



# BULETIN APBN

Vol. VIII, Edisi 8, April 2023

## Mengejar Target Ekspor Satu Juta Mobil

*p.3*

## Sewindu Implementasi Tol Laut: Ketimpangan Muatan Masih Terjadi

*p.8*

## Memotret Risiko Penerimaan Pajak Dari Perubahan Variabel Makro Ekonomi 2023

*p.12*

ISO 9001:2015  
Certificate No. IR/QMS/00138



ISSN 2502-8685



# Dewan Redaksi

## Pengarah

Dr. Inosentius Samsul, S.H.,  
M.Hum.

## Penanggung Jawab

Drs. Helmizar, M.E.

## Pemimpin Redaksi

Robby Alexander Sirait

## Redaktur

Adhi Prasetyo Satriyo Wibowo  
Dahiri  
Martha Carolina

## Rastri Paramita

Rosalina Tineke Kusumawardhani  
Tio Riyono

## Editor

Riza Aditya Syafri

## Mengejar Target Ekspor Satu Juta Mobil

p.3

Sebagai salah satu andalan ekspor non migas Indonesia, pemerintah menargetkan ekspor satu juta unit kendaraan CBU kepada industri otomotif. Namun masih terdapat beberapa tantangan yang dihadapi, untuk itu pemerintah perlu meningkatkan infrastruktur fasilitas pengujian emisi dalam meningkatkan standar emisi, meningkatkan logistik nasional, mengembangkan standar kualitas CBU yang lebih tinggi, mendorong kompetensi SDM di kalangan IKM pemasok komponen otomotif, serta peningkatan investasi dan pentingnya Free Trade Agreement.

p.8

## Sewindu Implementasi Tol Laut: Ketimpangan Muatan Masih Terjadi

Implementasi program Tol Laut setidaknya telah berlangsung selama delapan tahun. Tujuan program ini untuk mengurangi disparitas harga antara wilayah Timur dan Barat Indonesia sudah mulai menunjukkan hasil. Seiring bertambahnya rute yang dilayani kapal Tol Laut, permasalahan ketimpangan muatan balik masih menjadi tantangan. Pola Hub and Spoke dinilai dapat menjadi tumpuan utama dalam mengatasi ketimpangan kapasitas muatan tersebut.

## Memotret Risiko Penerimaan Pajak Dari Perubahan Variabel Makro Ekonomi 2023

p.12

Ditengah kekhawatiran akan risiko ketidakpastian ekonomi global akibat potensi resesi dan konflik Rusia-Ukraina pemerintah menargetkan peningkatan penerimaan pajak sebesar Rp1.718 triliun atau 6,8 persen dari outlook 2022. Risiko perlambatan pertumbuhan ekonomi berpotensi menurunkan penerimaan pajak sebesar Rp8,4 triliun. Inflasi yang tinggi dan depresiasi nilai tukar rupiah justru sebaliknya meningkatkan potensi penerimaan pajak masing-masing sebesar Rp18 triliun dan Rp52 triliun pada 2023.

Kritik/Saran

<http://puskajianggaran.dpr.go.id/kontak>



Terbitan ini dapat diunduh di halaman website [www.puskajianggaran.dpr.go.id](http://www.puskajianggaran.dpr.go.id)

# Mengejar Target Ekspor Satu Juta Mobil

Rosalina Tineke Kusumawardhani<sup>\*)</sup>

## Abstrak

Sebagai salah satu andalan ekspor non migas Indonesia, pemerintah menargetkan ekspor satu juta unit kendaraan CBU kepada industri otomotif. Namun masih terdapat beberapa tantangan yang dihadapi, untuk itu pemerintah perlu meningkatkan infrastruktur fasilitas pengujian emisi dalam meningkatkan standar emisi, meningkatkan logistik nasional, mengembangkan standar kualitas CBU yang lebih tinggi, mendorong kompetensi SDM di kalangan IKM pemasok komponen otomotif, serta peningkatan investasi dan pentingnya Free Trade Agreement.

Salah satu produk andalan ekspor non migas Indonesia adalah produk-produk otomotif. Industri otomotif sendiri merupakan penyumbang PDB terhadap negara dan menteri perindustrian sangat aktif untuk mendorong peningkatan usaha, investasi, transfer teknologi (Kemenperin, 2019). Kontribusi industri otomotif terhadap pertumbuhan industri dan perekonomian terlihat dari peningkatan kontribusinya terhadap PDB dari tahun ke tahun. Produk kendaraan bermotor produksi dalam negeri juga telah mampu menembus pasar ekspor ke lebih dari 80 negara. Bahkan, rantai nilai industri tersebut memberikan dampak kepada lebih dari 1,5 juta orang yang bekerja di sektor otomotif. Oleh karena itu, Pemerintah secara konsisten menjalankan program pengembangan industri otomotif nasional termasuk menarik investasi di sektor ini.

Menilik data dari Gabungan Industri Kendaraan Bermotor Indonesia (Gaikindo), Indonesia berhasil mengekspor CBU sebesar 473 ribu unit mobil pada tahun 2022, yang mana meningkat 60,7 persen bila dibandingkan dengan tahun 2021 yang berjumlah 294 ribu unit mobil (gambar 1). Bahkan, jika melihat lebih jauh jumlah ekspor CBU tahun 2022 melebihi kondisi pra pandemi tahun 2019. Hal yang menarik juga terjadi pada saat pandemi melanda yakni di

tahun 2020. Pada saat itu pasar domestik industri otomotif anjlok yang pada akhirnya membuat produksi otomotif di tanah air terpankaskan hingga sebanyak 578.321 unit (retail sales). Namun kinerja ekspor CBU tidak menunjukkan perubahan yang berarti yaitu sebanyak 232.176 unit yang menopang lebih dari 34 persen dari total produksi otomotif nasional.

Gambar 1. Jumlah Ekspor-Impor CBU Indonesia Tahun 2018-2022 (Unit)



Sumber: Gaikindo, 2022.

Berdasarkan negara tujuan ekspor, sebagian besar ekspor mobil berpenumpang (*Completely Build Up/ CBU*) ke Filipina, dengan nilai sebesar US\$1,22 miliar pada Oktober 2022, yang berkontribusi 26,67 persen dari total ekspor mobil Indonesia ke dunia (Tabel 1). Pada periode ini, ekspor mobil penumpang ke Filipina tumbuh 95,35 persen YoY. Namun, dikarenakan meningkatnya ekspor mobil

<sup>\*)</sup> *Analisis APBN ASN, Pusat Kajian Anggaran, Badan Keahlian, Setjen DPR RI.*

Tabel 1. Tujuan Utama Ekspor Mobil CBU Indonesia

NO	NEGARA	NILAI : USD JUTA				Pertumbuhan (%) 2022/2021	Trend (%) 2017-2021	Share (%) 2022	
		2017	2020	2021	JANUARI - OKTOBER				
					2021	2022			
<b>TOTAL MOBIL PENUMPANG</b>		<b>3,098.17</b>	<b>2,689.17</b>	<b>3,358.48</b>	<b>2,695.69</b>	<b>4,566.85</b>	<b>69.41</b>	<b>-0.36</b>	<b>100.00</b>
1	FILIPINA	1,204.65	781.13	832.70	623.47	1,217.95	95.35	-10.45	26.67
2	VIETNAM	241.52	354.87	446.83	403.12	798.08	97.98	16.09	17.48
3	SAUDI ARABIA	494.13	442.69	589.69	476.57	655.66	37.58	5.38	14.36
4	THAILAND	176.92	235.25	190.15	171.56	335.78	95.72	1.85	7.35
5	MEKSIKO	110.26	131.68	185.43	136.16	258.70	90.01	15.33	5.66
6	UNI EMIRAT ARAB	126.04	79.78	159.52	125.38	207.58	65.56	-0.76	4.55
7	JEPANG	134.86	122.76	163.67	128.09	142.61	11.33	2.32	3.12
8	PERU	44.38	55.91	109.21	88.29	121.89	38.05	19.88	2.67
9	REP.AFRIKA SELATAN	53.76	34.59	52.46	45.93	87.83	91.21	-10.45	1.92
10	CHILI	10.06	18.83	60.71	40.29	76.92	90.94	55.41	1.68
<b>SUBTOTAL</b>		<b>2,596.57</b>	<b>2,257.50</b>	<b>2,790.37</b>	<b>2,238.86</b>	<b>3,903.00</b>	<b>74.33</b>	<b>0.29</b>	<b>85.46</b>
<b>LAINNYA</b>		<b>501.60</b>	<b>431.67</b>	<b>568.11</b>	<b>456.83</b>	<b>663.85</b>	<b>45.32</b>	<b>-2.91</b>	<b>14.54</b>

Sumber: BPS, 2023.

ini, Filipina mencoba menghambat dengan mengenakan *safeguard* berupa bea masuk tindakan pengamanan sementara (BMTSPs) terhadap produk mobil impor jenis mobil penumpang dan *light commercial vehicle* (LCV) atau kendaraan niaga, termasuk mobil asal Indonesia yang diberlakukan sejak tanggal 5 Januari 2021. Selain Filipina, pasar utama lainnya yaitu Vietnam, Saudi Arabia, Thailand, dan Meksiko. Dari kesepuluh pasar tujuan utama, mayoritas merupakan negara di kawasan Asia, Timur Tengah, dan Afrika.

Dari sisi nilai, berdasarkan data BPS pada tahun 2022, ekspor CBU tersebut mencapai US\$5,7 miliar atau meningkat 63,5 persen dibanding tahun 2021 yang mencapai US\$3,5 miliar. Apabila nilai ekspor dan impor kendaraan CBU dibandingkan menghasilkan surplus devisa sebesar US\$3,4 miliar, meningkat 64 persen dibandingkan tahun 2021 yang berjumlah US\$2 miliar. Walaupun perkembangan ekspor kendaraan CBU menunjukkan peningkatan, namun hal ini masih jauh dari target Pemerintah yakni ekspor satu juta mobil dari Indonesia pada 2025. Untuk itu diperlukan strategi dalam menghadapi tantangan ekspor di sektor otomotif.

### Strategi Pemerintah Indonesia Dalam Mendorong Ekspor Otomotif

Guna mendorong pembangunan terhadap sektor industri otomotif, pemerintah

mengupayakan dengan berbagai kebijakan dan kerja sama. Diantaranya dengan melakukan kerja sama dengan Japan International Cooperation Agency (JICA). Terdapat tiga *pilot project* yang akan dilakukan sebagai implementasi dari program kerja sama tersebut. Ketiga *pilot project* tersebut adalah program *matchinghub*, program pendampingan *research, development and design* (R&D&D), serta program pengembangan strategi ekspor untuk industri otomotif Indonesia. Riset dan kajian adalah modal yang penting bagi penyusunan kebijakan pengembangan industri otomotif. Diharapkan melalui kerja sama tersebut, hasil kajian-kajian di sektor otomotif dari JICA dapat diterapkan di industri otomotif Indonesia. Selanjutnya, guna memperkuat daya saing industri otomotif, Pemerintah memberikan fasilitas dan insentif fiskal untuk industri otomotif, termasuk *Super Deduction Tax* 300 persen sesuai PMK 153/2020 bagi industri manufaktur yang berinvestasi dalam hal penelitian dan pengembangan. Tujuan kedepannya yakni untuk menurunkan biaya produksi otomotif di Indonesia sekaligus mendapatkan sumber daya manusia yang kompeten sesuai melalui kegiatan pengembangan vokasi.

Pemerintah juga berupaya mendorong percepatan proses ekspor dengan memberikan tiga kemudahan (Mahendra dan Widanta, 2021). **Pertama**, ekspor

kendaraan bermotor CBU dapat dimasukkan ke Kawasan Pabean tempat pemuatan sebelum pengajuan dokumen Pemberitahuan Ekspor Barang (PEB). **Kedua**, pemasukan ke Kawasan Pabean tidak memerlukan Nota Pelayanan Ekspor (NPE). Terakhir, pembetulan jumlah dan jenis barang paling lambat dilakukan tiga hari sejak tanggal keberangkatan kapal. Selain itu, penyederhanaan aturan tersebut akan mempermudah proses dengan mengintegrasikan data yang masuk pada *in-house system* Indonesia Kendaraan Terminal dan sistem Direktorat Jenderal Bea dan Cukai untuk kemudian dilakukan *barcode scanning* terhadap *vehicle identification number* setiap kendaraan bermotor yang akan diekspor.

Meskipun demikian, peningkatan ekspor mobil Indonesia tentu memerlukan dukungan dan kerja sama dari produsen otomotif, organisasi industri, dan masyarakat Indonesia secara keseluruhan. Selain itu juga terdapat beberapa tantangan yang menjadi perhatian bagi pemerintah dalam ekspor CBU yang akan dipaparkan pada bagian selanjutnya.

### **Standar Emisi Belum Sesuai Dengan Negara Tujuan**

Isu lingkungan dan energi belakangan ini menjadi tantangan dalam ekspansi industri otomotif nasional ke pasar global. Saat ini sejumlah negara telah meningkatkan standar emisi kendaraannya di level Euro 5 bahkan Euro 6. Sedangkan, mobil yang dibuat di dalam negeri baru saja beralih dari Euro 2 ke Euro 4 pada April 2022 lalu. Sementara itu, Vietnam mulai tahun 2022 ini sudah menerapkan standar emisi Euro 5. Mobil buatan Indonesia seperti Honda Brio yang masih menerapkan Euro 4 tak lagi bisa diekspor ke Vietnam karena terkendala di standar emisi. Untuk mengadopsi standar emisi yang lebih tinggi, yang dibutuhkan adalah bahan bakar yang lebih bersih. Hal tersebut akan menjadi tantangan di masa depan. Untuk itu pemerintah perlu meningkatkan infrastruktur fasilitas pengujian emisi dan penyediaan bahan bakar dalam

meningkatkan standar emisi menjadi Euro 5 bahkan Euro 6. Selain itu, pemerintah perlu mendorong pabrikan mampu memproduksi mobil dengan level Euro 5 dan Euro 6.

### **Infrastruktur dan Logistik yang Belum Memadai**

Dalam proses ekspor kendaraan CBU juga memerlukan infrastruktur logistik dan transportasi yang baik untuk memastikan mobil dapat tiba di negara tujuan dengan cepat dan aman. Masalah seperti biaya pengiriman yang tinggi, keterlambatan pengiriman, atau kerusakan pada kendaraan saat pengiriman dapat menjadi tantangan dalam ekspor CBU. Tingginya biaya logistik menjadi beban tersendiri khususnya bagi industri manufaktur. Hal ini berpotensi membuat kendaraan Indonesia menjadi kurang kompetitif di pasar global. Pembangunan konektivitas infrastruktur di Indonesia dengan mengedepankan efisiensi biaya logistik menjadi sangat penting. Untuk itu pemerintah Indonesia perlu mempercepat pembangunan konektivitas infrastruktur serta memperkuat sistem logistik nasional.

### **Tingginya Impor Komponen Kendaraan**

Proses manufaktur otomotif Indonesia masih bergantung pada komponen impor. Hal ini diakibatkan kurang berkembangnya industri komponen domestik. Ketidaktersediaan komponen lokal yang memadai membuat pabrikan otomotif mengandalkan pasokan dari luar negeri. Impor komponen kendaraan bermotor terbesar berasal dari Jepang, yakni mencapai US\$763,8 juta pada tahun 2020. Impor komponen kendaraan terbesar selanjutnya berasal dari Thailand dan Tiongkok, yang pada tahun 2020 nilai impornya berturut-turut sebesar US\$478,1 juta dan US\$208,0 juta. Ketiga negara ini menduduki peringkat teratas asal impor terbesar komponen kendaraan Indonesia. Padahal, aktivitas impor sangat dipengaruhi oleh fluktuasi kurs mata uang asing. Pelaku industri otomotif nasional harus mendorong kompetensi SDM di kalangan Industri Kecil dan Menengah (IKM) pemasok

komponen otomotif pemasok agar mampu menghasilkan produk berstandar internasional sekaligus berdaya saing global. Salah satunya dengan melibatkan industri, pemerintah dan perguruan tinggi menggunakan *Super Tax Deduction*. Hal ini penting lantaran keberhasilan industri otomotif nasional ditentukan salah satunya oleh sinergi antara pabrikan besar dan perusahaan IKM pemasok komponen. Dalam membangun satu mobil itu membutuhkan ribuan komponen otomotif. Jika ini dikelola secara serius maka akan berpengaruh positif terhadap perekonomian Indonesia.

### Peningkatan Investasi dan Pentingnya Free Trade Agreement

Pemerintah bertekad untuk menggantikan Thailand sebagai pusat produksi mobil terbesar di Asia Tenggara dan wilayah ASEAN yang secara independen dapat memproduksi unit-unit mobil beserta seluruh komponennya. Saat ini, Thailand menguasai sekitar 43,5 persen penjualan di wilayah ASEAN, sementara Indonesia berada di posisi kedua dengan 34 persen. Hal tersebut tentunya berkaitan dengan hadirnya industri otomotif yang mayoritas berasal dari luar negeri.

investasinya mencapai angka US\$3,69 miliar, atau setara 61,19 persen dari keseluruhan PMA industri otomotif yang diterima Indonesia (gambar 2). Setelah Jepang terdapat Korea Selatan sebagai negara yang tercatat menjadi negara asal PMA tertinggi.

Guna membantu meningkatkan ekspor mobil Indonesia, Pemerintah perlu mengundang investor untuk menjadikan Indonesia sebagai pusat manufaktur di Asia Tenggara seperti yang telah sukses dilakukan dengan menggandeng Hyundai. Kedepan Hyundai akan memproduksi berbagai model dan *spare part* untuk kemudian di ekspor guna memenuhi 40 persen kebutuhan Asia Tenggara. Lebih lanjut, Thailand sebagai pemain utama otomotif di Asean memanfaatkan betul *Free Trade Agreement* (FTA) dengan Australia, New Zealand, India, Jepang, Peru, Chile. Dengan FTA, barang yang diekspor akan memperoleh fasilitas bea masuk. Untuk itu, selain melalui investasi Pemerintah perlu mendorong terwujudnya FTA dengan 10 negara tujuan ekspor otomotif Indonesia.

### Daftar Pustaka

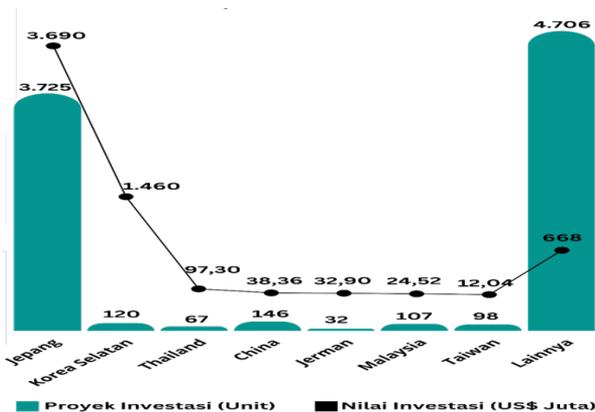
Badan Koordinasi Penanaman Modal (BKPM). 2023. Perkembangan Realisasi Investasi Berdasarkan Sektor Tahun 2018 s/d 2022. Diakses [https://nswi.bkpm.go.id/data\\_statistik](https://nswi.bkpm.go.id/data_statistik) pada 30 Maret 2023.

Badan Pusat Statistik (BPS). 2023. Statistik Indonesia 2023.

Gabungan Industri Kendaraan Bermotor Indonesia (GAIKINDO). 2022. Potensi Ekspor Otomotif bagi Perkembangan Ekonomi dan Industri di Indonesia. Diakses <https://www.gaikindo.or.id/potensi-ekspor-otomotif-bagi-perkembangan-ekonomi-dan-industri-di-indonesia/> pada 30 Maret 2023.

Kementerian Perdagangan (Kemendag). 2022. Surplus Perdagangan Indonesia Hingga November 2022 Tembus USD 50,59 Miliar. Diakses [https://bkperdag.kemendag.go.id/media\\_content/2023/01/file\\_kajian\\_kinerja\\_perdagangan\\_ekspor\\_](https://bkperdag.kemendag.go.id/media_content/2023/01/file_kajian_kinerja_perdagangan_ekspor_)

Gambar 2. Nilai Modal Asing di Sektor Otomotif Selama Tahun 2016-2021



Sumber: BKPM, 2023.

Berdasarkan data Badan Koordinasi Penanaman Modal (BKPM), akumulasi investasi otomotif di Indonesia selama periode 2016-2021 tercatat mencapai US\$6,03 miliar. Investor terbesar di sektor ini adalah Jepang dengan 3.725 proyek penanaman modal yang mana nilai

impор\_20230109140234nI183q2bdh.pdf  
pada 2 April 2023.

Kementerian Perindustrian (Kemenperin). 2021. Menperin: Industri Otomotif Jadi Sektor Andalan Ekonomi Nasional. Diakses <https://www.kemenperin.go.id/artikel/22297/Menperin:-Industri-Otomotif-Jadi-Sektor-Andalan-Ekonomi-Nasional> pada 30 Maret 2023.

Kementerian Perindustrian (Kemenperin). 2021. Dampak Pandemi Covid-19 Terhadap Industri Otomotif.

Kompas. 2022. Rapor Ekspor-Impor Mobil di Indonesia Selama 2022. Diakses <https://otomotif.kompas.com/read/2023/01/16/134100715/rapor-ekspor-impor-mobil-di-indonesia-selama-2022> pada 1 April 2023.

Mahendra, I Putu Sanpala Dharma dan Anak Agung Bagus Putu Widanta. 2021. Analisis Faktor Ekspor Kendaraan CBU Roda Empat dan Enam di Indonesia Tahun 2015 – 2019. E-Jurnal Ekonomi dan Bisnis Universitas Udayana. 10 (12), 1107-1114.

# Sewindu Implementasi Tol Laut: Ketimpangan Muatan Masih Terjadi

Hikmatul Fitri\*)  
Marihot Nasution\*\*)

## Abstrak

Implementasi program Tol Laut setidaknya telah berlangsung selama delapan tahun. Tujuan program ini untuk mengurangi disparitas harga antara wilayah Timur dan Barat Indonesia sudah mulai menunjukkan hasil. Seiring bertambahnya rute yang dilayani kapal Tol Laut, permasalahan ketimpangan muatan balik masih menjadi tantangan. Pola Hub and Spoke dinilai dapat menjadi tumpuan utama dalam mengatasi ketimpangan kapasitas muatan tersebut.

Upaya perbaikan kinerja dan pengembangan sistem logistik nasional melalui program Tol Laut setidaknya telah berjalan selama delapan tahun. Tujuan pengembangan program Tol Laut didasarkan pada cita-cita untuk mengembalikan kejayaan Indonesia sebagai poros maritim dunia. Oleh sebab itu, Indonesia perlu menguasai aspek ekonomi laut dan maritim sebagai andalan utama. Sehingga, konektivitas antarwilayah, pemerataan distribusi barang serta mengurangi disparitas harga antara wilayah Barat dan wilayah Timur Indonesia sangat penting untuk diwujudkan. Tulisan ini akan membahas capaian implementasi Tol Laut yang dikhususkan pada angkutan barang serta

permasalahan utama yang masih menjadi tantangan dalam merealisasikan tujuan program tersebut.

Perkembangan program Tol Laut hingga saat ini telah melibatkan 115 pelabuhan singgah yang tersebar di 91 kabupaten/kota di 24 provinsi di Indonesia dengan 537 voyage (pergerakan kapal). Pemerintah mengklaim bahwa keberhasilan penurunan harga telah terjadi pada sejumlah bahan pokok di beberapa kabupaten di wilayah Timur Indonesia. Pada tahun 2023, dengan dibukanya rute baru maka layanan operasi Tol Laut bertambah menjadi 39 trayek, dimana 20 trayek menjadi penugasan kepada perusahaan milik pemerintah serta 19 trayek sisanya dilayani oleh swasta.

Gambar 1. Highlight Sewindu Implementasi Tol Laut di Indonesia



Sumber: Data Kementerian Perhubungan dan PT PELNI, 2023.

\*) Analis APBN Non-ASN, Pusat Kajian Anggaran, Badan Keahlian, Setjen DPR RI.

\*\*) Analis APBN ASN, Pusat Kajian Anggaran, Badan Keahlian, Setjen DPR RI.

Implementasi program Tol Laut telah memberi dampak pada penurunan harga dibandingkan dengan wilayah yang tidak terlayani oleh program ini, khususnya di wilayah Indonesia Timur serta wilayah Indonesia Barat dengan variasi penurunan dalam rentang 15-45 persen (dengan modus angka 15 persen). Kepulauan Natuna, Anambas, Rote, Ndao, Tidoe Kepulauan, Kabupaten Buru, Halmahera Timur, Sipiori dan Fakfak merupakan contoh wilayah yang telah mengalami penurunan harga kebutuhan pokok sebagai manfaat distribusi melalui layanan Tol Laut ini. Selain itu, jumlah muatan kapal secara tahunan mengalami peningkatan. Berdasarkan data kinerja Tol Laut oleh Pelni 2022, produksi muatan Tol Laut di berbagai rute yang dilayani mencapai 14.508 *twenty-foot equivalent per units* (TEUs) atau mencapai 115,86 persen dibandingkan target tahun sebelumnya yang sebesar 12.521 TEUs.

### **Ketimpangan Kapasitas Muatan Balik Masih Menjadi Tantangan**

Dibalik jumlah muatan yang terus meningkat serta diikuti oleh bertambahnya jumlah rute yang dilayani oleh Tol Laut, namun implementasi Tol Laut masih menghadapi sejumlah persoalan. Diantara permasalahan yang paling berdampak terhadap tujuan utama dikembangkannya program tersebut ialah ketimpangan produksi muatan yang diangkut oleh kapal. Sehingga semangat penciptaan pemerataan ekonomi antara kawasan Barat dan Timur Indonesia serta wilayah terpencil, tertinggal, terluar, dan pedalaman (3TP) akan sulit terealisasi. Hal ini memberi konsekuensi belum tercapainya keseimbangan harga antara wilayah Timur dan Barat serta perdagangan domestik belum terintegrasi dengan baik. Fakta ini terlihat dari masih lebarnya ketidakseimbangan antara muatan pelabuhan asal kapal berangkat dan muatan kapal saat kembali (*backward trips*). Bertambahnya jumlah rute Tol Laut diketahui tidak serta-merta meningkatkan jumlah muatan barang. Jika dilihat dari penambahan rute serta meningkatnya muatan kargo secara tahunan, maka

seharusnya diikuti oleh meningkatnya efektivitas dan kelancaran distribusi. Akan tetapi pada kenyataannya, pemanfaatan Tol Laut masih belum efektif dan optimal. Hal ini diutarakan oleh pengusaha logistik yang tergabung dalam Asosiasi Logistik Indonesia (ALI). Persentase pengiriman barang melalui laut masih berkisar 10 persen, sedangkan sisanya dilakukan melalui darat. Sementara itu, dari 10 persen akses pengiriman barang melalui laut tersebut, hanya 2 persen yang menggunakan rute Tol Laut. Hasil Kajian Kemaritiman ITS (2019) menjelaskan bahwa, meskipun tren okupansi (muatan berangkat) kapal Tol Laut mengalami tren pertumbuhan positif dibandingkan pada awal merintis rute tol laut tersebut, namun penambahan ini relatif lambat. Diketahui bahwa okupansi muatan berangkat masih di bawah 60 persen. Sementara itu, untuk muatan kembali okupansi tidak sampai menyentuh angka 40 persen. Hal ini sejalan dengan data PELNI 2022, disebutkan bahwa muatan berangkat PT. Pelni yang telah mengoperasikan 10 trayek Tol Laut pada tahun 2021 baru mencapai 65,8 persen, sementara muatan balik hanya berkisar 34,2 persen. Okupansi yang kurang maksimal juga dialami oleh operator pelayaran lain seperti PT. ASDP Indonesia. Berdasarkan data Kementerian Perhubungan hingga Desember 2022, muatan berangkat angkutan Tol Laut di total 33 rute yang dilayani mencapai 20.000 TEUs, akan tetapi muatan baliknya baru mencapai 6.600 TEUs. Data Kemenhub 2023 menyebutkan bahwa dari seluruh *voyage*, secara umum muatan balik kapal berada pada angka 35 persen dari muatan berangkat.

Pegamat Maritim ITS, Saut Ginting menjelaskan bahwa disparitas muatan yang cukup timpang terutama terjadi di trayek yang dilayani Tol Laut ke wilayah-wilayah yang sangat terpencil. Hal ini banyak ditemukan pada trayek dengan tujuan *voyage* ke Papua, yang terjadi pada lima trayek (T-22 sampai T-26) dengan menggunakan kapal penyebrangan milik ASDP disebabkan muatan yang dibawa

mengharuskan memasuki pedalaman jalur sungai. Sehingga dapat dipahami bahwa faktor rendah atau bahkan tidak adanya muatan balik disebabkan memang tidak ada komoditas atau barang yang dapat dibawa dari pedalaman tersebut.

Selain itu, hasil kajian efektivitas dan efisiensi Tol Laut berbasis proses hirarki (2019) dijelaskan bahwa kecukupan muatan kapal baik muatan berangkat maupun muatan kembali akan meningkat jika faktor teknis lapangan seperti ketersediaan dan kelancaran pengiriman barang serta multimoda transportasi di *hinterland* (wilayah pemasok) serta infrastruktur penunjang termasuk infrastruktur pelabuhan. Dengan kata lain *shipper*/pemilik barang akan tertarik mengirimkan barang ke daerah tertentu apabila pengiriman barang juga didukung dengan moda transportasi selain kapal laut yang dapat menghubungkan distribusi barang dari pelabuhan bongkar muat menuju konsumen. Sehingga kelancaran program tol laut tidak hanya terkait pelayaran barang dari satu titik pelabuhan ke pelabuhan lainnya namun juga memastikan barang dapat mencapai ke daerah tujuan. Dan sebaliknya, proses barang muatan balik dapat terdistribusi dengan baik dari hinterland hingga proses loading di pelabuhan angkut. *Shipper* yang mengirimkan barang ke daerah tentu mempertimbangkan kelancaran pengiriman barang dari sisi waktu yang secara tidak langsung memengaruhi biaya tambahan yang timbul sehingga pada akhirnya ikut memengaruhi harga barang. Okupansi muatan balik yang belum optimal juga dipengaruhi oleh faktor keterlambatan pengiriman barang oleh operator sehingga pemanfaatan barang atau komoditas asli daerah yang dilalui Tol Laut menjadi kurang maksimal. *Hinterland* penghasil ikan, kelapa, dan kopra serta komoditas laut dan pertanian lainnya menjadi tidak dapat dimanfaatkan secara baik akibat keterlambatan pengiriman. Padahal komoditas tersebut sangat potensial diperdagangkan di pasar domestik untuk diolah menjadi barang yang lebih bernilai tambah serta

membentuk kegiatan ekonomi baru di daerah tersebut.

### **Pola *Hub and Spoke* Membantu Meningkatkan Kapasitas Muatan Balik Kapal Tol Laut**

Dalam upaya meningkatkan okupansi muatan balik dari wilayah yang dilayani Tol Laut, maka dibutuhkannya keterlibatan penggerak daerah seperti Kadin, HIPMI, serta UMKM/IKM daerah setempat. Keterlibatan BUMD yang bergerak dalam berbagai usaha seperti jasa inventori, angkutan darat, dan perdagangan juga harus lebih diperkuat. Apabila potensi peningkatan muatan balik meningkat, maka *level load-factor* kontainer yang terkirim di berbagai armada Tol Laut akan lebih baik. Pada tahap selanjutnya, pemerintah operator Tol Laut dapat meningkatkan realisasi *voyage* yang saat ini masih di bawah 50 persen.

Untuk mendorong lebih efektifnya *port time* di pelabuhan yang menjadi wilayah layanan Tol Laut, maka pertimbangan dilakukannya pola *hub and spoke* menjadi salah satu alternatif solusi. Konsep *Hub and Spoke* dalam penugasan kapal Tol Laut saat menyinggahi pelabuhan wilayah 3TP yang membutuhkan angkutan langsung. Hal tersebut bertujuan menjamin ketersediaan barang pada wilayah 3TP karena jumlah *voyage* tiap tahun bertambah, sehingga memengaruhi waktu tunggu kapal yang dibutuhkan untuk bongkar muat dan mengangkut muatan balik meninggalkan pelabuhan. Menurut ahli maritim The National Maritime Institute, pola *hub and spoke* menjadi tumpuan aktivitas Tol Laut, bahkan pola ini dinilai menjadi tulang punggung utama dari program tersebut. Sejumlah manfaat dapat diperoleh ketika pola tersebut diterapkan, yaitu dari aspek operasional, aspek sumber daya dan aset, serta aspek sosial ekonomi. Apabila manfaat aspek sosial ekonomi tercapai, maka peningkatan distribusi barang dari dan ke wilayah 3TP menjadi lebih lancar, terjadi peningkatan jumlah pelanggan, sehingga pelayanan muatan angkut lebih optimal. Kegiatan pendistribusian barang yang

berpengaruh kepada harga perolehan barang tersebut menjadi lebih murah, serta terjaminnya ketersediaan barang pada wilayah 3TP. Dengan begitu, wilayah yang dilayani rute Tol Laut menjadi pionir munculnya pusat perdagangan baru.

Pada jangka menengah dan jangka panjang akan muncul pelaku usaha yang melakukan perdagangan antarwilayah dengan menggunakan jasa Tol Laut. Sehingga dengan meningkatnya muatan di daerah 3TP tersebut serta masuknya pelaku usaha lain, maka pada tahap selanjutnya subsidi terhadap subsidi trayek Tol Laut kapal muatan barang dapat diadakan dan dialihkan ke jalur 3TP lainnya atau pembangunan lainnya. Jalur tersebut akan menjadi jalur komersial serta dioperasikan oleh swasta. Direktur Lalu Lintas Laut Kemenhub, Hendri Ginting menjelaskan bahwa pada tahun 2023 membutuhkan anggaran mencapai Rp710 Miliar dalam melayani rute 39 Tol Laut. Namun, yang tersedia saat ini baru mencapai Rp435 Miliar. Selain anggaran yang terbatas, kenaikan harga bahan bakar turut memberikan dampak kepada peningkatan biaya yang dibutuhkan.

Untuk mengatasi ketimpangan okupansi muatan berangkat dan muatan balik sangat membutuhkan dukungan lintas kementerian/lembaga. Kolaborasi dan sinergi antar stakeholder, BUMN sekaligus hadirnya peran penting pemerintah daerah. Melalui keterlibatan yang intens dan berkelanjutan, diharapkan peningkatan kapasitas muatan balik dapat terealisasi. Upaya tersebut dapat dicapai dengan meningkatkan kemampuan daerah dalam mengidentifikasi produk unggulan daerah setempat, serta mampu memproduksi barang yang memiliki nilai jual pada market domestik maupun global.

Selanjutnya, pemerintah daerah perlu mengoptimalkan penyelenggaraan kewajiban pelayanan publik untuk angkutan barang untuk menjamin ketersediaan barang serta kesinambungan pelayanan penyelenggaraan angkutan barang dari dan ke wilayah 3TP sebagaimana yang diatur dalam Perpres

No. 27 Tahun 2021. Dengan seimbangmuatan berangkat dan muatan balik akan membantu mengurangi alokasi subsidi terhadap kapal Tol Laut. Permintaan yang tinggi terhadap barang input industri maupun komoditas lainnya di pasar global, berpotensi besar mendorong eksplorasi perdagangan yang lebih tinggi antarpulau. Sejalan dengan hal tersebut, maka akan ikut mendongkrak pemanfaatan muatan kargo balik (*backward trips*) baik melalui konsolidasi di daerah, peningkatan nilai tambah komoditas, maupun dukungan instrumen digitalisasi untuk membantu interaksi pasar komoditas. Barang komoditas tersebut memiliki potensi besar seperti perikanan tangkap, perikanan budidaya termasuk rumput laut, peternakan dan bahan galian atau tambang. Dengan begitu tujuan program Tol Laut dapat ditingkatkan pada tujuan yang lebih tinggi yaitu untuk peningkatan pertumbuhan ekonomi wilayah. Tol Laut tidak hanya ditujukan untuk mengangkut barang konsumsi saja namun juga mengintegrasikan perdagangan antarpulau untuk barang modal dan bahan baku industri tertentu.

#### Daftar Pustaka

- Kajian Kemaritiman Departemen. 2019. Empat Tahun Tol Laut: Menilik Perkembangan Program Tol Laut dan Kondisinya Hingga Saat Ini. Kajian Strategis Himpatekpal.
- Bappenas dan Kementerian Perhubungan Republik Indonesia. 2015. Konsep Tol Laut dan Implementasi 2015-2019.
- Supply Chain Indonesia. 2019. Optimalisasi Pelayaran dan Pelabuhan Terhadap Tol Laut
- Kristini, Florentina, dkk. 2019. Efektivitas dan Efisiensi Tol Laut Berbasis *Analitical Hierarchy Process* (AHP). *Warta Penelitian Perhubungan*, 31 (2): 75-82.
- Bisnis Indonesia. 2023. Timpang Muatan Tol Laut Masih Jadi Masalah.
- Bisnis Indonesia. 2023, Rute Program Tol Laut: Skema Anyar Kapal Berlayar.

# Memotret Risiko Penerimaan Pajak Dari Perubahan Variabel Makro Ekonomi 2023

Mujiburrahman\*)  
Ade Nurul Aida\*\*)

## Abstrak

Ditengah kekhawatiran akan risiko ketidakpastian ekonomi global akibat potensi resesi dan konflik Rusia-Ukraina pemerintah menargetkan peningkatan penerimaan pajak sebesar Rp1.718 triliun atau 6,8 persen dari outlook 2022. Risiko perlambatan pertumbuhan ekonomi berpotensi menurunkan penerimaan pajak sebesar Rp8,4 triliun. Inflasi yang tinggi dan depresiasi nilai tukar rupiah justru sebaliknya meningkatkan potensi penerimaan pajak masing-masing sebesar Rp18 triliun dan Rp52 triliun pada 2023.

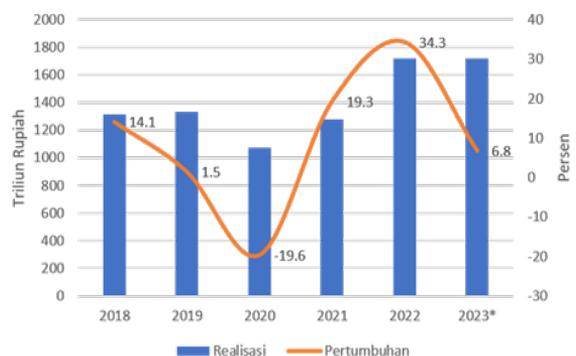
Pemerintah telah menetapkan tema APBN 2023 yaitu: Peningkatan Produktivitas untuk Transformasi Ekonomi yang Inklusif dan Berkelanjutan. Penetapan tema tersebut didasari atas dampak pandemi Covid-19 yang telah menekan perekonomian Indonesia dalam tiga tahun terakhir. Sehingga diperlukan pemulihan ekonomi yang cepat dan kuat untuk mengakselerasi transformasi ekonomi pada tahun 2023. Pandemi Covid-19 telah menyebabkan pertumbuhan ekonomi Indonesia berkontraksi hingga minus 2,1 persen (2020). Pertumbuhan ekonomi Indonesia *rebound* pada 2021 atau tumbuh 3,7 persen (masih di bawah rata-rata capaian pertumbuhan ekonomi sebelum Covid-19). Pada 2022, ekonomi Indonesia kembali tumbuh bahkan lebih tinggi (5,31 persen). Di tengah situasi perekonomian global 2023 yang masih dibayangi oleh risiko *stagflasi*, krisis utang dan *capital outflow* dari emerging market, pemerintah menargetkan pertumbuhan ekonomi sebesar 5,3 persen (Kementerian Keuangan 2022).

Tingkat pertumbuhan ekonomi yang ditargetkan pada 2023 tersebut merupakan upaya pemerintah agar ekonomi Indonesia semakin pulih lebih cepat dari dampak Covid-19. Pemulihan ekonomi nasional diharapkan akan mampu mendorong perkembangan

perekonomian sehingga berimplikasi pada peningkatan penerimaan pajak. Selama periode 2018-2022, penerimaan pajak mengalami fluktuasi. Setelah mengalami pertumbuhan sebesar 14,1 persen (2018), penerimaan pajak mengalami perlambatan (hanya tumbuh 1,5 persen pada 2019). Akibat pandemi Covid-19, penerimaan pajak mengalami kontraksi yang cukup signifikan pada 2020 (tumbuh minus 19,6 persen). Kemudian pada 2021, penerimaan pajak kembali meningkat hingga mampu tumbuh signifikan (19,3 persen). Penerimaan pajak pada 2022 kembali tumbuh positif sebesar 34,3 persen (APBN Kita 2023).

Pada 2023, pemerintah telah memproyeksikan penerimaan pajak hingga mencapai Rp1.718 triliun (6,8

Gambar 1. Perkembangan Realisasi dan Target Penerimaan Pajak Periode 2018-2023



Sumber: BPS, 2022, diolah.

\*) Analisis APBN Non-ASN, Pusat Kajian Anggaran, Badan Keahlian, Setjen DPR RI.

\*\*\*) Analisis APBN ASN, Pusat Kajian Anggaran, Badan Keahlian, Setjen DPR RI.

persen dari target *outlook* penerimaan pajak pada 2022). Target penerimaan pajak pada 2023 tumbuh sebesar 0,07 persen dari realisasi penerimaan pajak 2022. Dengan menghitung rata-rata capaian penerimaan pajak selama lima tahun terakhir sebesar 97,7 persen dari yang ditargetkan oleh pemerintah (*ceteris paribus*), maka penerimaan pajak pada 2023 hanya mencapai Rp1.679 triliun. Jumlah tersebut akan mengalami kontraksi sebesar minus 2,21 persen dari target yang ditetapkan pada 2023. Bila menghitung rata-rata realisasi penerimaan pajak dalam dua tahun terakhir sebesar 111,6 persen (*ceteris paribus*), maka potensi penerimaan pajak pada 2023 mencapai Rp1.916 triliun atau lebih tinggi dari yang ditargetkan oleh pemerintah.

Basis dari penerimaan pajak pada prinsipnya adalah aktivitas perekonomian. Perekonomian yang semakin menumbuh dan terkendali akan berdampak positif pada penerimaan negara (pajak). Sebaliknya apabila perekonomian berkontraksi maka berdampak pada berkurangnya penerimaan negara (pajak). Perkembangan ekonomi tidak terlepas dari indikator makro ekonomi seperti pertumbuhan ekonomi, inflasi dan nilai tukar. Dalam APBN, ketiga indikator tersebut dijadikan asumsi dalam menentukan dan menetapkan APBN setiap tahunnya. Sehingga perubahan indikator tersebut dipastikan akan mempengaruhi penerimaan pajak. Pertumbuhan ekonomi dan inflasi misalnya, akan berdampak pada penerimaan PPh nonmigas, PPN, PBB dan pajak lainnya. Nilai tukar rupiah terhadap dolar AS secara langsung akan berpengaruh pada penerimaan pajak dari perdagangan internasional seperti PPh Pasal 21 impor, PPN dan PPhnBM impor dan penerimaan PPh migas.

Target penerimaan pajak yang hanya naik tipis dari realisasi tahun lalu, menunjukkan bahwa pemerintah masih belum optimis dan khawatir atas ketidakpastian global pada 2023. Masih terdapat beberapa risiko dari ekonomi global yang berpengaruh terhadap perekonomian domestik. Tekanan inflasi tinggi akibat meningkatnya

harga komoditas dan pangan sebagai imbas ketegangan geopolitik Rusia-Ukraina. Risiko sektor keuangan global dengan rencana kenaikan suku bunga oleh bank sentral negara-negara maju sehingga menyebabkan terjadinya peningkatan volatilitas pasar keuangan global. Peningkatan risiko global tersebut berdampak pada penurunan daya beli masyarakat, meningkatkan *cost of fund*. Risiko-risiko tersebut berpotensi menghambat tren pemulihan ekonomi Indonesia yang sudah mulai terlihat sejak tahun lalu.

### **Perlambatan Pertumbuhan Ekonomi Turunkan Penerimaan Pajak Hingga 8,4 Triliun**

Dalam dokumen APBN 2023, pemerintah optimis menargetkan pertumbuhan ekonomi Indonesia hingga mencapai 5,3 persen. Angka tersebut sedikit lebih rendah di bawah pencapaian tahun lalu. Asumsi yang sama juga diproyeksikan oleh Bank Indonesia melalui Siaran Pers pada Februari 2023 bahwa pertumbuhan ekonomi Indonesia tetap kuat pada posisi 4,5-5,3 persen. BI meyakini bahwa akan terjadi peningkatan permintaan domestik baik yang berasal dari konsumsi rumah tangga maupun investasi. Menurut BI, hal tersebut sesuai dengan dinamika mobilitas masyarakat pasca peniadaan PPKM akibat Covid-19, membaiknya prospek bisnis, capital inflow, serta keberlanjutan Proyek Strategis Nasional.

Namun demikian, Bank Dunia (2023) merilis proyeksi pertumbuhan ekonomi Indonesia berada pada level 4,9 persen atau terjadi perlambatan. Demikian halnya dengan Bank DBS yang memperkirakan pertumbuhan ekonomi Indonesia hanya tumbuh 5 persen. Hal tersebut seiring dengan potensi perlambatan ekonomi global yang turut berpengaruh secara langsung ke perekonomian Indonesia. Begitu juga dengan ekonom Badan Riset dan Inovasi Nasional (Desember 2022) menyimpulkan bahwa pertumbuhan ekonomi Indonesia berada pada interval 4,9-5,2 persen. Terdapat tiga variabel yang turut memperlambat pertumbuhan

ekonomi Indonesia antara lain: potensi inflasi yang tinggi, resesi di negara maju serta harga minyak. Inflasi yang tinggi akibat perang Rusia-Ukraina memicu kenaikan harga komoditas di negara tujuan ekspor Indonesia seperti Amerika Serikat, China dan Jepang.

International Monetary Fund (IMF) (2023) memangkas potensi pertumbuhan ekonomi Indonesia menjadi 4,8 persen setelah pada pertengahan tahun lalu. Padahal sebelumnya IMF optimis bahwa pertumbuhan ekonomi Indonesia akan tumbuh pada level 5 persen. Menurut IMF, perlambatan pertumbuhan ekonomi global terutama menurunnya pertumbuhan ekonomi Tiongkok turut memengaruhi perekonomian Indonesia. Karena Tiongkok merupakan salah satu destinasi ekspor komoditas non migas Indonesia (US\$63,5 miliar pada 2022). Berdasarkan analisis sensitivitas pertumbuhan ekonomi yang dihitung oleh Kementerian Keuangan (Nota Keuangan APBN 2023), bahwa jika terjadi perubahan pertumbuhan ekonomi sebesar 0,1 persen maka akan berdampak pada perubahan penerimaan pajak sebesar Rp2,1 triliun. Sehingga, bila mengacu pada proyeksi pertumbuhan ekonomi dari beberapa lembaga keuangan internasional di atas, maka pertumbuhan ekonomi Indonesia diprediksi berpotensi tidak memenuhi target pada interval 0,1-0,4 persen dari yang telah ditetapkan oleh pemerintah. Sehingga hal tersebut akan berpotensi mengurangi penerimaan pajak sebesar Rp2,1-8,4 triliun (*ceteris paribus*).

### **Laju Inflasi Tinggi Tingkatkan Penerimaan Pajak 18 Triliun**

Target laju inflasi yang ditetapkan oleh pemerintah dalam APBN 2023 sebesar 3,6 persen. Menurut pemerintah, laju inflasi tersebut masih dibayangi oleh risiko resesi ekonomi global dan pergerakan harga komoditas global. Perang Rusia-Ukraina masih menjadi faktor penyebab utama yang mendorong kenaikan harga komoditas global terutama harga energi. Sementara itu di dalam negeri, inflasi komponen *volatile food* masih muncul

akibat dampak dari cuaca. Bank Dunia memperkirakan laju inflasi Indonesia sebesar 4,5 persen pada 2023. Lebih tinggi 0,9 persen dibandingkan dengan proyeksi pemerintah dan Bank Indonesia (3,5 persen).

Sementara itu, Ekonom BRIN memperkirakan inflasi sepanjang tahun 2023 hingga mencapai 3,75 persen atau 0,15 persen di atas proyeksi pemerintah. Bila melihat angka inflasi pada triwulan pertama 2023 (BPS), posisi inflasi masih di atas 5 persen atau masing-masing 5,28 persen (Januari), 5,47 persen (Februari) dan 4,97 persen (Maret). Analisis sensitivitas laju inflasi yang diproyeksikan oleh Kementerian Keuangan (Nota Keuangan APBN 2023) menunjukkan bahwa jika terjadi perubahan laju inflasi sebesar 0,1 persen maka akan berdampak pada perubahan penerimaan pajak sebesar Rp2,1 triliun. Dengan demikian, potensi penerimaan pajak akibat laju inflasi tinggi berkisar pada interval 0,15-0,9 persen di atas proyeksi pemerintah adalah sebesar antara Rp2,1-Rp18 triliun (*ceteris paribus*).

### **Depresiasi Nilai Tukar Rupiah Berpotensi Menyumbang Pajak 52 Triliun**

Pemerintah menetapkan target nilai tukar rupiah pada 2023 pada level Rp14.800. pemerintah memperkirakan bahwa rupiah masih berpotensi mengalami pelemahan disebabkan oleh tekanan pada transaksi finansial. The Fed (bank Sentral AS) melakukan pengetatan kebijakan moneter akibat inflasi global yang masih relatif tinggi melalui percepatan kenaikan suku bunga sehingga menyebabkan pengetatan likuiditas di pasar global. Dampaknya kemudian adalah para investor cenderung memilih instrument keuangan yang lebih aman sehingga berimplikasi pada terbatasnya aliran modal yang masuk ke Indonesia dan akan memicu *capital outflow*. Hal tersebut mendorong terjadinya depresiasi mata uang rupiah terhadap dolar AS. Berdasarkan data kurs tengah Bank Indonesia per 11 April 2023, nilai tukar rupiah terhadap dolar AS

sudah mulai menyentuh level Rp15.000 (Rp14.905 per dolar AS).

Lima ekonom Indonesia dari Bank BCA, Bank Danamon, Bank Mandiri, Indef dan Cellios (2023) memperkirakan nilai tukar rupiah berada pada interval Rp15.000-Rp16.000 per dolar AS (CNBC Indonesia 2023). Ekonom Bank BCA misalnya menyatakan bahwa posisi rupiah akan berada pada interval Rp15.600-Rp16.000 per dolar AS sepanjang tahun 2023. Potensi pelemahan rupiah tersebut dikarenakan The Fed masih melakukan upaya pengetatan kebijakan moneter. Demikian halnya Ekonom Bank Danamon memperkirakan nilai tukar rupiah berkisar pada Rp15.200-15.400 per dolar AS. Sedangkan Ekonom Bank Mandiri memproyeksikan posisi rupiah pada level Rp15.200 per dolar AS. Sementara itu, Ekonom Indef dan Cellios memperkirakan nilai tukar rupiah pada level masing-masing Rp16.000 dan Rp15.800-Rp16.100 per dolar AS. Analisis sensitivitas yang diproyeksikan oleh Kementerian Keuangan (Nota Keuangan APBN 2023) menunjukkan bahwa jika terjadi perubahan kurs sebesar Rp100/US\$ maka akan berdampak pada penerimaan pajak sebesar Rp4 triliun. Dengan demikian, potensi penerimaan pajak dari depresiasi nilai tukar rupiah di atas proyeksi pemerintah pada interval Rp200/US\$-Rp1.300/US\$ adalah sebesar Rp8-Rp52 triliun pada 2023 (*ceteris paribus*).

#### Daftar Pustaka

Badan Riset dan Inovasi Nasional. 2023. Perekonomian Indonesia 2023 Diprediksi Masih Positif. Diakses dari: <https://www.brin.go.id/news/111239/perekonomian-indonesia-2023-diprediksi-masih-positif-begini-catatan-tim-kajian-ekonomi-brin> pada tanggal 3 April 2023.

Bank Indonesia. 2023. Pertumbuhan Ekonomi Indonesia Tetap Kuat. Siaran Pers. Diakses dari: <https://www.bi.go.id/id/publikasi/ruang-media/news-release/>

BPS. 2023. Inflasi Year on Year Pada Februari 2023 Sebesar 5,47 Persen.

Diakses dari: <https://www.bps.go.id/pressrelease/2023/03/01/1951/> pada tanggal 3 April 2023.

CNBC Indonesia. 2023. Jangan Kaget Nih Ramalan 5 Ekonom Soal Nasib Rupiah di 2023. Diakses dari: <https://www.cnbcindonesia.com/news/20230103083450-4-402272/jangan-kaget-nih-ramalan-5-ekonom-soal-nasib-rupiah-di-2023> pada tanggal 3 April 2023.

Kementerian Keuangan. 2022. Nota Keuangan APBN 2023. Diakses dari: <https://media.kemenkeu.go.id/getmedia/4d726514-8416-47db-ab51-49506bbcdaaa/Buku-II-Nota-Keuangan-APBN-2023.pdf?ext=.pdf> pada tanggal 30 Maret 2023.

Kementerian Keuangan. 2023. APBN KITA Kinerja dan Fakta Kaleidoskop 2022. Diakses dari: <https://media.kemenkeu.go.id/getmedia/1a28b5ae-91df-44f0-8e40-5e21056a974e/V-1-Final-Publikasi-APBN-KiTa-Edisi-Januari-2023.pdf?ext=.pdf> pada tanggal 29 Maret 2023.

IMF. 2023. 2023 Projected Real GDP of Indonesia. Diakses dari: <https://www.imf.org/en/Countries/IDN> pada tanggal 3 April 2023.

World Bank. 2023. *Global Economic Prospects-Regional Highlight of East Asia Pasific*. Diakses dari: <https://openknowledge.worldbank.org/server/api/core/bitstreams/254aba87-dfeb-5b5c-b00a-727d04ade275/content> pada tanggal 3 April 2023.



**PUSAT KAJIAN ANGGARAN**  
BADAN KEAHLIAN SETJEN DPR RI

**Pusat Kajian Anggaran**  
**Badan Keahlian Sekretariat Jenderal DPR RI**

[www.puskajianggaran.dpr.go.id](http://www.puskajianggaran.dpr.go.id)

Telp. 021-5715635 Fax. 021-5715635

Instagram: @puskajianggaran

Twitter: @puskajianggaran

Youtube: Pusat Kajian Anggaran DPR RI

