan berikat atau fasilitas Kemudahan Impor Tujuan Ekspor (KITE), secara relatif tidak mendapatkan tambahan insentif fiskal.

Sebaliknya, Malaysia dan Thailand banyak memberikan insentif perpajakan selain insentif pengurangan bea masuk impor barang modal dan komponen. Malaysia memberikan fasilitas bebas pajak selama sepuluh tahun bagi industri yang memproduksi barang-barang yang termasuk dalam kategori “*critical and high value-added parts and components*”. Kelompok produk yang termasuk dalam kategori tersebut diantaranya adalah *transmission system* dan *brake*

system. Contoh lain adalah insentif pengurangan pajak penghasilan bagi industri yang berorientasi ekspor jika kandungan lokal produk yang diekspornya melebihi tingkat tertentu.

Thailand juga memberikan insentif pengurangan pajak penghasilan selain insentif pengurangan bea masuk impor barang modal dan komponen. Kegiatan riset dan pengembangan diberikan insentif pajak penghasilan selama tiga tahun. Di samping itu, Thailand juga memberikan insentif perpajakan yang dikaitkan dengan lokasi pabrik dari pusat kota Bangkok. Semakin jauh dari kota Bangkok, insentif yang diberikan juga semakin besar. Insentif terbaru yang diberikan yaitu pengecualian dari pajak penghasilan bagi produsen yang memproduksi kendaraan bermotor ramah lingkungan (*eco car*).

Kurangnya insentif yang diberikan oleh pemerintah Indonesia jika dibandingkan dengan insentif yang diberikan oleh Thailand dan Malaysia menyebabkan terjadinya relokasi industri otomotif dari Indonesia ke negara lain. Salah satu relokasi yang cukup besar adalah industri kendaraan bermotor kategori sedan dengan silinder kurang dari 1500 cc. Pada tahun 1990 an, terdapat hampir 10 merek yang dilakukan perakitannya di Indonesia namun pada tahun 2010 hanya tinggal satu merek yang pada tahun 2011 juga memutuskan untuk keluar dari Indonesia. Saat ini tidak ada lagi pabrik perakitan sedan dengan silinder kurang dari 1500 cc.

Kesimpulan

Industri manufaktur di Indonesia mendapatkan tantangan yang luar biasa dalam beberapa tahun terakhir. Hal ini dapat terlihat dari terus menurunnya komposisi ekspor manufaktur Indonesia yang hanya berkisar 34% pada tahun 2011 dari kisaran 50% pada tahun 2000an. Malaysia dan Thailand memiliki komposisi ekspor manufaktur rata-rata 70%. Kemunduran ini disebabkan salah satunya keterlambatan Indonesia dalam membangun infrastrukturnya. Dalam kondisi infrastruktur yang belum terbangun secara baik, Indonesia telah melakukan pembukaan pasar melalui kerjasama perdagangan bebas baik regional maupun bilateral. Hal ini menyebabkan daya saing industri manufaktur seperti otomotif menjadi lemah. Pada posisi seperti itu, insentif fiskal memainkan peranan penting dalam rangka meningkatkan daya saing industri manufaktur termasuk industri otomotif nasional. Namun demikian, insentif fiskal yang diberikan kepada industri manufaktur dalam bentuk pengurangan bea masuk hanya menyebabkan industri manufaktur kompetitif dalam pasar domestik namun tidak dalam pasar ekspor. Karena itu perlu dipersiapkan insentif fiskal dalam bentuk lain untuk meningkatkan daya saing industri manufaktur yang berorientasi ekspor.

DAFTAR PUSTAKA

Kementerian Perindustrian, Road Map Pengembangan Klaster Industri Prioritas Industri Alat Angkut Tahun 2010 – 2014, 2009

KPMG International, Automotive Momentum – Thailand, 2007

Malaysian Industrial Development Authority (MIDA), Malaysia Automotive Industry, August 2010

Thailand Automotive Institute, Thailand Automotive Industry: Moving Ahead with AEC: Opportunities and Challenges, 2012

Asia News Network, Indonesia rivals Thailand's auto industry Friday, 25 May 2012

Frost & Sullivan, Changing Face of the ASEAN Automotive Industry through 2015 and beyond, 2012

www.miti.gov.my, Official Portal of Ministry of International Trade and Industry Malaysia, Review of National Automotive Policy, 2009

www.gaikindo.or.id, Gabungan Industri Kendaraan Bermotor Indonesia (Gaikindo), Data Statistik Kendaraan Bermotor.

www.asean-autofed.com, ASEAN Automotive Federation.