

Model Perhitungan Biaya-Manfaat Kesejahteraan dan Larangan Impor, Tarif dan Persyaratan Kandungan Lokal : Kasus Proteksi dalam Industri Otomotif Indonesia

Siahaan, Tangkas Arief Manuasar, author

Deskripsi Lengkap: <https://lib.ui.ac.id/detail?id=20184725&lokasi=lokal>

Abstrak

Industri kendaraan bermotor Indonesia dilindungi oleh larangan impor kendaraan dalam bentuk CBU (Completely Built-Up), tarif atas impor kendaraan dalam bentuk CKD (Completely Knocked-Down) dan persyaratan kandungan lokal. Tulisan ini bertujuan melakukan pengukuran atas biaya perekonomian yang ditimbulkan oleh regime proteksi tersebut, serta pengukuran atas besarnya perubahan biaya neto oleh adanya reformasi kebijakan, yaitu dari proteksi yang bersifat hambatan kuantitatif (larangan impor dan persyaratan kandungan lokal) kebentuk proteksi tarif semata. Termasuk di dalam pengukuran adalah besarnya transfer dan biaya diantara kelompok-kelompok masyarakat dalam perekonomian. Sekalipun telah banyak literatur yang memberikan penjelasan teoritis atas biayamanfaat yang ditimbulkan oleh proteksi, namun perhitungan aktualnya, terutama bagi Indonesia, masih jarang dilakukan. Metode perhitungan menggunakan model yang dikembangkan oleh Wendy E. Takacs. Suatu model analisa keseimbangan statis, untuk membandingkan dua skenario kebijaksanaan dalam suatu periode. Dalam hal ini kondisi keseimbangan dalam pasar kendaraan dibawah regime yang protektif dengan pasar kendaraan dibawah regime tarif semata. Dampak dari suatu kebijaksanaan dilihat sebagai dampak perubahan dalam nilai-nilai parameter kebijaksanaannya terhadap perubahan dalam nilai kerugian dan transfer diantara kelompokkelompok dalam masyarakat. Hasil perhitungan menunjukkan bahwa regime otomotif yang protektif telah menimbulkan sejumlah transfer kepada industri perakitan dan industri komponen diatas kerugian yang harus dipikul oleh konsumen. Konsumen membayar 18-19 juta rupiah lebih mahal dari yang semestinya dibayar jika pasar dalam persaingan bebas. Penghapusan larangan impor kendaraan dalam bentuk CBU semestinya memberi peluang bagi impor yang tidak terbatas, pada tingkat tarif yang berlaku. Harga yang harus dibayar oleh konsumen juga turun menjadi harga impor plus tarif. Secara keseluruhan, penghapusan proteksi dalam bentuk pembatasan kuantitatif, dan menggantikannya dengan proteksi dalam bentuk tarif semata, semestinya lebih menguntungkan konsumen. Namun tingkat tarif yang demikian tinggi justru menyebabkan kerugian konsumen per unit kendaraan sebesar, berturut-turut, 42 juta rupiah, 23juta rupiah dan 19 juta rupiah, berdasarkan asumsi tarif 200%, 100% dan 80%. Jika pemerintah bersungguh-sungguh dengan komitmennya dalam mendorong industri otomotif agar lebih berdaya saing, maka deregulasi Juni'93 harus dilanjutkan dengan kebijakan penurunan tarif secara berangsur-angsur, hingga tarif atas kendaraan CBU dan CKD hilang sama sekali. Program-program penciutan merek juga perlu dilanjutkan, hingga produksi kendaraan di Indonesia hanya terbatas pada beberapa merek kendaraan. Dan akhirnya, untuk mengantisipasi perdagangan bebas di masa mendatang, kebijakan industri otomotif harus mengubah orientasinya dari substitusi impor ke arah promosi ekspor.