

EFISIENSI BIAYA LOGISTIK DENGAN FASILITAS KEPABEANAN PUSAT LOGISTIK BERIKAT: IMPIAN ATAU KENYATAAN?

Soeprat Teguh Rahayu¹⁾ dan Muh Nurkhamid²⁾

¹ Kantor Pengawasan dan Pelayanan Bea dan Cukai Tipe Madya Pabean A Semarang, Jalan Yos Sudarso No 17, Semarang, 50144, ²Dosen Jurusan Kepabeanan dan Cukai, Politeknik Keuangan Negara Dosen, Jalan Bintaro Utama Sektor V, Tangerang Selatan, 15222

E-mail: muh.nurkhamid@pknstan.ac.id

INFORMASI ARTIKEL

Tanggal masuk
[2020-03-19]

Revisi
[2020-05-11]

Tanggal terima
[2020-06-20]

ABSTRACT:

Research with this qualitative method aims to prove the impact of providing the Customs Center for Bonded Logistics Centers (PLB) to the domestic industry in the form of logistics cost-efficient. Research instruments in the form of interviews with 13 PLB entrepreneurs who have the theme of support for different sectors, government agencies (DJBC), the Indonesian Logistics Association, practitioners in logistics, the Indonesian Textile Association, and the Association of Indonesian Bonded Logistics Centers. The study concludes that PLB has increased the efficiency of the logistics costs of the domestic industry in the form of a decrease in dwelling time for each PLB entrepreneur who is the object of research; accelerating the fulfillment of raw materials for local industries; Cost Recovery efficiency for the Mining Industry; time and cost efficiency of the licensing process in customs procedures; and efficiency of production costs for the domestic manufacturing industry with a just in the time inventory system. In general, PLB has also triggered an increase in the economy, especially in the Indonesian textile industry sector. For the PLB to run more optimally, the government must complete certainty of the aspects of taxation, certificate of origin, and the government's support for the sustainability of the downstream textile industry, which is feared to be out of business due to the policy

ABSTRAK:

Penelitian dengan metode kualitatif ini bertujuan membuktikan dampak pemberian Fasilitas Kepabeanan Pusat Logistik Berikat (PLB) terhadap industri dalam negeri berupa efisiensi biaya logistik. Instrumen penelitian berupa wawancara terhadap 13 pengusaha PLB yang memiliki tema dukungan terhadap industri yang berbeda-beda, instansi pemerintah (DJBC), Asosiasi Logistik Indonesia, praktisi di bidang logistik, Asosiasi Pertekstilan Indonesia, dan Perhimpunan Pusat Logistik Berikat Indonesia. Penelitian menyimpulkan bahwa PLB telah meningkatkan efisiensi biaya logistik industri dalam negeri berupa: penurunan *dwelling time* pada masing-masing pengusaha PLB yang menjadi obyek penelitian; percepatan pemenuhan bahan baku bagi industri dalam negeri; efisiensi *Cost Recovery* untuk Industri Pertambangan; efisiensi waktu dan biaya atas proses perizinan pada prosedur kepabeanan; dan efisiensi biaya produksi bagi industri manufaktur dalam negeri dengan sistem *just in time* inventory. Secara umum, PLB juga telah memicu peningkatan perekonomian khususnya pada sektor industri tekstil Indonesia. Agar PLB berjalan semakin optimal maka pemerintah harus menyelesaikan kepastian aspek perpajakan, *certificate of origin*, serta keberpihakan pemerintah terhadap keberlangsungan industri tekstil sektor hilir yang dikhawatirkan akan gulung tikar akibat kebijakan mendatangkan bahan baku setengah jadi melalui PLB.

Kata Kunci: Fasilitas Kepabeanan, Pusat Logistik Berikat, biaya logistik, *dwelling time*, industri tekstil.

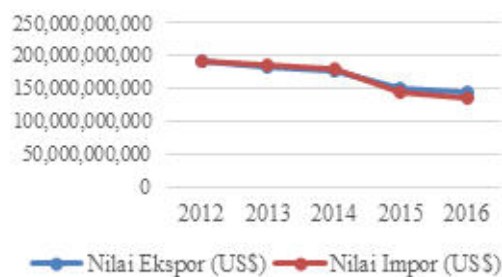
of bringing in semi-finished raw materials through PLB.

Keywords: Customs Facilities, Bonded Logistics Center, logistics costs, *dwelling time*, textile industry.

1. PENDAHULUAN

Perekonomian suatu negara tidak terlepas dari usaha suatu negara menjaga iklim politik, bisnis, dan keamanan tetap kondusif dan dapat meningkatkan daya saing produk negara tersebut di tingkat internasional. Negara harus berperan aktif dengan mengeluarkan kebijakan guna meningkatkan perekonomian untuk menjaga iklim bisnis tetap terkendali dan dapat meningkatkan daya saing barang produksi suatu negara di tingkat internasional.

Gambar 1.1 menunjukkan kondisi perdagangan internasional Indonesia tahun 2012 sampai 2016. Terlihat bahwa jumlah ekspor dan jumlah impor pada tahun 2012 sampai dengan 2016 mengalami penurunan.



Gambar 1.1 Grafik Nilai Ekspor dan Impor Indonesia 2012-2016
(dalam US \$)

Menurunnya nilai ekspor tersebut dikarenakan adanya beberapa penyebab yaitu mahalnya biaya logistik, kinerja logistik rendah, dan kualitas berbisnis di Indonesia yang kurang baik. Berdasarkan laporan Roland Berger disebutkan bahwa biaya logistik Indonesia mencapai 26% dari PDB (makassartoday.com). Komparasi biaya logistik Indonesia

dengan beberapa negara Asia lainnya terhitung sangat tinggi. Biaya logistik di Singapura hanya 8% dari PDB, Malaysia sebesar 14% dari PDB, Jepang 9% dari PDB, sedangkan Korea Selatan 13% dari PDB.

Rendahnya kinerja logistik Indonesia ditandai dengan turunnya posisi *Logistic Performance Index* Indonesia pada tahun 2016 dibandingkan tahun 2014. *Logistic Performance Index* dijadikan sebagai tolok ukur kinerja atas biaya logistik, prosedur kepabeanan, kualitas infrastruktur untuk melacak pengiriman, ketepatan waktu sampai ke tujuan dan kompetensi industri logistik nasional. Indonesia berada pada rangking ke 63 dari 160 negara dengan skor 2,98.

Indikator lainnya adalah indeks kemudahan berbisnis. Berdasarkan laporan *Doing Business* tahun 2017, Indonesia di peringkat 91 dari 190 negara dengan skor total 61,52. Dalam salah satu indikator penilaian, ada indikator *Trading Across Borders*, yang merupakan penilaian terhadap 3 (tiga) prosedur yaitu: *documentary compliance*, *border compliance*, dan *domestic transport*.

Hambatan-hambatan tersebut sangat berpengaruh kepada arus distribusi pasokan bahan baku hingga barang produksi sampai kepada konsumen akhir atau yang lebih dikenal dengan *supply chain*. Direktorat Jenderal Bea dan Cukai (DJBC) yang mempunyai tugas sebagai *trade facilitator and industrial assistance* berperan penting dalam menjaga keberlangsungan rantai pasokan tersebut

agar dapat difungsikan secara optimal bagi pelaku industri dalam negeri.

Salah satu fasilitas yang berkaitan langsung dengan alur distribusi logistik dan untuk memperlancar distribusi barang hingga ke konsumen akhir adalah Pusat Logistik Berikat (PLB). PLB ditujukan untuk menjaga ketersediaan bahan baku secara cepat dan murah, menurunkan *dwelling time* dan diharapkan Indonesia dapat menjadi pusat distribusi kawasan regional di Asia Tenggara.

Pendirian PLB diyakini mengurangi biaya logistik yang selama ini cukup tinggi di Indonesia. Pada saat meresmikan Pusat Logistik Berikat (PLB) di Cakung Jakarta pada tanggal 10 Maret 2016, Presiden Joko Widodo mengharapkan Keberadaan Pusat Logistik Berikat dapat menurunkan biaya logistik nasional, menurunkan *dwelling time* di pelabuhan, menarik investasi untuk pertumbuhan ekonomi nasional, serta akan menjadi Hub logistik Asia Pasifik (Yella, 2016).

Berbagai harapan Presiden Joko Widodo tersebut belum sepenuhnya dapat dicapai. Menurut Asosiasi Logistik dan Forwarder Indonesia, pembangunan Pusat Logistik Berikat belum efektif untuk menurunkan biaya logistik karena maraknya kartel di industri logistik (prathamaline.com, 2016). Selain itu, Ivan Kamadjaja, CEO PT Kamadjaja Logistics, menyatakan bahwa Pusat Logistik Berikat belum memberikan dampak positif bagi sejumlah pelaku usaha dengan komoditas tertentu dan masih banyak aturan teknis terkait Pusat Logistik Berikat yang belum mengakomodir banyak hal (Bisnis.com, 2017). Namun demikian, menurut Avif Haryana, yang melakukan wawancara dengan salah satu pengusaha PLB yaitu PT TMMIN, menyimpulkan bahwa sudah terjadi efek yang positif berupa penurunan *dwelling time* di pelabuhan dengan didirikannya PLB. Dengan PLB, produksi industri di Indonesia semakin mudah dan semakin efisien.

Mengingat sampai dengan tahun 2017 beberapa pihak masih mempertanyakan manfaat Pusat Logistik Berikat terhadap industri dalam negeri maka penelitian ini bermaksud untuk meneliti lebih lanjut dampak pemberian fasilitas kepabeanan terhadap industri dalam negeri. Dukungan terhadap industri dalam negeri berupa kemudahan berbisnis, penurunan biaya logistik yang ditandai dengan adanya penurunan *dwelling time* di pelabuhan, dan kemudahan dalam bidang prosedural. Selain itu, penelitian ini juga akan menggali kendala-kendala yang dihadapi oleh pengusaha PLB.

2. KAJIAN LITERATUR

Perdagangan Internasional

Perdagangan Internasional merupakan perdagangan yang dilakukan oleh penduduk suatu negara dengan penduduk negara lain atas dasar kesepakatan bersama. Teori ekonomi klasik berpendapat bahwa perdagangan internasional seringkali disebut sebagai motor penggerak pertumbuhan (*engine of growth*) suatu negara. Melalui perdagangan internasional, negara-negara berusaha untuk memperluas pangsa pasar (ekspor) sehingga akan mengakibatkan permintaan produk barang-barang negara tersebut akan meningkat. Peningkatan permintaan produk yang diikuti dengan peningkatan ekspor akan mengakibatkan adanya peningkatan Produk Domestik Bruto dan cadangan devisa negara.

Setiap negara yang terlibat hubungan dagang dengan negara lain akan tergerak untuk melakukan spesialisasi produksi dan ekspor komoditi tertentu yang memiliki keunggulan komparatif, sehingga tingkat output dunia akan meningkat dan akan menguntungkan bagi setiap negara yang terlibat perdagangan internasional (Salvatore, 2014). Porter (2011) menjelaskan bahwa keunggulan komparatif tersebut berupa keunggulan dalam beberapa faktor produksi yang

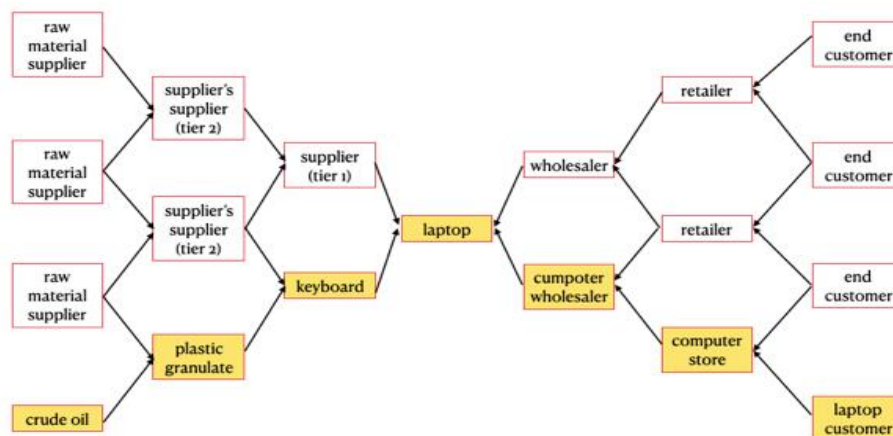
meliputi tenaga kerja, sumber daya alam, tanah, dan infrastruktur yang semuanya akan menentukan alur perdagangan. Menurutnya, pemerintah sebagai katalisator berperan dalam menentukan kebijakan. Pemerintah yang sukses ialah yang mampu memberikan kebijakan untuk mendorong terwujudnya lingkungan kondusif bagi industri dalam negeri sehingga dapat meningkatkan keunggulan kompetitifnya.

Supply Chain Management

Supply Chain merupakan jaringan yang terdiri dari beberapa perusahaan yang saling bekerja sama menciptakan dan menghantarkan suatu produk ke tangan pemakai akhir. Perusahaan yang terlibat meliputi supplier (pemasok), produsen, distributor, retail/toko pengecer, serta pendukung lainnya seperti perusahaan logistik. Menurut Sariyun Naja Anwar (2011), perusahaan harus memperhatikan rantai pasokan (*supply chain*) agar daya saing perusahaan meningkat melalui

penyesuaian produk, mutu tinggi, pengurangan biaya, dan kecepatan distribusi. Proses pengelolaan aliran barang atau produk dalam suatu rantai pasokan disebut dengan *Supply Chain Management* (manajemen rantai pasokan).

Supply chain management merupakan pengintegrasian aktivitas pengadaan (*procurement*) bahan dan pelayanan, pengubahan menjadi barang setengah jadi dan produk akhir (*production*), serta pengiriman ke pelanggan (*distribution*). Menurut Martin Christopher (2016), *supply chain management* adalah jaringan organisasi yang melibatkan hubungan hilir (*upstream*) dan hulu (*downstream*) dalam proses dan aktifitas yang berbeda yang memberi nilai dalam bentuk produk dan jasa pada pelanggan. Gambar 2.1 menunjukkan proses pengelolaan *supply chain management* yang kompleks dan dinamis atas suatu produk dari hulu sampai ke hilir.



Gambar 2.1 Supply Chain Management

Dengan *supply chain management* ini maka perusahaan bisa menghasilkan produk secara efisien dan efektif, menyerahkan atau mengirimkan produk secara tepat waktu demi memuaskan konsumen, mengurangi biaya, meningkatkan segala hasil dari seluruh *supply chain* (bukan hanya satu perusahaan), mengurangi waktu, serta memusatkan kegiatan perencanaan dan

distribusi. Menurut David Jacoby, terdapat 4 prinsip yang mendasari *supply chain management*, yaitu:

1. Efisiensi yaitu kegiatan perusahaan harus dengan biaya serendah mungkin dan waktu yang paling minimum.
2. Reliabilitas yaitu kualitas produk dan pelayanan perusahaan harus selalu konsisten.

3. Fleksibilitas yaitu perusahaan harus mampu mengikuti perubahan permintaan *customers*.
4. Inovasi yaitu perusahaan dituntut selalu berinovasi mengingat persaingan di pasar yang semakin kompetitif.

Dengan demikian, perusahaan dalam negeri yang terlibat dalam kegiatan impor dan ekspor wajib memahami dan mengelola dengan baik *supply chain* yang efektif agar barang yang diproduksi perusahaan bisa *kompetitif* di pasar internasional. Sejalan dengan hal tersebut, pemerintah harus bisa mengeluarkan kebijakan-kebijakan yang tepat atas *supply chain* khususnya rantai pasokan yang lintas negara agar industri dalam negeri dapat berkembang dengan baik dan dapat bersaing di tingkat internasional.

Peran Pemerintah dalam Perdagangan Internasional

Pemerintah dapat mengeluarkan kebijakan yang dapat menghambat maupun mendorong transaksi perdagangan internasional. Kebijakan pemerintah berupa pungutan pajak dan bea keluar atas barang ekspor dapat menjadi faktor penghambat ekspor. Tetapi kebijakan berupa pemberian insentif terutama pada faktor-faktor penentu ekspor seperti bahan baku, akan dapat mendorong tumbuhnya ekspor. Tambunan (1996) dalam Praja (2014) menyatakan bahwa insentif merupakan alat yang dapat mendorong pekerja untuk lebih produktif dalam mencapai tujuan perusahaan. Insentif ekspor terhadap pertumbuhan ekspor di Ethiopia menunjukkan pengaruh yang positif baik dalam jangka panjang maupun pendek (Fanta & Teshale, 2013). Pengaruh insentif fiskal dan nonfiskal moneter terhadap kinerja ekspor dengan skema kawasan berikat di Indonesia telah dibuktikan oleh Praja (2014). Penelitian tersebut menunjukkan bahwa insentif fiskal berpengaruh positif terhadap nilai ekspor dan konsentrasi ekspor, sedangkan

insentif non fiskal berpengaruh positif terhadap nilai ekspor dan volume ekspor.

Salah satu bentuk nyata fasilitas yang diberikan oleh Pemerintah terhadap industri dalam negeri adalah Fasilitas Kepabeanan. Fasilitas Kepabeanan adalah pemberian insentif oleh pemerintah (DJBC) berkaitan dengan kegiatan ekspor-impor yang akan memberikan manfaat bagi perekonomian nasional (DJBC, 2011). Tujuan pemberian Fasilitas Kepabeanan untuk menarik investasi, meningkatkan investasi dalam negeri, meningkatkan produksi dalam negeri, mendorong ekspor dan mendorong perekonomian nasional. Manfaat yang diperoleh dengan adanya Fasilitas Kepabeanan bagi negara adalah meningkatkan pertumbuhan ekonomi, tenaga kerja, daya saing industri dalam negeri dan meningkatkan devisa impor.

Secara umum jenis Fasilitas Kepabeanan ada 2 (dua) macam yaitu fasilitas pelayanan atau prosedural dan fasilitas fiskal. Salah satu bentuk Fasilitas Kepabeanan adalah Fasilitas Kemudahan Impor Tujuan Ekspor (KITE). Fasilitas KITE membebaskan pengenaan tarif atas impor bahan baku dan penolong untuk produksi barang ekspor karena pengenaan tarif dapat menimbulkan beban baku yang dapat menaikkan harga yang harus dibayar oleh konsumen sehingga dapat menyebabkan penurunan permintaan (Mankiw, 2001).

Beberapa penelitian sudah dapat membuktikan pengaruh pemberian fasilitas KITE terhadap perkembangan industri dalam negeri. Aritonang (2005) menyimpulkan bahwa fasilitas KITE memberikan pengaruh positif terhadap ekspor di Indonesia khususnya barang jadi. Kesimpulan serupa dinyatakan oleh Amalia (2007) bahwa pemberian fasilitas kepabeanan KITE secara signifikan berpengaruh positif terhadap volume impor dan ekspor yang terjadi di Jawa Tengah. Selanjutnya terhadap

implementasi peraturan KITE terbaru, Gumilar, dkk. (2013) menyimpulkan bahwa penerapan peraturan PMK KITE terbaru memberikan pengaruh positif terhadap ekspor. Nabila (2017) juga membuktikan bahwa fasilitas fiskal berupa Fasilitas Kemudahan Impor Tujuan Ekspor dan *exchange rate* rupiah berpengaruh secara positif dan signifikan pada tingkat ekspor perusahaan yang menggunakan fasilitas KITE.

Berawal dari keberhasilan pemberian fasilitas KITE tersebut, pemerintah membuat kebijakan baru lagi untuk mendukung industri dalam negeri. Salah satu bentuk Fasilitas Kepabeanan terbaru guna mendukung industri dalam negeri khususnya yang terkait dengan rantai pasokan adalah Pusat Logistik Berikat.

Pusat Logistik Berikat

Pusat Logistik Berikat (PLB) adalah tempat penimbunan berikat untuk menimbun barang asal luar daerah pabean dan/atau barang yang berasal dari tempat lain dalam daerah pabean, dapat disertai 1 (satu) atau lebih kegiatan sederhana dalam jangka waktu tertentu untuk dikeluarkan kembali (Peraturan Pemerintah, 2015). Tujuan dari pembentukan PLB adalah untuk “*efficient logistics cost by lowering dwelling time in ports, sustainable availability of raw material for industries, increase in investment and national and regional (Asia Pacific) logistics hub*”.

Terdapat beberapa kelebihan PLB dibandingkan dengan bentuk Fasilitas Tempat Penimbunan Berikat lainnya yaitu: (1) fleksibilitas kepemilikan barang yang dimasukkan ke PLB (barang milik sendiri atau barang titipan/konsinyasi); (2) fleksibilitas waktu penimbunan barang di PLB (tiga tahun atau lebih); (3) saat barang dikeluarkan dari PLB digunakan nilai pabean; (4) fleksibilitas asal serta tujuan barang yang dimasukkan ke PLB (ekspor, impor, atau lokal); (5) batas waktu izin PLB berlaku tidak terbatas sampai dengan izin usaha tidak berlaku

atau dicabut; (6) *Certificate of Origin* (COO) dari negara asal barang berlaku saat barang dimasukkan ke PLB dan dapat digunakan secara parsial ketika barang tersebut dikeluarkan dari PLB dengan mekanisme pengurangan kuota; dan (7) barang yang dimasukkan ke PLB dapat diperiksa oleh tim surveyor di lokasi PLB.

Sesuai dengan Peraturan Menteri Keuangan nomor 272/PMK.04/2015 tentang Pusat Logistik Berikat, barang dari luar daerah pabean yang dimasukkan ke dalam PLB memperoleh kemudahan berupa penangguhan bea masuk, insentif pembebasan cukai dan atau pajak dalam rangka impor yang tidak dipungut. Hal ini sangat menguntungkan bagi industri dalam negeri karena *raw materials* atau *capital goods* asal luar negeri yang terdapat di PLB sudah ada di Indonesia meskipun status barang tersebut masih milik negara asal dan belum diwajibkan membayar bea masuk, pajak dalam rangka impor dan atau cukai serta belum kena aturan larangan dan pembatasan atas barang yang impor.

Sampai dengan tahun 2017, belum banyak penelitian terkait dampak Pusat Logistik Berikat terhadap perkembangan industri dalam negeri. Salah satu penelitian, adalah penelitian yang dilakukan oleh Haryana. Haryana (2016) melakukan penelitian mengenai dampak PLB untuk mengurangi *dwelling time* yang terjadi di pelabuhan. Berdasarkan hasil wawancara kepada satu pengusaha PLB, disimpulkan bahwa PLB sudah menurunkan *dwelling time* karena pergeseran berbagai kegiatan pada tahapan *pre-clearance* dan *customs clearance*.

3. METODE PENELITIAN

Penelitian ini menggunakan metode kualitatif. Proses penelitian kualitatif meliputi pengajuan pertanyaan-pertanyaan dan prosedur-prosedur, pengumpulan data yang spesifik dari para

partisipan, analisis data secara induktif mulai dari tema-tema yang khusus ke tema-tema umum, dan menafsirkan makna data (Cresswell, 2009). Langkah-langkah penelitian yang dilakukan adalah:

1. Mengirim surat ke semua pengusaha anggota PLB yang tergabung dalam asosiasi Perkumpulan Pusat Logistik Berikat Indonesia (PPLBI) pada tahun 2017 sebanyak 30 perusahaan. Terkumpul 13 pengusaha PLB yang menyatakan kesediaan untuk dilakukan wawancara.
2. Melakukan wawancara terhadap 13 pengusaha yang terpilih. Jenis pengusaha yang bersedia diwawancara sudah berhasil mewakili keragaman industri dalam negeri seperti industri tekstil dan industri pertambangan (Tabel IV.1).
3. Melakukan wawancara dengan pihak lain yang terkait guna triangulasi data. Narasumber lainnya berasal dari: (1) Direktorat Fasilitas Kepabeanan DJBC; (2) asosiasi berasal dari asosiasi tekstil, asosiasi logistik dan asosiasi logistik berikat; serta (4) narasumber akademisi berasal dari praktisi bidang logistik Indonesia.
4. Menyusun transkrip wawancara. Selanjutnya, data kualitatif hasil wawancara diolah dengan pengkodean (*coding*) melalui 4 (empat) tahap, yaitu: *indexing*, *charting*, *summarizing*, dan *interpreting*. Setelah direduksi, lalu disajikan dalam bentuk teks yang bersifat naratif.
5. Mengambil kesimpulan berdasarkan data wawancara. Analisis dengan model yang dilakukan oleh Miles and Huberman dalam Sugiyono (2012), yaitu: reduksi data, penyajian data, dan pengambilan kesimpulan.

Tabel IV.1 Tema Dukungan Industri PLB

Tema PLB	Tekstil dan Produk Tekstil	Alat Berat dan Penambangan	Lainnya
Kode Perusahaan	PT. Duss, PT. Geng, PT. Inco, PT. Agal	PT. Kara, PT. Meis, PT. Peka, PT. Unrs, PT. Asal	PT. Inka, PT. Niik, PT. Icat, PT. Tana

4. HASIL DAN PEMBAHASAN

Pembahasan penelitian ini menggunakan hasil pengolahan data wawancara terhadap berbagai narasumber sebagai berikut.

a. Penurunan *Dwelling Time*

Apakah keberadaan PLB sudah dapat menurunkan *dwelling time*? Berdasarkan wawancara dengan beberapa narasumber, rata-rata waktu yang dibutuhkan dalam pengurusan impor dari pengajuan manifest sampai penarikan barang dari pelabuhan ke gudang pembeli semakin cepat. Dengan kata lain, terjadi penurunan *dwelling time* pada masing-masing pengusaha PLB yang menjadi obyek penelitian. Beberapa perusahaan yang diteliti telah merasakan perbedaan waktu yang sangat berarti dengan adanya PLB. Rincian respon masing-masing perusahaan dapat dilihat pada Lampiran IV.2. Rata-rata waktu yang dibutuhkan dari pengajuan manifest sampai penarikan barang dari pelabuhan ke gudang hanya membutuhkan waktu satu hingga dua hari.

Tabel IV. 2. Respon Narasumber terhadap *Dwelling Time*

No	Perusahaan	Clearance	
		Sebelum	Sesudah
1	PT. Agal	3-4 hari	1 hari
2	PT. Duss	2-3 hari	1 hari
3	PT. Geng	-	1 hari
4	PT. Icat	1 hari	3-4 jam
5	PT. Inco	4 hari	2 hari
6	PT. Inka	> 1 hari	< 1 hari
7	PT. Kara	beberapa hari	< 1 hari
8	PT. Meis	6 hari	3 hari

9	PT. Peka	6 hari	2 hari
10	PT. Tana	< 1 hari	< 1 hari
11	PT. Unrs	30 hari	15 hari
12	PT. Asal	6 hari	3 hari
13	PT. Niik	2-3 hari	< 1 hari
14	API	4 hari	2 hari
15	PPLBI	3-4 hari	1 hari
16	DJBC	5 harian	2 harian

Data penurunan *dwelling time* didukung dengan pernyataan dari beberapa narasumber sebagai berikut,

“...kalau untuk sebelum PLB 2-3 hari, kalau untuk PLB dalam sehari atau dalam jam bahkan...” (PT. Unor, 2017).

“...sampai masuknya aja, masuk ke gudang kami 2 hari, dari yang dulu sebelum PLB 4 hari lah, tapi kalau secara value ga gede ya, kalau yang pajak sangat kerasa...” (PT Inco, 2017).

“...kalau kita kan agak unik ya pak kalau kontainer melaporkan BC 1.6 sesuai yang tertera di BL kalau dia liquid, perlakuannya agak beda pak, karena sesuai dengan skep kita. Jadi ketika barang itu sandar nanti di BL ini 5000kl gitu ya pak ya, nanti kita lapor BC 1.6 nya tidak 5000kl pak, (karena sifatnya cair, masih ada yang tersisa di tangki pengangkut)...Waktunya itu ga lama pak, 1 hari sudah selesai...kalau untuk sebelum PLB, sama pak ga ada perbedaan untuk liquid, antara PLB dan non itu sama.” (PT. Tara, 2017).

Penurunan *dwelling time* ini menguntungkan para pengusaha PLB karena dapat mengefisiensikan biaya logistik dengan pengurangan biaya-biaya tambahan di pelabuhan seperti biaya penimbunan barang dengan tarif, *over brengen*, dan *penalty cost* karena barang melebihi waktu timbun yang ditetapkan oleh operator pelabuhan. Dengan adanya penurunan biaya logistik seperti ini maka harga jual bahan baku yang terdapat di

PLB akan lebih bersaing dan menguntungkan bagi pada produsen.

b. Efisiensi Biaya Logistik

Selain ada pengurangan biaya tambahan di pelabuhan, apakah PLB sudah dapat meng-efisiensi-kan biaya-biaya logistik lainnya? Salah satu tujuan dari fasilitas PLB adalah memberikan dukungan kepada industri dalam negeri berupa efisiensi biaya logistik. Berdasarkan wawancara dengan berbagai sumber, dapat penulis sajikan sebagai berikut.

1) Efisiensi Biaya Penimbunan Barang

Salah satu narasumber (PT Duss) menyampaikan perbandingan biaya penimbunan di pelabuhan dengan biaya penimbunan di PLB. PT. Duss menyatakan bahwa harga penumpukan di pelabuhan Tanjung Priok dengan ukuran peti kemas 40 FT sebesar Rp54.400,-/hari sedangkan untuk ukuran 20 FT sebesar Rp27.700,-/hari. Tarif tersebut hanya berlaku pada hari pertama barang datang di lapangan peti kemas. Hari kedua dikenakan tarif progresif (denda pinalti) sebesar 300% dari tarif awal. Hari ketiga dikenakan tarif progresif sebesar 600% sedangkan untuk hari keempat dan seterusnya dikenakan tarif progresif sebesar 900%. Lama waktu tunggu di pelabuhan tergantung dari jenis barang dan banyaknya persyaratan importasi yang harus dipenuhi. Untuk barang-barang yang memiliki lartas kompleks akan lebih mahal biaya yang harus dikeluarkan. Sebagai pembanding ketika importasi melalui Fasilitas PLB, maka biaya timbun rata-rata *market price* untuk gudang di kawasan Sunter milik PT. Duss sebesar Rp85.000/m2/bulan dan gudang di Karawang Rp75.000/m2/bulan. Berdasarkan perbandingan tersebut maka pengusaha PLB dapat menghemat biaya penimbunan barang di pelabuhan karena barang yang

impor dapat segera keluar dari pelabuhan menuju PLB.

2) Kecepatan Perolehan Barang oleh Industri Dalam Negeri

Salah satu kunci keberhasilan *supply chain management* adalah memperoleh bahan baku secara lebih cepat dan lebih murah. Apakah keberadaan PLB sudah mewujudkan hal tersebut? Salah satu narasumber, PT Duss, menyampaikan bahwa ketika bahan baku dan suku cadang yang tadinya dipenuhi dari luar negeri (misalnya dari Singapura atau Port Klang Malaysia) dialihkan dan ditarik ke Indonesia, maka kebutuhan bahan baku untuk industri dalam negeri akan lebih cepat dipenuhi apabila dibandingkan dengan harus mengambil bahan baku dari luar negeri. Sebagai contoh adalah dampaknya bagi industri tekstil di Indonesia. Dengan memindahkan gudang kapas yang selama ini di Malaysia ke Indonesia, maka bagi industri pemintalan Indonesia ada penghematan antara 25%-35% dari biaya logistik, biaya sewa gudang, proses *clearance*, karantina, dan administrasi lainnya.

3) Efisiensi Biaya *Cost Recovery* untuk Industri Pertambangan

Salah satu permasalahan yang membebani pemerintah adalah biaya *cost recovery* untuk alat-alat pertambangan (*rig*) barang operasi perminyakan yang masuk ke Indonesia pakai *masterlist*. Biaya *cost recovery* yang ditanggung pemerintah sangat besar. PT. Asal dan PT. Peka yang berdomisili di Balikpapan mengemukakan bahwa ketika selesai penambangan di Nunukan alat-alat tersebut harus dilakukan re-ekspor ke Singapura. Penarikan *rig* ini biasanya ditarik oleh satu atau dua kapal, biaya re-ekspor ke Singapore sekali angkut

biayanya bisa sampai 1 juta dollar satu kapal. Setelah ada PLB di Balikpapan, biayanya tidak sampai 1 juta dollar, ada penghematan sekitar 50% biaya angkutnya. Penghematan ini terkait *cost recovery* yang nantinya dibayarkan oleh pemerintah, dengan adanya PLB otomatis *cost recovery* yang dibayar menjadi lebih murah.

4) Efisiensi Atas Biaya Perizinan sebelum barang di impor

Salah satu faktor yang menyumbang lamanya *dwelling time* adalah proses pengurusan perizinan barang lartas yang tidak mudah. Importir *sparepart* (PT. Unor) mengungkapkan bahwa setelah menggunakan Fasilitas PLB, untuk barang yang terkena lartas misalnya ban, mendapat kemudahan dari sisi pemenuhan lartasnya. Pemenuhan lartas yang dilakukan di dalam PLB salah satunya adalah laporan surveyor. Sebelum adanya PLB perusahaan harus membayar *surveyor* untuk melakukan *survey* sebelum barang di impor. Setelah adanya PLB *survey* dilakukan di dalam PLB otomatis menurunkan biaya *survey* yang selama ini dilakukan. Dari sisi *lead time*, dengan adanya PLB menjadi lebih cepat. Reduksi penumpukan barang dari 30 hari yang selama ini terjadi sebelum adanya PLB, kini hanya 15 hari berarti ada pengurangan sebesar 50%. PT Duss menyampaikan bahwa apabila barang ditimbun lebih dari sehari maka akan terkena tarif progresif sesuai durasi penumpukan sehingga biaya penimbunan akan membengkak. Sebelum adanya PLB, proses *clearance* membutuhkan waktu 30 hari dengan tarif hari pertama untuk peti kemas 40ft sebesar Rp54.400,00, hari kedua sebesar $Rp54.400,00 \times 300\% = Rp163.200,00$, hari ketiga sebesar $Rp54.400,00 \times 600\% = Rp326.400,00$, hari keempat dan seterusnya

Rp54.400,00 x 27 hari x 900% = Rp13.219.200,00, maka total biaya untuk penumpukan sebesar Rp13.763.200,00 persatuan peti. Biaya tersebut belum memperhitungkan biaya *handling*, *physical check*, biaya angkut. Sementara ketika menggunakan PLB biaya yang dikeluarkan menjadi Rp6.881.600,00 per satuan peti kemas atau berkurang 50% dari biaya semula. Terkait dengan bentuk perizinan lainnya, PT Inka yang sering membutuhkan ijin karantina menyatakan bahwa prosesnya pasti lama di pelabuhan. Dengan adanya PLB untuk barang-barang yang perlu karantina, pemenuhannya dapat dilakukan di PLB. Perijinan diurus ketika barang akan dikeluarkan dari PLB setelah surat izin dikeluarkan dari instansi terkait. Hal ini tentunya sangat menguntungkan dari sisi waktu dan biaya yang dikeluarkan oleh importir.

5) Efisiensi Biaya Produksi Bagi Produsen

PT. Inka misalnya telah mendapatkan apresiasi dari *customer*-nya yang menggunakan fasilitas PLB miliknya. *Customer* menyatakan sangat terbantu, dan efektif ketika menggunakan PLB. Banyak dari *customer*-nya yang menggunakan *just in time inventory* sehingga ketika mereka butuh bahan baku baru dikeluarkan dari PLB. Dengan adanya gudang PLB yang mendapatkan banyak fasilitas dan kemudahan, mereka dapat menggunakan *space* (area) yang ada di pabrik untuk kegiatan lainnya sehingga produksi perusahaan meningkat. Lebih lanjut dengan adanya PLB ini perusahaan dapat mengatur *cashflow* perusahaan karena mendapatkan fasilitas penundaan pembayaran bea masuk dan pajaknya.

6) Peningkatan Perekonomian Indonesia
Salah satu tujuan PLB adalah PLB diharapkan dapat memacu peningkatan perekonomian Indonesia. Apakah PLB sudah mewujudkan hal ini? Para pengusaha PLB khususnya di industri tekstil, menyatakan bahwa PLB telah mampu memicu pertumbuhan ekonomi dan infrastruktur sebagai akibat adanya pertumbuhan pada industri pendukung/industri lanjutannya (seperti gudang, angkutan, perbankan, dan lainnya), dan pertumbuhan masyarakat di wilayah sekitar PLB yang ditandai dengan penyerapan tenaga kerja baru. Pemasukan pemerintah dari pajak meningkat yang diperoleh bukan hanya dari kinerja industri tekstil dan produk tekstil lainnya itu sendiri, tetapi juga dari investasi pembangunan gudang, dari tenaga kerjanya, dari pengangkutannya, dan dari *supporting* industri lainnya. Selain itu, industri tekstil serta produk tekstil nasional skala kecil menengah dengan orientasi pasar 100% domestik, dapat membeli langsung kapas yang ada di PLB tersebut dalam kapasitas kecil dengan kualitas dan kuantitas yang terjamin serta disesuaikan dengan modal kerja yang terbatas. Dengan demikian, PLB secara umum telah mampu memacu adanya peningkatan perekonomian Indonesia khususnya di industri tekstil Indonesia.

Selain mengungkapkan beberapa hal yang sudah terwujud dengan adanya PLB, penelitian ini juga mengungkapkan beberapa permasalahan yang masih ada berdasarkan hasil wawancara. Beberapa masalah antara lain adalah:

1) Belum ada kepastian hukum akan status perpajakan badan usaha asing yang melakukan penitipan barang di PLB. Dalam mendukung *sustainable availability of raw material* sebagai

yang dicita-citakan dan untuk menarik *supplier* luar negeri agar mau menempatkan bahan bakunya di Indonesia, segala sesuatunya harus jelas dan tidak ada penafsiran ganda di dalam perpajakannya. Apakah barang yang dimasukkan di dalam PLB merupakan objek pajak? Apakah pengusaha luar negeri yang menaruh menaruh barang secara konsinyasi merupakan subjek pajak? Bagaimana perlakuan atas penghasilan yang diperoleh di dalam PLB?

Berdasarkan definisi UU PPh dan menurut pendapat salah satu narasumber, terdapat dua ketentuan terhadap transaksi yang terjadi di PLB. Ketentuan pertama, barang yang ada di dalam PLB merupakan objek pajak yang mendapatkan pengecualian sesuai dengan PP Nomor 86 Tahun 2015 dan PMK-272/PMK.04/2015. Ketentuan kedua, penghasilan yang diperoleh dari jual beli di dalam PLB maka ketentuannya mengacu pada UU PPh. Namun demikian, pada PP Nomor 86 Tahun 2015 maupun peraturan turunannya belum ditemukan pasal yang menyatakan bahwa pendapatan penghasilan yang ada dalam PLB dikecualikan dari peraturan.

- 2) Belum ada kepastian hukum atas penerbitan sertifikat/surat keterangan asal ((*Rules of Origin /Certificate of Origine*) untuk barang-barang yang ditimbun di PLB lebih dari satu tahun dan dikeluarkan parsial atau dikonsolidasi dengan barang dari luar negeri dan/atau dalam negeri. Pada saat melakukan penelitian, ditemukan ada setidaknya 3 (tiga) isu yang menjadi perhatian pelaku bisnis PLB terkait permasalahan *Certificate of Origine*. Pertama untuk *transshipment*, kendala dari sebagian pengusaha PLB adalah memperoleh *Certificate of Origine* dari Indonesia karena barang

ditimbun lebih dari 1 tahun sementara sertifikat *Certificate of Origine* berlakunya tidak lebih dari satu tahun. Kedua status *Certificate of Origine* ketika terjadi transaksi di PLB, kepemilikan barang sudah berubah namun *Certificate of Origine* masih dimiliki oleh pemilik barang yang lama, bagaimana status *Certificate of Origine* -nya? Kasus ketiga ketika terjadi pengeluaran secara partial ke luar negeri, sementara di sertifikat *Certificate of Origine* itu berlaku untuk *wholly obtained*. Bagaimana perlakuannya? Ini juga berlaku jika sertifikat *Certificate of Origine* dari luar negeri yang akan di pakai di dalam negeri secara parsial apakah diperbolehkan atau tidak?

- 3) Masih ditemui adanya kekhawatiran dari para pengusaha PLB yang akan mendatangkan bahan baku secara masif dan banyak karena takut terkendala lartas dan kuota. Pada saat melakukan wawancara, ditemui pengusaha PLB yang memiliki kendala terkait larangan dan pembatasan berupa pembatasan impor. Ada kebingungan di antara pengusaha, apakah pembatasannya itu ketika memasukkan barang ke PLB ataukah ketika akan dikeluarkan dari PLB? Setelah dikonfirmasi ke DJBC, pembatasan, kuota dan pelarangan dipenuhi saat berada di PLB. Ketentuan Pembatasan belum diberlakukan saat pemasukan ke dalam PLB. Ketentuan pembatasan diberlakukan ketika akan dikeluarkan dari PLB (Pasal 50 PER-01/BC/2016 tentang Tata Laksana Pusat Logistik Berikat).
- 4) Modul BC 3.3 Sistem CIESA belum siap sampai dengan saat penelitian ini dilakukan. Akibatnya pengusaha harus mengurus dokumen kepabeanan secara manual. Terkait dengan sistem CEISA, pengusaha mengeluhkan

kesiapan sistem. Pada prakteknya modul BC 1.6 sudah berjalan normal, namun yang kadang masih menjadi kendala adalah modul BC 2.8, BC 2.7, serta modul untuk kawasan berikat sehingga harus manual. Fungsi ekspor dengan modul BC 3.3 belum siap sampai dengan saat ini.

- 5) Belum adanya kepastian keberpihakan pada industri tekstil sektor hilir yang dikhawatirkan akan gulung tikar akibat kebijakan mendatangkan bahan baku setengah jadi (kain/kain berpola). Dalam industri tekstil, proses produksi tekstil dimulai dari kapas, serat rayon, serat *poliester* dan untuk menjadi pakaian jadi dibutuhkan serangkaian proses produksi yang panjang serta melibatkan berbagai macam perusahaan. Dari kapas/serat alam dan serat rayon serta serat *poliester* kemudian masuk ke industri *spinning* untuk diproduksi menjadi benang. Setelah menjadi benang, kemudian masuk ke industri *weaving/knitting & industri dyeing/printing/fabric* untuk dijadikan kain. Setelah itu ada industri pakaian terdiri: dari industri IKM garmen (100% pangsa pasar lokal), industri garmen (pangsa pasar ekspor dan lokal), dan industri barang jadi tekstil lainnya (pangsa pasar ekspor dan lokal). Sistem produksi dan distribusi yang terstruktur dan berpola ini menjadikan tekstil merupakan industri yang sangat ketat dalam persaingan usaha. Setidaknya ada 4 tahapan produksi dan masing-masing tahapan memiliki pemain yang berbeda, ketika terjadi salah satu pasokan terganggu maka otomatis pasokan bahan baku untuk industri yang selanjutnya juga terganggu. Begitupun sebaliknya jika industri antara atau industri yang berada di tengah siklus tidak memakai bahan baku yang dibuat oleh industri dalam negeri dan memilih untuk mengimpor

bahan setengah jadi, maka sudah dipastikan industri bawahnya akan jatuh. Oleh karena itu, industri-industri tekstil bawah tersebut harusnya dilindungi dengan cara tidak mengizinkan impor bahan baku setengah jadi, atau kain yang sudah dipola pada PLB serta diberikan insentif berupa kemudahan dalam mengambil barang di PLB.

5. SIMPULAN DAN SARAN/REKOMENDASI

Penelitian ini menyimpulkan bahwa pemberian Fasilitas PLB secara umum telah mendukung perekonomian dan peningkatan daya saing industri dalam negeri berupa efisiensi atas beberapa komponen biaya logistik perusahaan. Hal ini sudah sejalan dengan salah satu prinsip *supply chain management* yaitu efisiensi dimana *supply chain* dilakukan dengan biaya yang rendah dan waktu secepat mungkin. Beberapa indikator yang menunjukkan PLB sudah memberikan dampak atas efisiensi biaya logistik adalah:

1. Terdapat penurunan *dwelling time* pada masing-masing pengusaha PLB yang menjadi obyek penelitian. Rata-rata waktu yang dibutuhkan dari pengajuan manifest sampai penarikan barang dari pelabuhan ke gudang hanya membutuhkan waktu satu hingga dua hari. Penurunan *dwelling time* ini menguntungkan para pengusaha PLB karena dapat mengefisiensikan biaya logistik dengan pengurangan biaya-biaya tambahan di pelabuhan. Pengurangan biaya tambahan di pelabuhan terwujud karena barang yang impor segera keluar dari pelabuhan menuju PLB.
2. Industri dalam negeri semakin cepat memperoleh bahan baku karena adanya pemindahan gudang bahan baku ke Indonesia. Penelitian menunjukkan bahwa dengan

memindahkan gudang kapas dari Malaysia ke Indonesia, maka terdapat penghematan antara 25% s.d.35% dari biaya logistik bagi industri pemintalan Indonesia.

3. Terdapat efisiensi biaya *Cost Recovery* untuk Industri Pertambangan dengan memasukkan alat-alat pertambangan (*rig*) yang masuk ke Indonesia pakai *masterlist* ke dalam PLB ketika selesai. Dengan memasukkan ke PLB maka ada penghematan sekitar 50% biaya angkutnya. Dengan demikian, adanya PLB otomatis *cost recovery* yang dibayar pemerintah menjadi lebih murah.
4. Terdapat efisiensi atas proses perizinan seperti laporan surveyor dan izin karantina karena proses pemenuhan lartas dapat dilakukan di dalam PLB. Hal ini sangat menguntungkan dari sisi waktu dan biaya yang harus dikeluarkan oleh importir. Hasil penelitian menunjukkan ketika menggunakan PLB maka biaya yang dikeluarkan berkurang 50% dari biaya semula.
5. Terdapat efisiensi biaya produksi bagi industri manufaktur yang menggunakan sistem *just in time inventory* karena bisa memperoleh bahan baku secara lebih cepat dari PLB. *Customer* PLB yang menggunakan *just in time inventory* ini dapat menggunakan *space* (area) yang ada di pabrik untuk kegiatan lainnya sehingga tingkat produksi meningkat.

Berdasarkan beberapa kendala yang dihadapi oleh pengusaha PLB, berikut ini beberapa saran yang peneliti usulkan guna optimalisasi fasilitas PLB di masa mendatang.

- a. Perlu adanya kepastian hukum akan status perpajakan badan usaha asing yang melakukan penitipan barang di PLB.
- b. Perlu adanya kepastian hukum atas penerbitan sertifikat/surat keterangan

asal (*Rules of Origin / Certificate of Origine*) untuk barang-barang yang ditimbun di PLB lebih dari satu tahun dan dikeluarkan parsial atau dikonsolidasi dengan barang dari dalam negeri dan atau dari luar negeri.

- c. Perlu adanya sosialisasi yang lebih intensif untuk menyampaikan ketentuan terkait lartas dan kuota impor barang yang akan dimasukkan ke PLB karena masih ditemui adanya kekhawatiran dari para pengusaha PLB ketika akan mendatangkan bahan baku secara masif dan banyak karena takut terkendala lartas dan kuota.
- d. Modul BC 3.3 CIESA belum siap sampai dengan saat ini, akibatnya pengusaha harus mengurus dokumen kepabeanan secara manual sehingga perlu adanya penyempurnaan atas aplikasi ini.
- e. Perlu adanya kepastian keberpihakan terhadap industri tekstil sektor hilir yang dikhawatirkan akan gulung tikar akibat kebijakan mendatangkan bahan baku setengah jadi (kain/kain berpola).

DAFTAR PUSTAKA

- Asosiasi Logistik dan Forwarder Indonesia. (2016). Pusat Logistik Berikat Belum Efektif Tekan Biaya. <https://prathamaline.com/news-detail.php?title=pusat-logistik-berikat-belum-efektif-tekan-biaya&gkd=166> (diakses 26 September 2017).
- Amalia, R. (2007). Analisis Dampak Pemberian Fasilitas KITE (Kemudahan Impor Tujuan Ekspor) terhadap Volume Impor Bahan Baku Industri Garment dan Tekstil di Jawa Tengah. *Semarang: Program Pascasarjana Universitas Diponegoro*. Diambil dari <http://eprints.undip.ac.id/18775>.

- Andreas W. and Carl Marcus Wallenburg (2011). *Supply Chain Management*. Berlin.
- Anwar, Sariyun Naja. (2011). Manajemen Rantai Pasokan (Supply Chain Management). Konsep dan Hakikat. *Dinamika Informatika: Jurnal Ilmiah Teknologi Informasi*.
- Aritonang, P. O. (2005). Analisa Pengaruh Pemberian Fasilitas Kemudahan Impor Tujuan Ekspor (KITE) terhadap Nilai Ekspor Indonesia. Tesis. Universitas Indonesia.
- Badan Pusat Statistik. (2017). Statistik Ekspor dan Impor. <http://www.bps.go.id> (diakses 26 September 2017).
- Christopher, Martin. (2016). *Logistics and Supply Chain Management Fifth Edition*. London: Pearson, UK.
- Cress, Bryan. (2014). *Developing Bonded Warehousing: Experience From The UK*. London: The city UK.
- Creswell, John W. (2009). *Qualitative, Quantitative, and Mixed Methods Approaches*. Los Angeles: Sage Publications.
- Direktorat Jenderal Bea dan Cukai. (2011). Pengertian Fasilitas Kepabeanan. Retrieved from www.beacukai.go.id: <http://www.beacukai.go.id/faq/pengertian-fasilitas-kepabeanan.html>.
- Fanta, A. B., & Teshale, G. B. (2013). Export Trade Incentives and Export Growth Nexus: Evidence from Ethiopia. *SCIENCEDOMAIN International: British Journal of Economics, Management & Trade*.
- Ghani, G., Laporte, G., & Roberto, M. (2013). *Introduction to Logistics Systems Management Second Edition*. Atlanta: A John Wiley & Sons, Ltd., Publication.
- Gumilar, G., Suyadi, I., & Agusti, R. R. (2015). Pemanfaatan Fasilitas Kemudahan Impor Tujuan Ekspor (KITE) untuk meningkatkan ekspor dalam negeri (Studi Pada Kantor Wilayah DJBC Jatim I, Sidoarjo). *Jurnal Perpajakan (JEJAK)*. Vol 6.
- Haryana, A. (2016). Peran Pusat Logistik Berikat (PLB) Dalam Menurunkan Dwelling Time Di Pelabuhan Indonesia. *Jurnal Cendekia Niaga*, Vol. 1 No. 1.
- Hibatullah, N. (2018). repository.umsida.ac.id. Diambil kembali dari repository.umsida.ac.id: <http://repository.umsida.ac.id/bitstream/handle/123456789/13880/h.20180101.pdf?sequence=8&isAllowed=y>
- Indonesia Logistics Community Service. www.ilcs.co.id (diakses 8 Desember 2017).
- Jacoby, David. (2009). *The Economist Guide to Supply Chain Management*. New York: Bloomberg Press.
- Kementerian Keuangan. Peraturan Menteri Keuangan Nomor 272/PMK.04/2015 tentang Pusat Logistik Berikat.
- _____. Peraturan Direktur Jenderal Bea dan Cukai Nomor PER-01/BC/2016 tentang Tata Laksana Pusat Logistik Berikat.
- _____. Peraturan Direktur Jenderal Bea dan Cukai Nomor PER-02/BC/2016 tentang Tata Laksana Pengeluaran Barang Impor Dari Kawasan Pabean Untuk Ditimbun Di Pusat Logistik Berikat.
- Kementerian Perdagangan. (2011). *Kajian Dampak Kesepakatan Perdagangan Bebas terhadap Daya Saing Produk Manufaktur Indonesia*. Jakarta: Pusat Kebijakan Perdagangan Luar Negeri.

- Lawi, Gloria Fransisca Catharina (2017). Beberapa Pusat Logistik Berikat Belum Optimal. <http://ekonomi.bisnis.com> (Diakses 8 Maret 2017).
- Lubis, A. (2010). Analisis Faktor yang Mempengaruhi Kinerja Ekspor Indonesia. Kementerian Perdagangan.
- Mankiw, N. (2001). *Pengantar Ekonomi Jilid 1*. Penerj. Haris Munandar dan Emil Salim. Jakarta: PT Gelora Aksara Pratama.
- Nabila, A. & Agus Sriyanto (2017). Analisis Pengaruh Fasilitas Fiskal terhadap Ekspor (Studi Kasus Fasilitas Kemudahan Impor Tujuan Ekspor). *Jurnal Perspektif Bea dan Cukai*. Politeknik Keuangan Negara STAN.
- Peraturan Pemerintah, R. I. (2015). Peraturan Pemerintah Nomor 85 Tahun 2015 tentang Perubahan atas PP Nomor 32 Tahun 2009 tentang Tempat Penimbunan Berikat.
- _____. Peraturan Pemerintah Nomor 85 Tahun 2015 tentang Perubahan atas PP Nomor 32 Tahun 2009 tentang Tempat Penimbunan Berikat.
- Porter, Michael E. (2011). *Competitive Advantage of Nations: Creating and Sustaining Superior Performance*. New York: Simon and Shuster.
- Praja, C. M. (2014). Pengaruh Pemberian Insentif Fiskal dan Insentif Nonfiskal-Moneter melalui Skema Kawasan Berikat (Studi Kasus terhadap perusahaan Kawasan Berikat di wilayah kerja Kantor Pengawasan dan Pelayanan Bea dan Cukai Tipe Madya Pabean Bekasi). *Tesis*. Universitas Indonesia.
- Republik Indonesia. Undang-Undang No. 17 tahun 2006 tentang Perubahan atas Undang-Undang nomor 10 Tahun 1995 tentang Kepabeanan.
- _____. Undang-Undang No. 36 tahun 2008 tentang Perubahan atas Undang-Undang nomor 7 Tahun 1983 tentang Pajak Penghasilan.
- Rony. (2016). Roland Berger Bahas Strategi Penurunan Biaya Logistik di Makassar. [Makassartoday.com](http://makassartoday.com), <http://makassartoday.com/2016/08/23/roland-berger-bahas-strategi-penurunan-biaya-logistik-di-makassar/> (diakses 23 Agustus 2016).
- Saldana, Johnny. (2013). *The Coding Manual For Qualitative Researchers Second Edition*. London: Sage.
- Salvatore, D. (2014). *Ekonomi Internasional Edisi Kesembilan*. Jakarta: Penerbit Erlangga.
- Sugiyono, S. (2014). *Metode Penelitian Bisnis*. Bandung: Alfabeta.
- Sukirno, Sadono. (2013). *Pengantar Teori Ekonomi Makro Edisi Ketiga*. Jakarta: PT Radja Grafindo Perkasa.
- The World Bank, L. (2017). *Logistic Performance Index*. Diambil dari The World Bank: <https://lpi.worldbank.org/about> (diakses 18 December 2017).
- The World Bank. (2017). *Doing Business 2017 Equal Opportunity for All*. Washington, DC: *International Bank for Reconstruction and Development*.
- Yella, M. (2016). Laporan Khusus: Resmikan PLB, Presiden Jokowi Atasi Kendala Logistik. *Majalah Warta Bea Cukai Edisi Volume 48 tanggal 04 April 2017 pp. 06-07*.