

As ISSN 2620-9179
SERI ANALISIS EKONOMI
Maret 2021

TRADE AND INDUSTRY BRIEF

Pusat Kajian Iklim Usaha dan Rantai Nilai Global LPEM FEB UIMohamad D. Revindo (revindo@lpem-feui.org)Aditya Alta (aditya@lpem-feui.org)

Pada awal Maret lalu, pemerintah melalui Kementerian Keuangan memberlakukan insentif bagi industri otomotif berupa pembebasan pajak penjualan atas barang mewah (PPnBM) hingga 100 persen. Insentif ini berlaku bagi jenis mobil dengan kapasitas silinder hingga 1500 cc dan kandungan komponen lokal paling sedikit 70 persen. *Trade and Industry Brief* bulan ini membahas kebijakan tersebut, terutama untuk melihat sejauh mana kebijakan tersebut akan efektif mendorong industri otomotif bertahan di tengah pandemi dan melihat tingkat urgensi dari kebijakan sektoral tersebut.

Trade and Industry Brief bulan ini juga melihat perkembangan neraca perdagangan Indonesia per akhir Februari 2021 lalu, yang kembali mencatat surplus cukup besar senilai USD2 miliar, di tengah penurunan nilai ekspor maupun impor. Surplus ini didukung oleh surplus nonmigas yang mencapai USD2,44 miliar yang mampu menutupi defisit migas USD0,44 miliar. Informasi yang digunakan dalam *brief* ini diperoleh dari Berita Resmi Statistik BPS, Statistik Ekonomi dan Keuangan Bank Indonesia, *ITC Trademap*, dan berbagai sumber lainnya.

A. Topik Khusus Maret: Menimbang Urgensi dan Efektivitas Insentif Pembelian Mobil di Tengah Pandemi

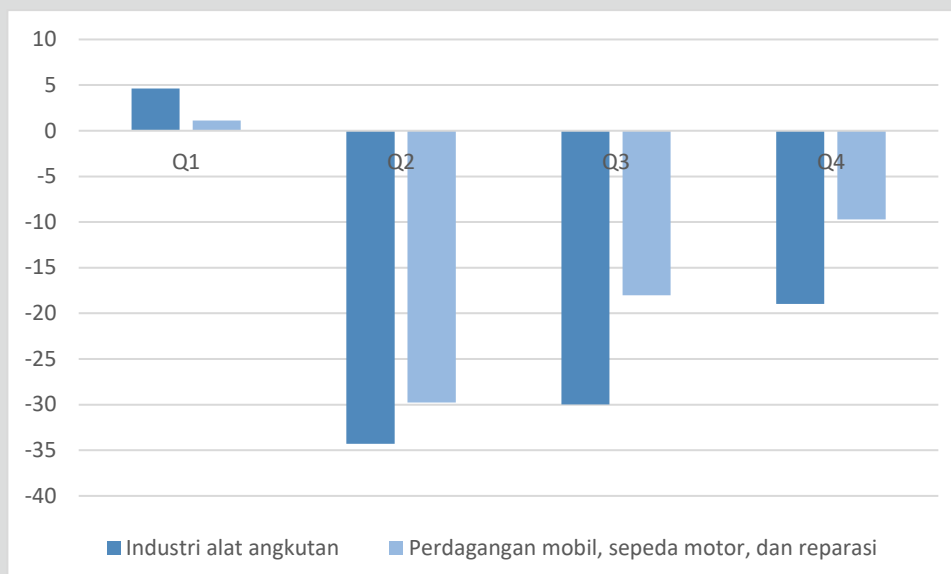
Pada awal Maret lalu, pemerintah melalui Kementerian Keuangan resmi memberlakukan insentif bagi pembelian mobil berupa pembebasan pajak penjualan atas barang mewah (PPnBM) hingga 100 persen. Insentif ini berlaku bagi jenis mobil tertentu dengan kapasitas silinder hingga 1500 cc dan kandungan komponen lokal paling sedikit 70 persen. Skema pembebasan PPnBM ini dilakukan secara gradual, dengan nilai PPnBM ditanggung pemerintah 100 persen untuk masa pajak Maret-Mei 2021, 50 persen untuk Juni-Agustus 2021, dan 25 persen untuk September-Desember 2021.

Inisiatif ini merupakan bagian dari program pemulihan ekonomi nasional. Di antara subsektor industri pengolahan, industri alat angkutan memang merupakan yang paling terpuak oleh pandemi COVID-19. PDB

industri alat angkutan mengalami kontraksi hingga 34,29 persen (*y-on-y*) pada kuartal II 2020, 29,98 persen (*y-on-y*) pada kuartal III 2020, dan 18,98 persen (*y-on-y*) pada kuartal IV 2020 (Gambar 1). Walaupun penyusutan ini terus mengecil tiap kuartal, produksi dan penjualan mobil *wholesale* secara *y-on-y* pada kuartal IV 2020 masih mengalami penurunan cukup dalam sebesar 38,09 persen dan 41,83 persen.

Untuk saat ini, efektivitas insentif terhadap penjualan dan produksi mobil belum dapat dipastikan. Namun demikian, terdapat beberapa argumen pro dan kontra pemberian insentif yang dapat didiskusikan.

Argumen pendukung pertama adalah terkait kontribusi sektor otomotif yang cukup besar, yakni sekitar enam persen dari PDB nasional [1].



Gambar 1: Pertumbuhan PDB Lapangan Usaha Terkait Produksi dan Penjualan Kendaraan, Q1-Q4 2020 (Y-on-Y)

Sumber: BPS (2020)

Kedua, industri otomotif memiliki *multiplier effect* yang cukup besar karena keterkaitan yang besar dengan industri hulu. Peningkatan produksi dan penjualan mobil dapat mendorong permintaan terhadap industri komponen, suku cadang, logam, dan jasa keuangan.

Ketiga, yang lebih mendesak adalah penjualan mobil diperlukan untuk mengurangi akumulasi stok mobil yang belum terjual di *dealer*. Misalnya, pada September 2020, Gaikindo menyatakan masih terdapat 5.192 unit mobil yang menumpuk, yang merupakan selisih antara jumlah penjualan *wholesale* 48.554 unit dengan jumlah penjualan *retail* 43.362 unit [2].

Keempat, insentif ini juga diharapkan mendorong kelompok pendapatan menengah-atas untuk menyuntikkan dana ke perekonomian dengan cara membelanjakan tabungannya yang cenderung meningkat selama pandemi [3]. Menteri Keuangan menyatakan bahwa kelompok menengah atas memang cenderung menahan laju konsumsinya selama pandemi.

Kelima, insentif ini juga relatif 'murah' karena pemerintah tidak secara aktual mengeluarkan uang dari anggarannya yang terbatas. Pemerintah hanya berkomitmen untuk tidak memungut PPnBM atas transaksi yang terjadi. Kekhawatiran adanya potensi kehilangan pendapatan dari PPnBM juga tidak relevan karena tanpa insentif ini penjualan mobil juga sangat sedikit terjadi, yang artinya dengan ada atau tidaknya insentif pemerintah tetap tidak akan mendapatkan PPnBM. Dengan insentif yang murah ini, pemerintah dapat memfokuskan anggarannya untuk kelompok masyarakat ekonomi terlemah dan UMKM.

Selain berbagai argumen pro-insentif tersebut, menarik juga dibahas beberapa kritik yang berkembang di publik. Pertama, walaupun secara *y-on-y* masih mengalami pertumbuhan negatif, secara *q-to-q* industri otomotif sebenarnya sudah mulai bangkit sejak kuartal III 2020. Industri alat angkutan mencatatkan kontraksi 2,41 persen pada kuartal I serta 37,54 persen pada kuartal II 2020 (*q-to-q*), namun mengalami pertumbuhan 17,48 persen dan 13,14 persen

pada kuartal III dan IV (*q-to-q*). Demikian pula dengan perdagangan mobil, sepeda motor, dan reparasinya yang menyusut 3,01 persen dan 30,60 persen pada kuartal I dan II 2020 (*q-to-q*) namun mencatatkan pertumbuhan positif 21,71 persen dan 10,09 persen pada kuartal III dan IV 2020 (*q-to-q*).

Jika memang permintaan mobil sudah mulai bangkit sejak sebelum ada insentif, maka pembebasan PPnBM dipandang sebagai kehilangan potensial penerimaan negara. Simulasi Kementerian Perindustrian dan Kementerian Keuangan menunjukkan bahwa dengan insentif ini besarnya PPnBM yang tidak dipungut pemerintah diperkirakan mencapai IDR2,3 triliun pada 2021 [4].

Kedua, perlu diantisipasi bahwa pemberian insentif industri otomotif ini akan diikuti permintaan insentif dari berbagai industri lain yang terdampak COVID-19.

Ketiga, terdapat pula pandangan bahwa bentuk insentif yang lebih tepat adalah pada sisi pengusaha, dengan memperbanyak keringanan pajak yang mengarah pada pemutusan hubungan kerja masal. Pemberian insentif di sisi konsumen seperti pembebasan PPnBM dipandang belum tentu efektif mengingat kondisi pandemi dengan mobilitas yang berkurang dapat mengurungkan niat konsumen membeli mobil sekalipun harganya turun. Data Google Mobility Indonesia menunjukkan bahwa secara nasional, antara akhir Januari hingga awal Maret 2021, kunjungan ke lokasi retail dan rekreasi masih menurun 20 persen, sedangkan kunjungan ke tempat kerja berkurang 15 persen dibanding waktu *baseline* (lima minggu pertama tahun 2020 sebelum pandemi) [5].

Bagaimana dengan pengalaman di negara lain? Secara umum, stimulus pemulihan ekonomi terkait pandemi di berbagai negara mencakup seluruh sektor industri, tidak hanya otomotif. Stimulus ini kebanyakan menyo-

pelaku usaha melalui pemberian keringanan pajak dan relaksasi serta restrukturisasi kredit untuk menjamin likuiditas. Pemerintah Indonesia sendiri sudah memberikan paket stimulus serupa melalui program Pemulihan Ekonomi Nasional sejak pertengahan 2020. Memang, beberapa negara Eropa seperti Jerman, Prancis, Italia, dan Spanyol memberikan subsidi khusus untuk pembelian mobil sejak tahun lalu. Namun, insentif ini dikhususkan untuk pembelian mobil listrik dan hibrida atau daur ulang dan *trade-in* mobil beremisi tinggi [6]. Di sisi lain, Tiongkok menawarkan subsidi mobil baik untuk tipe emisi rendah maupun konvensional dan berhasil membangkitkan pertumbuhan penjualan mobil pada Mei 2020 hingga 15 persen (*y-on-y*) [7]. Akan tetapi, sulit untuk tidak mengaitkan keberhasilan insentif pembelian mobil di Tiongkok ini dengan keberhasilan Tiongkok dalam menangani pandemi secara umum dan mengembalikan daya beli konsumen.

[1] Koran Tempo,
<https://koran.tempo.co/read/berita-utama/462290/alasan-pemerintah-turunkan-pajak-mobil-baru?>

[2] CNN Indonesia,
<https://www.cnnindonesia.com/teknologi/20201016181346-384-559380/gaikindo-penjualan-mobil-saat-pandemi-berat-capai-target>.

[3] Lokadata,
<https://lokadata.id/artikel/pertumbuhan-minus-akibat-kelas-menengah-atas-gemar-menabung>.

[4] Katadata,
<https://katadata.co.id/yuliawati/finansial/602bcc8d10eea/menimbang-potensi-pembebasan-pajak-mobil-untuk-bantu-pemulihan-ekonomi>.

[5] Google,
https://www.gstatic.com/covid19/mobility/2021-03-07_ID_Mobility_Report_id.pdf.

[6] S&P Global,
<https://www.spglobal.com/marketintelligence/en/news-insights/latest-news-headlines/governments-tie-auto-industry-stimulus-packages-to-cleaner-mobility-59017853>.

[7] Ibid.

B. Ringkasan Kinerja dan Prospek Perdagangan dan Industri

1. Neraca Perdagangan dan Harga Komoditas

Neraca perdagangan Indonesia pada Februari 2021 mencatat surplus cukup besar senilai USD2,00 miliar. Surplus ini sekaligus menyambung surplus neraca perdagangan pada Januari lalu yang juga cukup besar senilai USD1,96 miliar. Surplus Februari 2021 ini didorong oleh surplus pada neraca nonmigas yang mencapai USD2,44 miliar, sementara neraca migas kembali mencatatkan defisit senilai USD0,44 miliar. Sebagai perbandingan, pada Januari lalu neraca nonmigas mencatatkan surplus sebesar USD2,63 miliar sementara neraca migas mengalami defisit senilai USD0,67 miliar.

Secara kumulatif, sepanjang dua bulan pertama tahun 2021 neraca perdagangan Indonesia berada dalam keadaan surplus senilai USD3,96 miliar. Surplus neraca perdagangan nonmigas sebesar USD5,08 miliar sepanjang Januari-Februari 2021 menutupi neraca perdagangan migas yang mengalami defisit sebesar USD1,11 miliar.

2. Kinerja Ekspor

Kinerja ekspor Indonesia pada Februari 2021 menunjukkan penurunan dibandingkan Januari. Nilai total ekspor Indonesia pada Februari 2021 tercatat USD15,27 miliar atau turun 0,19 persen dibanding Januari. Sebaliknya, jika dibandingkan Februari 2020, nilai ekspor Februari 2021 menunjukkan peningkatan 8,56 persen.

Komposisi ekspor sepanjang Januari-Februari 2021 sangat didominasi produk nonmigas (94,29 persen) dibandingkan migas (5,71 persen). Komoditas utama ekspor migas berasal dari pertambangan gas dan minyak mentah, sedangkan hasil olahan minyak dan gas masih terbatas. Kontributor utama ekspor nonmigas adalah produk industri pengolahan

(78,96 persen), disusul pertambangan dan lainnya (13,21 persen), dan terakhir pertanian (2,12 persen).

Berdasarkan 10 kelompok produk utama ekspor, lima kontributor utama ekspor nonmigas sepanjang Januari-Februari 2021 terdiri dari: 1) HS 15: lemak dan minyak hewan/nabati (14,15 persen); 2) HS 27: bahan bakar mineral (13,34 persen); 3) HS 72: besi dan baja (7,74 persen); 4) HS 87: kendaraan dan bagiannya (5,34 persen); dan 5) HS 84: mesin dan peralatan mekanis (3,64 persen).

Negara yang menjadi tujuan ekspor utama produk nonmigas Indonesia selama Januari-Februari 2021 adalah Tiongkok (20,83 persen dari total ekspor nonmigas). Negara tujuan ekspor utama berikutnya secara berturut-turut adalah Amerika Serikat (12,27 persen), Jepang (8,51 persen), India (5,65 persen), dan Malaysia (5,17 persen). Peran kelima negara tujuan utama tersebut mencapai 52,43 persen dari total nilai ekspor nonmigas, sedangkan kontribusi ekspor ke 13 negara tujuan utama selama Januari-Februari 2021 mencapai 71,81 persen. Secara umum tujuan ekspor selama dua bulan pertama tahun 2021 lebih terkonsentrasi dibanding tahun lalu. Porsi ekspor ke Tiongkok mengalami kenaikan dibanding porsi ekspor Januari-Desember 2020 (19,31 persen). Di lain pihak, Malaysia masuk ke dalam lima negara tujuan utama menggantikan posisi Singapura.

Ditinjau dari provinsi asal, lima provinsi dengan sumbangan ekspor barang terbesar selama Januari-Februari 2021 adalah Jawa Barat (16,90 persen), Jawa Timur (10,56 persen), Riau (8,63 persen), Kalimantan Timur (8,48 persen), dan Kepulauan Riau (7,10 persen). Kelimanya menyumbangkan lebih dari setengah total nilai ekspor barang nasional.

3. Perkembangan Impor

Selama Februari 2021, nilai impor Indonesia tercatat USD13,26 miliar atau turun 0,49 persen dibanding Januari. Sebaliknya, jika dibandingkan dengan Februari 2020 nilai impor Februari 2021 meningkat sebesar 14,86 persen.

Kontributor utama impor selama Januari-Februari 2021 adalah produk nonmigas (89,26 persen), sementara sisanya adalah komoditas migas (10,74 persen) yang sebagian besar berupa hasil olahan minyak bumi untuk bahan bakar dan bahan baku industri. Menurut penggunaannya, sebagian besar impor selama Januari-Februari 2021 digunakan untuk bahan baku dan penolong (74,58 persen) serta barang modal (15,51 persen), dan sebagian kecil digunakan untuk penggunaan akhir atau konsumsi langsung (9,91 persen).

Secara lebih spesifik, lima kontributor utama impor nonmigas selama Januari-

Februari 2021 adalah: 1) HS 85: mesin dan perlengkapan elektrik (15,24 persen); 2) HS 72: besi dan baja (5,64 persen); 3) HS 38: berbagai produk kimia (2,63 persen); 4) HS 23: ampas/sisa industri makanan (2,33 persen); dan 5) HS 17: gula dan kembang gula (2,26 persen). Komoditas impor tersebut umumnya adalah input penting di dalam proses produksi barang dan jasa domestik.

Sebagian besar impor nonmigas selama Januari-Februari 2021 didominasi oleh Tiongkok (33,95 persen). Negara asal utama impor berikutnya secara berturut-turut adalah Jepang (7,83 persen), Singapura (5,53 persen), Korea Selatan (5,44 persen), dan Thailand (5,14 persen). Kelima negara tersebut menyumbangkan 57,89 persen nilai impor nonmigas, sedangkan kontribusi 13 negara asal impor utama mencapai 80,68 persen. Hal ini menunjukkan impor cenderung sangat terkonsentrasi dari beberapa negara mitra saja.

C. Ringkasan Angka Penting

Neraca perdagangan barang:

- ◆ Total: surplus USD2,00 miliar (Feb '21); surplus USD3,96 miliar (Jan-Feb '21)
- ◆ Migas: defisit USD0,44 miliar (Feb '21); defisit USD1,11 miliar (Jan-Feb '21)
- ◆ Nonmigas: surplus USD2,44 miliar (Feb '21); surplus USD5,08 miliar (Jan-Feb '21)

Pertumbuhan nilai ekspor:

- ◆ Total: -0,19% (Feb '21 *m-to-m*); 8,56% (Feb '21 *y-on-y*); 10,35% (Jan-Feb '21 *y-on-y*)
- ◆ Migas: -2,63% (Feb '21 *m-to-m*); 6,90% (Feb '21 *y-on-y*); 7,60% (Jan-Feb '21 *y-on-y*)
- ◆ Nonmigas: -0,04% (Feb '21 *m-to-m*); 8,67% (Feb '21 *y-on-y*); 10,52 (Jan-Feb '21 *y-on-y*)

Komposisi nilai ekspor nonmigas Jan-Feb '21: industri pengolahan (78,96%), pertambangan dan lainnya (13,21%), pertanian (2,12%)

Produk utama ekspor nonmigas Jan-Feb '21: lemak dan minyak hewan/nabati (14,15%); bahan bakar mineral (13,34%); besi dan baja (7,74%); kendaraan dan bagiannya (5,34%); mesin dan peralatan mekanis (3,64%)

Tujuan utama ekspor nonmigas Jan-Feb '21: Tiongkok (20,83%), Amerika Serikat (12,27%),

Jepang (8,51%), India (5,65%), Malaysia (5,17%)

Provinsi asal ekspor Jan-Feb '21:

Jawa Barat (16,90%), Jawa Timur (10,56%), Riau (8,63%), Kalimantan Timur (8,48%), Kepulauan Riau (7,10%)

Pertumbuhan nilai impor:

- ◆ Total: -0,49% (*m-to-m*); 14,86% (*y-on-y*); 3,01% (Jan-Feb '21 *y-on-y*)
- ◆ Migas: -15,95% (*m-to-m*); -25,37% (*y-on-y*); -23,53% (Jan-Feb '21 *y-on-y*)
- ◆ Nonmigas: 1,54% (*m-to-m*); 22,03% (*y-on-y*); 7,50% (Jan-Feb '21 *y-on-y*)

Komposisi impor Jan-Feb '21:

- ◆ Berdasarkan penggunaan: bahan baku dan penolong (74,58%), barang modal (15,51%), barang konsumsi (9,91%)
- ◆ Berdasarkan produk utama: mesin dan perlengkapan elektrik (15,24%), besi dan baja (5,64%), berbagai produk kimia (2,63%), ampas/sisa industri makanan (2,33%), gula dan kembang gula (2,26%)

Asal utama impor nonmigas Jan-Feb '21:

Tiongkok (33,95%), Jepang (7,83%), Singapura (5,53%), Korea Selatan (5,44%), Thailand (5,14%)