



# Jurnal Ekonomi

Fakultas Ekonomi Universitas Tarumanagara

TH. III/02/1998

ISSN : 0854 - 9842

## Daftar Isi

Krisis Ekonomi Dan Dampaknya Terhadap  
Perekonomian Nasional  
*Carunia Mulya Firdausy*

Reksadana, Suatu Peluang Di Masa Krisis  
*Ronnie Resdianto Masman*

Restrukturisasi Usaha Dalam Era Krisis Moneter  
*Yanti*

Kinerja Bank Swasta Nasional Indonesia Sebelum  
Krisis Perbankan  
*P. Helen Wijaya*

Analisis Faktor-Faktor Yang Mempengaruhi P/E Rasio  
Emiten Bursa Efek Jakarta  
*Rosemarie Sutiati Njotoprajitno*

Masalah Defisit Transaksi Berjalan Dalam Neraca Pembayaran Indonesia  
*Edalmen*

Bisnis Multi Level Marketing  
*E. Herman Purnawan*

Strategi Analisis Persaingan Dalam Bisnis  
*Mimi SA*

Peranan & Strategi Pasar Modal Memasuki Pasar Persaingan Abad 21  
*Darmawan Achmad*



# JURNAL EKONOMI

FAKULTAS EKONOMI UNIVERSITAS TARUMANAGARA

TH.III/02/Nop/1998

ISSN : 0854-9842

---

STAF PENYUNTING JURNAL EKONOMI  
FAKULTAS EKONOMI UNIVERSITAS TARUMANAGARA

- Pelindung : Rektor Universitas Tarumanagara  
Drs.Agustinus Kahono
- Penanggung Jawab : Dekan Fakultas Ekonomi  
Drs.Matias Zakaria, M.Si., Ak.
- Koordinator Penyunting : Dr. Carunia Mulya Firdausy
- Anggota Penyunting : 1. Dra. Siti Farzani Goernawan, M.M.  
2. Drs. Henki Idris Issakh, M.M.  
3. Dra. Hardjono Soekardono, M.M.  
4. Drs. Soedarso, M.M.
- Penyunting Kehormatan : 1. Prof. DR. Budi Paramitha  
2. Prof. DR. Teddy Pawitra, S.E.  
3. Prof. DR. Toeti Soekamto  
4. DR. Ir. Satyawati Hadi, M.Sc.  
5. J. Supranto, M.A.
- Administrasi : - Christina Catur Widya

Dikelola oleh Fakultas Ekonomi Universitas Tarumanagara  
Jl. Let. Jen. S. Parman No.1 (Kampus II), Jakarta 11470  
Tel. 5655508-10-14-15 Fax. 5655521



---

## MASALAH DEFISIT TRANSAKSI BERJALAN DALAM NERACA PEMBAYARAN INDONESIA

Edalmen\*

### *Abstract*

A country's balance of payments has two main parts, i.e. the current account and the capital account. Current account covers imports and exports of good and services, While capital account is money lent or invested abroad. By definition the balance of payment must be in balance.

A country with \$ 1 billion deficit on its current account must get \$ 1 billion in foreign currency to finance it. This paper explain about the deficit current account on Indonesia's balance of payment.

### **Pendahuluan**

Salah satu masalah yang akan dihadapi perekonomian Indonesia sekarang dan dimasa datang adalah mengingkatnya defisit transaksi berjalan. Masalah ini jika dibiarkan berlarut-larut dapat menanggangu tatanan dan aktivitas ekonomi lainnya. Pemerintah harus dapat menangani masalah ini sesegera mungkin dengan menjalankan segala kebijaksanaan fiskal dan moneter, sebab masalah ini menyangkut berbagai variabel ekonomi, baik yang berhubungan dengan kondisi perekonomian dalam negeri kita maupun perekonomian luar negeri.

Defisit transaksi berjalan terjadi karena ekonomi nasional belum mampu mebiayai sendiri kebutuhan impor barang dan jasa. Kenyataan menunjukkan bahwa defisit itu kebanyakan ditutup dengan arus modal masuk jangka pendek. Defisit ini menunjukkan bahwa sisi impor barang dan jasa melebihi ekspornya, akibat kebijaksanaan perdagangan luar negeri terutama ekspor non migas tidak berjalan sebagaimana mestinya. Arus modal asing yang masuk membuat neraca modal Indonesia menjadi surplus. Dalam jangka pendek hal inilah yang dapat membantu mengatasi defisit transaksi berjalan tersebut.

Deregulasi yang dilakukan pada periode 1980-an memang sangat efektif meningkatkan daya saing ekonomi Indonesia hingga awal tahun 1990-an, tapi setelah itu relatif kurang berpengaruh pada peningkatan ekspor non migas. Dorongan terhadap ekspor melambat, sebaliknya tekanan impor yang dilakukan cenderung makin berat sehingga untuk saat itu masih tertolong oleh arus modal asing yang masuk dalam mengatasi defisit tersebut.

Sejauh mana penurunan kinerja beberapa ekspor unggulan non migas itu akan mengganggu pertumbuhan ekonomi ? Secara umum pertumbuhan ekspor migas dan non migas cenderung berfluktuasi, terutama karena gejolak kenaikan harga minyak pada tahun 1991 dan 1996 yang lalu. Kadang-kadang kenaikan harga minyak tersebut memberikan rezeki berupa tambahan devisa bagi Indonesia, yang dapat dipakai untuk menutupi berbagai defisit yang ada.

Namun yang cukup memprihatinkan adalah kinerja ekspor unggulan non migas, yang terus merosot beberapa tahun terakhir ini. Karena itu, pertumbuhan ekspor migas dan non migas, yang biasanya mencapai dua digit pada awal 1990-an menurun dibawah lima persen pada beberapa tahun terakhir ini.

---

\* Staf Pengajar Fakultas Ekonomi Universitas Tarumanagara



**Faktor-Faktor Penyebab Defisit Transaksi Berjalan**

Defisit transaksi berjalan terjadi bila selisih antara neraca perdagangan barang dengan neraca jasa adalah negatif dengan kata lain defisit pada neraca jasa nilainya lebih besar dari surplus pada neraca perdagangan barang. Apabila defisit transaksi berjalan ini tidak diimbangi dengan surplus pada neraca modal maka hal tersebut akan menyebabkan defisit dalam neraca pembayaran, seperti dapat dilihat pada contoh di bawah ini :

Neraca perdagangan barang	5 Milyar dollar AS (surplus)
Neraca perdagangan jasa	8 Milyar dollar AS ( defisit )
<hr/>	
Transaksi berjalan	3 Milyar dollar AS ( defisit )
Neraca Modal	3 Milyar dollar AS (surplus)
<hr/>	
Neraca Pembayaran	0

Apabila neraca pembayaran lebih besar dari nol berarti surplus, yang akan mengakibatkan inflasi karena secara keseluruhan ekspor nilainya lebih kecil dari pada impor. Kondisi yang terbaik adalah neraca pembayaran berada dalam keseimbangan. Untuk itu perlu diadakan pembenahan menyeluruh dalam rangka pengendalian defisit transaksi berjalan tersebut guna memelihara stabilitas ekonomi.

Data menunjukkan bahwa defisit transaksi berjalan telah menjadi agenda rutin perekonomian Indonesia. Setiap tahun selalu terjadi defisit transaksi berjalan, dan yang lebih mengkhawatirkan setiap tahun cenderung defisit tersebut makin meningkat jumlahnya (lihat tabel berikut)

**DEFISIT TRANSAKSI BERJALAN INDONESIA  
(DALAM JUTA US \$)**

TAHUN	JUMLAH DEFISIT
1984/1985	1.968
1985/1986	1.832
1986/1987	4.051
1987/1988	1.707
1988/1989	1.859
1989/1990	1.599
1990/1991	3.741
1991/1992	4.352
1992/1993	2.561
1993/1994	2.940
1994/1995	3.488
1995/1996	6.900
1996/1997	6.874

Sumber : Nota Keuangan dan RAPBN 1996/1997

Selama ini yang paling banyak digunakan untuk menutupi defisit transaksi berjalan adalah aliran masuk hutang luar negeri dan investasi asing. Namun pemanfaatan hutang pada periode berikutnya justru menjadi beban yang menyebabkan defisit transaksi berjalan makin besar, karena kewajiban membayar angsuran ditambah bunga hutang. Demikian pula halnya dengan investasi asing pada saat tertentu ia dapat membantu menutup defisit, namun pada periode-periode berikutnya malah memperberat neraca pembayaran. Investasi asing pada gilirannya akan mendorong terjadinya pembayaran untuk keuntungan dan upah tenaga kerja asing. Keadaan tersebut juga menyebabkan peningkatan impor barang modal maupun bahan baku penolong.

Situasi dilematis seperti itu mengakibatkan terjadinya proses yang tidak berkesudahan dalam neraca pembayaran Indonesia. Defisit dalam neraca jasa adalah faktor yang menyebabkan defisit transaksi berjalan menjadi bertambah besar. Jika pada tahun 1992 neraca jasa mengalami defisit 10,9 milyar dollar AS, maka selama tiga tahun berikutnya berturut-turut melejit menjadi minus 10,5 milyar dollar AS (1993) minus 10,9 Milyar dollar AS (1994) dan meningkat lagi menjadi minus 12,8 Milyar dollar AS untuk tahun 1996.

Kondisi demikian itu terjadi karena hampir semua pos jasa dalam neraca jasa mengalami defisit setiap tahun, seperti jasa perbankan, transportasi, asuransi, tenaga kerja dan sebagainya. Satu satunya pos dalam sektor jasa yang menghasilkan surplus adalah sektor pariwisata sebesar 5 Milyar dollar AS.

Pada pos jasa tenaga kerja, terjadi defisit sebesar 2,4 Milyar yaitu selisih pengeluaran untuk tenaga kerja asing di Indonesia yang berjumlah 57.000 orang dengan nilai pengeluaran mencapai 3 Milyar dollar AS. Sementara penghasilan lebih dari satu juta orang tenaga kerja Indonesia di Luar negeri hanya sebesar 600 juta dollar AS.

Yang juga sangat memprihatinkan dan banyak menyumbang defisit transaksi berjalan adalah jasa angkutan kapal laut. Dari angkutan ekspor-impor pelayaran nasional hanya sebagian pangsa muatan sebanyak 2,15 % dari seluruh impor, sisanya sebesar 97,85 persen direbut oleh perusahaan pelayaran asing. Akibatnya Indonesia kehilangan kesempatan untuk merebut devisa rata-rata sebesar 7 Milyar dollar AS pertahun selama Pelita V. Kecenderungan lain yang juga kurang menggembirakan adalah menguatnya pertumbuhan impor barang sementara di lain pihak laju ekspor justru makin turun. Dengan demikian pihak laju ekspor justru makin turun. Dengan demikian surplus perdagangan barang menjadi makin kecil. Bukan hanya pada angkutan internasional yang berkaitan dengan ekspor dan impor saja defisit terjadi, ternyata pada angkutan antar pulau (dalam negeri) pelayaran nasional juga tidak mampu berbuat apa-apa. Pangsa pasar pelayaran nasional hanya dapat melayani sebesar 51,4 persen; selebihnya diraih oleh perusahaan pelayaran asing.

Dari gambaran di atas dapat disimpulkan bahwa kerja besar yang dihadapi Indonesia guna meningkatkan kinerja transaksi berjalan adalah membenahi neraca jasa. Tugas ini menjadi makin penting berkaitan dengan akan datangnya era perdagangan bebas dunia, saat dimana kegiatan ekspor dan impor jasa asing akan masuk ke Indonesia dari seluruh dunia. Untuk itu penanganannya di sektor jasa ini harus dilakukan dengan sempurna agar defisit neraca jasa tidak kian melebar seperti yang terjadi sekarang ini.

Dari uraian di atas dapat disimpulkan ada beberapa hal yang menjadi faktor penyebab defisit transaksi berjalan dalam neraca pembayaran Indonesia. Faktor-faktor tersebut antara lain adalah :

1. Menurunnya dorongan ekspor akibat pasar domestik yang berkembang dan banyaknya saingan produk sejenis di pasar internasional.
2. Meningkatnya impor barang modal untuk memenuhi kebutuhan investasi yang makin meningkat.

3. Beban hutang luar negeri yang harus dibayar melalui cicilan pokok ditambah bunga
4. Defisit dari sektor jasa terutama sektor transportasi dan tenaga kerja.

### Mengatasi Defisit Transaksi Berjalan

Untuk mengatasi defisit transaksi berjalan yang terjadi di Indonesia tidak cukup hanya dengan meningkatkan ekspor dan menekan impor. Yang lebih mendasar adalah mengubah struktur neraca jasa. Penanganan masalah ini harus dilaksanakan secara terpadu konseptual, menyeluruh dan berkesinambungan.

Sebagai bagian dari neraca pembayaran maka defisit transaksi berjalan dapat dipengaruhi oleh kondisi neraca pembayaran. Untuk menyeimbangkan neraca pembayaran ada beberapa komponen yang harus diperhatikan antara lain :

#### a. Ekspor

Untuk mengembangkan ekspor diharapkan pemerintah membuat kajian terhadap berbagai komoditas yang selama ini memiliki kontribusi besar dalam perolehan devisa seperti tekstil, kayu lapis, karet dan sebagainya yang sudah terpilih menjadi ekspor unggulan. Hal ini perlu untuk lebih meningkatkan ekspor. Selain itu diharapkan agar pengusaha memiliki celah pangsa pasar berbagai negara maju yang memiliki daya beli tinggi, dengan cara memanfaatkan negara lain yang memiliki perjanjian dengan negara tersebut.

#### b. Impor

Walaupun mengurangi impor dirasa agak sulit sebab sebagai negara yang sedang mengembangkan diri menjadi negara industri Indonesia butuh impor untuk peningkatan pembangunan sebagai bahan baku/penolong industri dan barang modal seperti mesin, transportasi dan teknologi yang belum dapat diproduksi sendiri. Namun hal tersebut bukan berarti tidak mungkin dilakukan. Untuk mengurangi impor barang konsumtif, dibutuhkan perubahan mental konsumen dari membeli produk impor beralih ke produk lokal. Peningkatan mutu produk dalam negeri sangat dibutuhkan untuk menjaga dan mengalihkan konsumen ke produk lokal.

#### c. Arus modal

Arus modal masuk dipengaruhi oleh tingkat bunga investasi di Indonesia. Jika tingkat bunga bisa memberikan tingkat keuntungan yang cukup besar untuk investasi maka hal ini akan dapat mengundang investor asing dalam menanamkan modalnya di Indonesia, sehingga arus modal yang masuk dapat menutup defisit pada neraca pembayaran.

Neraca transaksi berjalan sebagai bahagian penting dari neraca pembayaran Indonesia sebagaimana data pada bahagian awal tulisan ini memang menunjukkan defisit yang cukup besar. Artinya antara ekspor barang dan impor barang secara keseluruhan (barang dan jasa) menunjukkan defisit bagi Indonesia. Namun pemerintah tidak berpangku tangan dalam menghadapi masalah yang cukup mengganggu kestabilan ekonomi ini. Berbagai kebijaksanaan berkaitan dengan ekspor, impor dan arus modal dilakukan agar neraca transaksi berjalan tidak defisit.

Berikut ini adalah kebijaksanaan yang sedang dan akan terus dilakukan agar defisit transaksi berjalan dapat dihilangkan :

- a. Memaksimalkan surplus neraca perdagangan barang. Hal ini dapat dilakukan dengan mendorong ekspor dan menekan impor non migas serta meminimalkan defisit neraca jasa. Langkah kongkritnya adalah dengan meningkatkan penerimaan sektor pariwisata, pengiriman tenaga kerja ke luar negeri dan mengurangi pengeluaran devisa jasa angkutan.
- b. Menekan pengeluaran devisa untuk impor dan meminimalkan defisit neraca jasa, melalui serangkaian kebijaksanaan di bidang perdagangan luar negeri, industri, perhubungan dan iklim investasi.
- c. Menekan defisit di bidang penanaman modal asing dan pembatasan impor. Penanaman modal harus terfokus pada bidang industri yang sebenarnya memiliki kemampuan potensi di dalam negeri. Pembatasan impor perlu terutama dengan membuat peraturan yang tegas untuk pengendaliannya. Penekanan itu dapat dilakukan dengan cara melakukan substitusi impor melalui pemberian insentif terhadap para pelaku yang mampu membuat produk tersebut di dalam negeri di samping memberikan dukungan kepada industri tersebut untuk mencapai efisiensi terhadap kegiatan produksi mereka agar tidak menyebabkan ekonomi biaya tinggi. Sektor industri yang memiliki tingkat teknologi tinggi sebaiknya dilepas saja yang penting Indonesia harus mampu mengubah pola strategi industri ke konsep industri pilihan yang tidak lain adalah industri komponen dan industri yang memiliki akar dan potensi sumberdaya alam maupun sumberdaya manusia yang dikuasai Indonesia.
- d. Meningkatkan ekspor secara maksimal. Pemerintah harus meninjau kembali produk-produk ekspor, sampai di mana sebetulnya posisi daya saing Indonesia dan faktor apa saja yang menyebabkan daya saing menjadi berkurang. Kenyataan membuktikan bahwa Indonesia selalu mengatakan unggul karena faktor buruh yang murah, namun kenyataannya tidak ada perubahan yang berarti. Pertumbuhan ekspor tetap berjalan lambat khususnya di sektor komoditi non migas. Hal ini berarti bahwa ada faktor lain yang menyebabkan biaya produksi menjadi tinggi.
- e. Pembentukan birokrasi. Efisiensi birokrasi adalah penting dilakukan karena, pemberian pelayanan birokrasi yang tidak efisien menjadi penyebab merosotnya daya saing produk komoditi ekspor kita.
- f. Memberikan kebebasan bagi pelaku ekonomi untuk ikut masuk ke dalam proses produksi dengan menghilangkan praktek monopoli dan oligopoli yang sangat merugikan. Mereka harus benar-benar mampu menjadi pelaku di pasar domestik tanpa harus dibebani target praktek proteksi dan sebagainya.
- g. Merubah pola kebijaksanaan di sektor jasa maupun produksi dan investasi. Salah satu contoh adalah kasus jeruk Pontianak yang dulu begitu tinggi nilai eksportnya, sekarang menjadi mati, hanya karena kesalahan pengaturan tataniaga. Contoh lainnya adalah bagaimana kondisi sektor transportasi kita yang 90 % kegiatan transportasi lautnya diambil pihak asing. Demikian juga pariwisata yang dibanggakan sebagai penghasil devisa dari non migas, banyak kegiatannya bukan berasal dari domestik seperti produk makan dan minuman yang disajikan merupakan produk impor. Di bidang investasi harus diutamakan proyek-proyek strategis yang dapat meningkatkan nilai ekspor dan bukan proyek yang berjalan sebagai kaitan dengan tujuan non ekonomi.
- h. Membebani sektor jasa. Defisit juga dapat terjadi pada sektor jasa, bukan neraca perdagangan ekspor dan impor saja. Defisit di sektor jasa disebabkan oleh sektor perhubungan (transportasi) dan tenaga kerja asing di Indonesia. Upaya untuk memberdayakan armada nasional harus dilakukan. Kemampuan untuk menangkap peluang angkutan barang dan peti kemas yang terus meningkat harus diciptakan, di samping meningkatkan fasilitas dan kinerja pelabuhan laut. Dalam era globalisasi dan perdagangan bebas ini tidak mungkin lagi membatasi orang asing untuk bekerja di Indonesia, maka

harus diupayakan agar kita dapat meningkatkan kualitas sumberdaya kita baik di tingkat bawah (buruh) maupun di tingkat atas (manajerial)

Untuk dapat melakukan semua kebijaksanaan itu memang bukan pekerjaan mudah yang dapat dilaksanakan dalam waktu yang singkat, pekerjaan mudah dan dapat dilaksanakan dalam waktu yang singkat. Namun setidaknya-tidaknya pemerintah harus mampu menekan agar defisit transaksi berjalan itu tidak makin membesar. Dengan demikian diharapkan transaksi berjalan Indonesia pada tahun-tahun mendatang mulai dapat ditekan, karena bagaimanapun permasalahan ini masih menghadapi banyak kendala baik yang bersifat internal maupun eksternal. Kendala yang bersifat eksternal antara lain pengaruh krisis ekonomi yang melanda kawasan Asia pada umumnya yang menyebabkan laju pertumbuhan ekonomi dunia turun. Kemudian pengaruh penurunan harga minyak bumi di pasaran internasional. Sedangkan yang bersifat internal adalah kendala-kendala yang belum teratasi sepenuhnya pada tahun-tahun sebelumnya antara lain bidang prasarana dan produksi.

### Kesimpulan

Permasalahan defisit transaksi berjalan sebagai bahagian dari neraca pembayaran adalah sangat kompleks, karena komponen dari neraca pembayaran menyangkut hampir keseluruhan sektor perekonomian negara, terutama masalah ekspor, impor dan arus keluar masuk modal. Untuk mengantisipasi hal itu berbagai kebijaksanaan sudah dilakukan oleh pemerintah yang antara lain bertujuan untuk meningkatkan ekspor, meningkatkan investasi, peningkatan peras swasta dalam pembiayaan pembangunan serta meningkatkan kemampuan pengusaha kecil.

Beberapa tahun belakangan ini kondisi perekonomian Indonesia ditandai oleh pertumbuhan ekonomi yang cukup berarti, namun pengaruh krisis moneter setahun belakangan ini memang sangat memukul kondisi perekonomian Indonesia. Kalaupun masih ada surplus neraca perdagangan itu tak lebih adalah karena memang kemampuan impor yang makin menurun akibat penurunan nilai mata uang (kurs) dan bukan karena ekspor yang makin meningkat.

Kebijaksanaan menggunakan hutang luar negeri untuk menutup defisit transaksi berjalan akan menyebabkan tekanan defisit tersebut menjadi semakin sulit untuk dihilangkan. Pemerintah harus mengupayakan agar tujuan untuk mengurangi defisit transaksi berjalan tidak mengorbankan keperluan impor barang modal. Kebijakan yang menyangkut kemudahan ekspor sangat diperlukan untuk mengantisipasi kenaikan impor tersebut.

### Daftar Pustaka

- Ackley Gardner (1982), *Teori Ekonomi Makro*, Jakarta, UI Press  
Dornbusch, R dan Fischer S, (1992) *Makro Ekonomi*, Jakarta Erlangga  
Sjahrir (1995), *Persoalan Ekonomi Indonesia Moneter, Perbankan dan Neraca Pembayaran*, Jakarta Sinar Harapan  
Tim Econit, (1995), *Proyeksi Ekonomi Indonesia 1995* ' Jakarta Pustaka Sinar Harapan  
Widodo, Suseno Trianto, (1996) *Indikator Ekonomi*, Yogyakarta Kanisius  
Kompas, (1996) *Defisit Transaksi Berjalan dan Inflasi* ' Jakarta 2 Mei  
Suara Karya, (1997), *Memerangi Defisit Transaksi Berjalan* ' Jakarta 6 Januari  
Suara Pembaruan, (1997), *Benahi Defisit Dengan Mitra Dagang* ' Jakarta 21 Maret





# JURNAL AKUNTANSI

FAKULTAS EKONOMI UNIVERSITAS TARUMANAGARA

TH.III/01/Mei/1999

ISSN : 1410-3591

---

STAF PENYUNTING JURNAL AKUNTANSI  
FAKULTAS EKONOMI UNIVERSITAS TARUMANAGARA

- Pelindung : Rektor Universitas Tarumanagara  
Drs.Agustinus Kahono
- Penanggung Jawab : Dekan Fakultas Ekonomi  
Drs.Matias Zakaria,M.Si,Ak.
- Koordinator Penyunting : Kajur Akuntansi  
Drs. Marnoso Mardjoko,M.M.,Ak
- Anggota Penyunting : 1.Drs.Kery Soetjipto,M.Si.,Ak.  
2.Drs.H.Soedibyo Soemarmarman,M.Kom.,Ak  
3.Drs.Hein G.Suryaatmadja,M.Si.,Ak.  
4.Drs.Darmono Marsudi,Ak
- Penyunting Kehormatan : 1.Prof.DR.Toeti Soekamto,Ph.D  
2.DR.Satyawati Hadi,M.Sc  
3.Drs.Gusti Nyoman Putera,M.Si,Ak  
4.Drs.Matias Zakaria, M.Si,Ak
- Administrasi : - Sukino,S.IP  
- Christina Catur Widya

Dikelola oleh Fakultas Ekonomi Universitas Tarumanagara  
Jl.Let.Jen.S.Parman No.1 (Kampus II), Jakarta 11470  
Tel.5655508-10-14-15 Fax.5655521



---

## PROSEDUR MEKANISME PEMBIAYAAN INVESTASI MELALUI LEASING

Edalmen

### *Abstract*

Leasing is an agreement between the legal owner of land, property, equipment or other capital goods (the lessor) and a third party (person or company). Who intends to make use of the capital goods (the lessee), for a certain time period at an agreed upon schema of periodic payments. This article highlights the lease agreement as an alternative method of financing the companies (lessee) needs without purchasing.

### **Pendahuluan**

Istilah *leasing* berasal dari bahasa Inggris "*lease*" yang berarti sewa atau lebih luas lagi sewa-menyewa. Istilah ini berbeda dengan istilah rental (*rent*), yang masing-masing mempunyai hakikat yang berbeda (Achmad Anwar : 1989,9). *Leasing* yang dimaksud di sini juga mempunyai unsur sewa, namun karena di dalam *leasing* ini terdapat beberapa persyaratan tersendiri maka tidak dapat disamakan dengan sewa menyewa biasa. Tunggal (1994,1) secara singkat mengartikan *leasing* sebagai *equipment fund*, yaitu semacam pembiayaan peralatan modal untuk keperluan produksi.

Beberapa persyaratan dan ciri yang membedakan antara kedua hal tersebut terlihat dari prosedur, proses, mekanisme dan juga ketentuan-ketentuan lainnya. Perbedaan tersebut akan dijelaskan pada bagian selanjutnya.

Dua pelaku utama yang terlibat pada perjanjian *leasing* adalah *lessor* sebagai pihak yang menyewakan barang, dan *lessee* yaitu pihak yang menikmati (si penyewa) barang-barang tersebut yang berkewajiban membayar sewa (*rent*). Pada perjanjian sewa menyewa siapa saja boleh menjadi *lessor* sedangkan pada perjanjian *leasing* hanya perusahaan yang mendapat izin dari Departemen Keuangan yang boleh menjadi *lessor*.

Barang-barang yang menjadi obyek perjanjian *leasing* meliputi semua barang modal seperti pesawat terbang, alat-alat berat, mesin-mesin produksi, komputer dan semua keperluan kantor.

Di Indonesia ketentuan yang mengatur tentang *leasing* adalah Surat Keputusan Bersama Menteri Keuangan, Menteri Perindustrian dan Menteri Perdagangan Republik Indonesia No. Kep-122/MK/IV/2/1974, No.32/M/SK/2/1974 dan No. 30/Kbp/1/1974 tanggal 7 Februari 1974. Pengertian *leasing* dalam surat Keputusan Bersama tersebut adalah : (seperti dikutip Soekanto : 1990,71)

*"Leasing ialah setiap kegiatan pembiayaan perusahaan dalam bentuk penyediaan barang-barang modal untuk digunakan oleh suatu perusahaan, untuk suatu jangka waktu tertentu, berdasarkan pembayaran secara berkala disertai hak pilih bagi perusahaan tersebut untuk membeli barang-barang modal yang bersangkutan atau memperpanjang jangka waktu leasing berdasarkan nilai sisi yang telah disepakati bersama"*.



Perkembangan *leasing* tumbuh dengan begitu cepat akhir-akhir ini karena sangat sesuai dengan arah perekonomian masa kini di mana *leasing* memperkenalkan suatu metode baru untuk memperoleh barang-barang modal (*capital equipment*) dan menambah modal kerja. *Leasing* memberikan kemungkinan untuk memperoleh alat-alat perlengkapan dan fasilitas yang diperlukan walaupun untuk itu tidak dapat segera disediakan. Dengan demikian perusahaan dapat melakukan efisiensi keuangan dan mencegah kesulitan dalam administrasi.

Pada umumnya perusahaan *leasing* di Indonesia merupakan usaha patungan bank-bank asing atau kombinasi dari bank-bank lokal dan perusahaan-perusahaan dagang besar, tetapi kebanyakan investornya adalah pihak luar negeri. Hal ini wajar mengingat permodalan dan teknologi termasuk manajemennya tidak banyak dikuasai oleh investor nasional.

### Jenis Pembiayaan Melalui *Leasing*

Lembaga *leasing* adalah alternatif pembiayaan yang menarik bagi pengusaha, sehingga *leasing* tumbuh pesat dewasa ini. Dewasa ini terdapat banyak jenis perusahaan *leasing*. Djoko Prakoso (1996,7) mengelompokkan *leasing* dari sudut *lessee* dan *lessor*. Sementara itu Achmad Anwari (1987,12) mengklasifikasikan *leasing* menurut cara pembiayaan. Klasifikasi yang berbeda dibuat oleh Eddy P Soekardi (1990:20) yang mengklasifikasikan *leasing* berdasarkan hak kepemilikan.

Namun demikian dari sekian banyak jenis *leasing*, secara umum dapat dibedakan menjadi tiga kelompok utama. Hal yang sangat penting dan perlu diperhatikan dari perbedaan ini adalah mengenai hal pemilikan secara hukum, cara pencatatan di dalam akuntansi serta besarnya sewa (*rent*)

#### 1. *Sale and lease back*

Dalam perjanjian *sale and lease back* ini, perusahaan menjual barang-barang modalnya seperti bangunan, tanah, atau peralatan pabrik kepada sebuah lembaga keuangan (sebagai *lessor*) dan kemudian barang-barang modal tersebut oleh *lessor* di-lease kembali kepada pemilik semula. Bentuk perjanjian ini diadakan jika *lessee* ingin menutup defisit yang akan diperkirakan terjadi. Dalam hal ini *lessee* menjual hak miliknya atas barang modal tersebut dan menahan hak pakainya.

Perhatikan bahwa pihak penjual dalam hal ini sebagai *lessee* dengan segera menerima harga penjualan dari pembeli (yang bertindak sebagai *lessor*). Pada saat yang bersamaan sipenjual yang juga adalah *lessee* itu tetap menggunakan barang-barang modal tersebut dengan disertai suatu daftar pembayaran lease berupa sewa (*rent*). Dalam perjanjian hipotik, *lessor* menerima satu seri pembayaran yang sama dan cukup untuk mengamortisasikan pinjaman itu disertai suatu tingkat hasil pengembalian atas investasinya.

#### 2. *Operating lease*

Pada *operating lease*, *lessor* membeli barang dan kemudian menyewakan kepada *lessee* untuk jangka waktu tertentu. Dalam praktek *lessee* membayar sewa yang besarnya secara keseluruhan tidak meliputi harga barang dan biaya yang telah dikeluarkan tidak meliputi harga barang dan biaya yang telah dikeluarkan oleh *lessor*. Jadi setiap barang yang akan

di-lease itu tidak diamortisasikan secara penuh. *Lessor* tidak mengharapkan *profit* semata-mata dari rental *lease* itu, tetapi juga mengharapkan adanya keuntungan dari hasil penjualan barang atau dengan menyewakan kembali barang itu kepada pihak berikutnya.

Dalam kontrak *operating lease* sering dicantumkan hal-hal khusus yang mengatur bahwa pihak *lessee* berhak mengembalikan peralatan yang di-lease sebelum kontrak selesai. Hal ini menjadi sangat penting bagi *lessee* manakala perkembangan teknologi telah menyebabkan peralatan itu ketinggalan zaman atau bila peralatan tersebut memang tidak diperlukan lagi.

Ciri umum dari *operating lease* ini diawali dengan cara pihak *lessee* menghubungi *lessor* untuk melakukan *lease contract*. Cara ini diperlukan oleh *lessee* yang menginginkan *leasing* ini dapat digunakan untuk pembiayaan barang-barang modal yang diperlukan tanpa memikul risiko yang memberatkan dirinya. Pada *operating lease* ini pihak *lessor*-lah yang lebih banyak menanggung risiko. Oleh karena itu banyak hal yang harus difahami oleh pihak *lessor* sebelum melakukan *operating lease*. Penaksiran umur barang-barang modal yang menjadi obyek *lease* secara ekonomis dibandingkan dengan harga dan nilai sisa adalah masalah paling sulit bagi *lessor*.

Oleh karena itu *lessor* harus mempunyai pengetahuan yang luas mengenai barang-barang modal yang akan dijadikan obyek *leasing* dan juga urusan pemasarannya. Pada saat-saat seperti inilah persaingan antara pengusaha *leasing* terjadi. Dengan perkataan lain berhasil atau tidaknya perusahaan *leasing*, tergantung antara lain dari masalah penaksiran dan pengetahuan tentang hal tersebut di atas.

Dalam banyak hal kadang-kadang *operating lease* mencakup pula *service-leasing*, karena pihak *lessor* sendiri ingin peralatan modal yang menjadi tanggungan dan obyek *leasing* terjaga dengan baik.

Selanjutnya perlu pula diketahui bahwa *operating lease* lebih dimungkinkan untuk barang-barang yang laku sehingga situasi harga yang dapat diramalkan dan barang banyak terdapat dipasar bebas.

Kebanyakan *operating lease* ditawarkan oleh perusahaan pabrik atau industri, karena pabrik itulah yang mempunyai keahlian dalam masalah peralatan modal serta alat pelayanan bagi obyek *leasing*.

### 3. *Financial leasing*

Perusahaan *leasing* jenis ini bertindak sebagai suatu lembaga keuangan. *Lessee* yang membutuhkan suatu barang modal menentukan sendiri jenis serta spesifikasi dari barang yang dibutuhkan serta hal-hal lain yang berhubungan dengan pengoperasian barang tersebut, sedangkan *lessor* hanya berkepentingan mengenai kepemilikan barang tersebut secara hukum. Selanjutnya *lessor* akan mengeluarkan dananya untuk membayar barang tersebut dan kemudian diserahkan kepada *lessee*. Sebagai imbalan atas jasa penggunaan barang tersebut maka *lessee* akan membayar secara berkala kepada *lessor* sejumlah uang sebagai sewa dalam jangka waktu yang telah disepakati bersama. Pada *financial leasing* ini barang modal yang di-lease diamortisasikan secara penuh, artinya sewa yang dibayarkan meliputi keseluruhan harga barang ditambah faktor bunga.

*Financial lease* ini sebenarnya hampir serupa dengan *sale* dan *lease back*, hanya saja pada *financial lease* barang-barang modal yang di-lease masih baru dan *lessor* membeli secara langsung dari pabrik atau distributor yang bertindak sebagai *supplier* dan bukan membeli dari *lessee*.

Pada financial leasing berlaku hal-hal sebagai berikut ;

- a. Tenggang waktu perjanjian berlaku tetap, dengan kata lain selama kontrak itu berjalan tidak dapat dibatalkan
- b. Tenggang waktu tersebut sesuai dengan perjanjian dan perkiraan kedua belah pihak yang lamanya hampir bersamaan dengan lama pemakaian barang yang menjadi obyek tersebut secara ekonomis.
- c. Cicilan yang merupakan hutang *lessee* seluruhnya berjumlah sama dengan nilai investasi yang ditanam, termasuk bunga untuk *lessor*. Hal ini menunjukkan bahwa resiko secara ekonomis pada dasarnya ada pada *lessee*.

### Perbedaan Perjanjian *Leasing* Dengan Perjanjian Sewa Lainnya

Pada bagian di muka sudah dijelaskan bahwa *leasing* tidak sama dengan perjanjian sewa menyewa biasa ataupun perjanjian sewa beli / jual beli dengan angsuran. Sepintas lalu memang perjanjian sewa menyewa maupun sewa beli / jual beli dengan angsuran mirip dengan unsur-unsur perjanjian *leasing*, tetapi apabila diperbatikan lebih lanjut maka ternyata kedua hal itu sangat berbeda.

Beberapa perbedaan utama antara *leasing* dengan sewa-menyewa itu diantaranya adalah :

1. *Leasing* merupakan suatu metode pembiayaan, sementara sewa menyewa bukanlah metode pembiayaan.
2. Pada *leasing*, *lessor* adalah penyedia dana dan membiayai seluruh pembelian barang yang akan di-lease, sementara dalam sewa-menyewa yang menyewakan hanya dapat menyediakan barang.
3. Imbalan yang diterima *lessor* pada *leasing* adalah berupa tebusan berkala harga perolehan barang. Pada sewa menyewa imbalan jasa yang diterima oleh yang menyewakan adalah berupa uang sewa.
4. Masa *leasing* biasanya ditetapkan sesuai dengan perkiraan umur kegunaan barang. Pada sewa menyewa tidak memperhatikan perkiraan umur kegunaan maupun kemampuan pihak si penyewa.
5. Pada *leasing* kewajiban *lessee* untuk membayar rent tidak berhenti/berkurang walaupun obyek lease musnah ataupun obyek lease belum digunakan, sementara pada sewa-menyewa kewajiban si penyewa ada bila ia dapat menikmati barang yang disewa.

### Prosedur Mekanisme *Leasing*

Pada suatu transaksi *leasing* paling tidak terdapat tiga pihak yang terlibat yaitu *lessor*, *lessee* dan *supplier*. *Supplier* adalah penjual dan pemilik barang-barang modal yang akan di-lease. Seperti telah diketahui sebelumnya *lessor* hanyalah pemilik barang secara hukum sedangkan *lessee* adalah pihak yang memperoleh manfaat secara ekonomis atas barang-barang modal yang akan diperjanjikan dalam sebuah kontrak *leasing*.

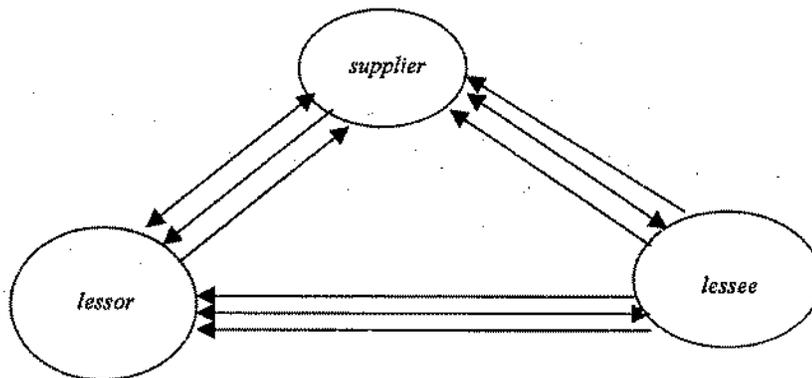
Prosedur dari mekanisme *leasing* yang menyangkut pihak-pihak tersebut di atas, secara garis besarnya dapat dijelaskan sebagai berikut :

1. *Lessee* bebas untuk menentukan peralatan yang dibutuhkan dan dapat melakukan negosiasi dengan *supplier* mengenai harga, jenis, garansi, perawatan, penyediaan suku cadang dan sebagainya.

2. *Lessee* kemudian membuat aplikasi dan mengisi formulir permohonan *lease* dengan disertai dokumen pelengkap kepada *lessor*,
3. *Lessor* selanjutnya akan meneliti dan melakukan evaluasi kelayakan kredit dan kemudian memutuskan untuk memberikan suatu fasilitas *lease* kepada *lessee* dengan persyaratan dan kondisi yang disetujui kedua belah pihak. Pada saat ini kontrak *lease* sudah dapat ditanda tangani.
4. Kontrak pembelian peralatan akan ditanda tangani *lessor* dengan *supplier* peralatan yang telah ditunjuk oleh *lessee*.
5. *Supplier* dapat mengirim peralatan yang telah di-*lease* ke lokasi *lessee*. Untuk mempertahankan dan memelihara kondisi peralatan tersebut, *supplier* akan menanda tangani perjanjian pelayanan purna jual.
6. *Lessee* menanda tangani tanda terima barang-barang modal sebagai obyek *leasing* dan menyerahkannya kepada *supplier*.
7. *Supplier* menyerahkan surat tanda terima (yang diterima dari *lessee*), beserta bukti pemilikan dan pemindahan kepemilikan kepada *lessor*.
8. *Lessor* membayar harga barang-barang modal yang di-*lease* tersebut. Harga yang dibayarkan oleh *lessor* adalah harga yang sesuai dengan persetujuan yang telah dinegosiasikan oleh *lessee* dengan *supplier*.
9. *Lessee* membayar sewa *lease* secara periodik sesuai dengan jadwal pembayaran yang telah ditentukan dalam kontrak *leasing*.

Untuk lebih jelasnya berikut ini diberikan skema prosedur mekanisme leasing tersebut.

#### Skema Prosedur Mekanisme *Leasing*



#### Ketentuan *Leasing* Sebagai Pembiayaan Investasi bagi Perusahaan

*Leasing* sebagai suatu sistem pembiayaan investasi bagi barang-barang modal mempunyai peranan dalam meningkatkan pembangunan perekonomian nasional. Perusahaan *leasing* dapat membantu badan-badan dan pengusaha mengangsur cara pembiayaan untuk memperoleh alat-alat perlengkapan maupun barang-barang modal yang mereka butuhkan. Jika hal ini berjalan dengan baik pada akhirnya tentu dapat meningkatkan produksi nasional dan meningkatkan pembangunan perekonomian nasional.

Melalui *leasing* perusahaan dapat memperoleh barang-barang modal dengan jalan sewa beli untuk dapat dipergunakan langsung berproduksi, yang dapat diangsur setiap bulan atau setiap triwulan kepada *lessor*. Melalui *leasing* dapat dengan cepat diperoleh barang-barang yang dibutuhkan oleh perusahaan, tidak perlu menunggu dalam waktu yang lama.

Berikut ini adalah beberapa keuntungan dan manfaat *leasing* :

1. Penghematan modal  
Dengan adanya sistem pembiayaan melalui *leasing*, maka *lessee* dapat memperoleh dana untuk membeli peralatan atau mesin-mesin untuk proses produksi sampai 100 persen, sehingga *lessee* dapat memanfaatkan modal yang ada untuk keperluan lain. Penghematan ini menjadi sangat penting terutama bila fasilitas kredit dari bank sepenuhnya terpakai.
2. Sangat fleksibel  
Pengertian fleksibel ini bersifat sangat luas yang merupakan ciri utama dan kelebihan *leasing* dibandingkan dengan kredit dari bank. Fleksibilitas ini meliputi kontraknya, besarnya pembayaran jasa dan dan sewa *lease*, jangka waktu pembayaran serta nilai sisanya.
3. Menguntungkan *cash flow*  
Penentuan besarnya rent sebagai jasa *lease* sangat menguntungkan *cash flow*. Jika pendapatan yang diperoleh bersifat musiman ataupun pada masa-masa akhir dari investasi maka kemampuan membayar dapat disesuaikan dengan *cash flow* yang ada. Pengaturan seperti ini dapat mencegah timbulnya gejala kekosongan dana di dalam kas perusahaan.  
Sementara itu di fihak lain keadaan keuangan yang cukup besar dapat dipakai mempercepat amortisasi dengan menaikkan rent. Jadi struktur *rent* dapat diatur sesuai dengan proyeksi *cash flow*.
4. Menekan biaya  
Dalam proses transaksi *leasing* berbagai biaya dapat dikelompokkan dalam satu paket. Pembelian suatu barang akan menimbulkan biaya-biaya antara lain berupa biaya pengiriman, biaya pemasangan, *consultant fee*, biaya penyusutan dan juga premi asuransi. Biaya tersebut dapat digabung menjadi satu dengan harga barang untuk kemudian diamortisasikan sepanjang masa *leasing*.

Keuntungan lain yang diperoleh adalah adanya peraturan yang berlaku dimana untuk kepentingan pajak, transaksi *leasing* diperhitungkan sebagai operating lease sehingga *lease* rental dianggap sebagai biaya yang dapat mengurangi pendapatan kena pajak (Soekardi : 1990,20)

## Kesimpulan

Dalam soal-soal *leasing* di *text book* manajemen keuangan, yang harus dibuat para mahasiswa, seringkali hasil perhitungan soal menunjukkan bahwa *cost of owning* lebih tinggi daripada *cost of leasing*, sehingga alternatif yang pembelanjaan yang harus dipilih adalah *leasing*.

Namun dalam praktek seringkali ternyata seringkali ternyata bahwa *cost of leasing* lebih tinggi daripada *cost of owning*. Walaupun demikian *leasing* tetap laku karena di

samping fleksibilitas finansial yang ditimbulkan, tidak semua pihak yang memerlukan peralatan mampu memenuhi persyaratan yang ditetapkan oleh kreditur untuk dapat diberi pinjaman misalnya agunan yang seringkali tidak dapat disediakan.

Persyaratan itu tidak terdapat pada *leasing*. Lessor hanya harus punya kepastian bahwa *lessee* sanggup membayar seluruh *lease payment*. Kepastian itu dapat diperoleh lessor dengan mewajibkan *lessee* untuk menutup asuransi yang menjamin pembayaran *lease payments* dalam hal *lessee* tidak sanggup membayar.

Jadi jika *lessee* tidak sanggup membayar, asuransi yang membayar kepada lessor dan premi asuransi dibayar oleh *lessee*.

Dalam keadaan krisis seperti sekarang ini dimana tingkat bunga pinjaman berfluktuasi pada tingkat yang cukup tinggi, juga mempunyai dampak terhadap *leasing*. Sehingga kemampuan *leasing* untuk dijadikan metode pembelanjaan alternatif pilihan yang dapat digunakan dalam keadaan krisis moneter ini sangat diragukan.

Hal ini disebabkan karena bunga yang diperhitungkan lessor untuk menentukan *lease payments* juga ikut berfluktuasi sesuai dengan bunga di pasar, *lease payments* tidak tetap seperti dalam keadaan stabil. Ini biasanya dimuat dalam perjanjian *lease* (karena lessor mendapatkan pendanaannya juga dari kredit bank). Hal ini mengakibatkan kesulitan bagi *lessee* sama seperti jika ia harus membayar bunga pinjaman.

### Daftar Pustaka

- Anwari, Achmad (1987), *Leasing di Indonesia*, Jakarta : Ghalia Indonesia  
Prakoso, Djoko (1996), *Leasing dan permasalahannya*, Semarang : Dahara Prize.  
Soekanto, Soerjono (editor) (1990), *Inventarisasi Perundang Undangan mengenai leasing*, Jakarta : Ind-hill co.  
Soekadi, Eddy P. (1990), *Mekanisme leasing*, Jakarta : Ghalia Indonesia  
Tunggal, Amin Wijaya (1994), *Akuntansi leasing*, Jakarta : Rineka Cipta