

**PUSAT LOGISTIK BERIKAT DALAM UPAYA
PEMANGKASAN *DWELLING TIME* DI
PELABUHAN TANJUNG PRIOK**

SKRIPSI

Diajukan untuk Memperoleh Gelar Sarjana Perpajakan
Pada Fakultas Ilmu Administrasi Universitas Brawijaya

**DHIKA SUDI NURDIANA
145030400111028**



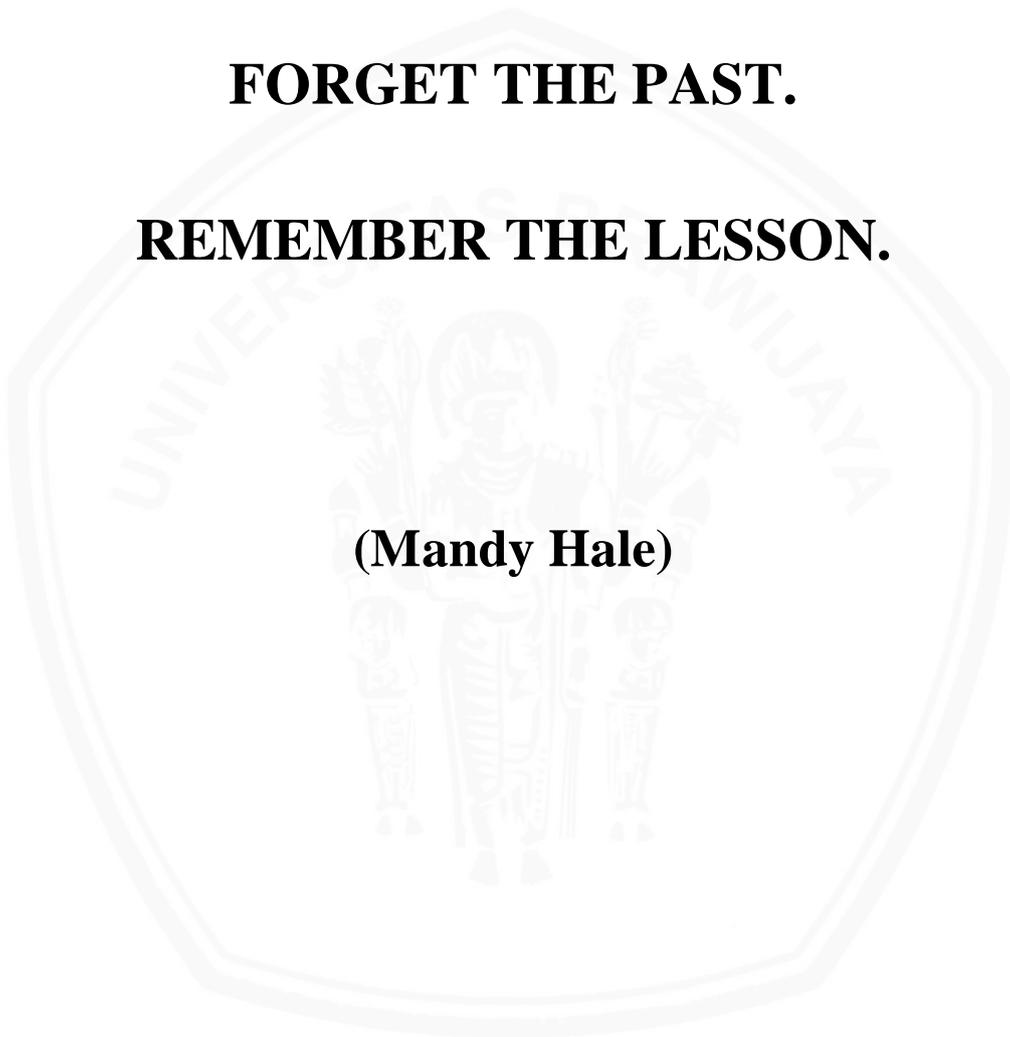
**PROGRAM STUDI PERPAJAKAN
JURUSAN ADMINISTRASI BISNIS
FAKULTAS ILMU ADMINISTRASI
UNIVERSITAS BRAWIJAYA
MALANG
2018**

MOTTO

FORGET THE PAST.

REMEMBER THE LESSON.

(Mandy Hale)



TANDA PERSETUJUAN SKRIPSI

Judul : Pusat Logistik Berikat Dalam Upaya Pemangkasan *Dwelling Time* di Pelabuhan Tanjung Priok

Disusun oleh : Dhika Sudi Nurdiana

NIM : 145030400111028

Fakultas : Ilmu Administrasi

Jurusan : Ilmu Administrasi Bisnis

Program Studi : Perpajakan

Malang, 19 Oktober 2018

Komisi Pembimbing,
Ketua



Astri Warih Anjarwi, SE.,MSA.,AK.,CA

NIP. 2013048703162001

TANDA PENGESAHAN SKRIPSI

Telah dipertahankan di depan majelis penguji skripsi, Fakultas Ilmu Administrasi Universitas Brawijaya, pada :

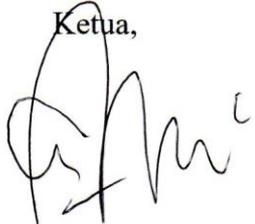
Hari : Senin
Tanggal : 29 Oktober 2018
Jam : 10.00 - 11.00
Skripsi atas nama : Dhika Sudi Nurdiana
Judul : Pusat Logistik Berikat Dalam Upaya Pemangkasan
Dwelling Time di Pelabuhan Tanjung Priok

dan dinyatakan

LULUS

MAJELIS PENGUJI

Ketua,



Astri Warih Anjarwi, SE.,MSA.,AK.,CA
NIP. 2013048703162001

Anggota,



Dr. Kadarisman Hidayat, M.Si
NIP. 19600515 198601 1 002



Damas Dwi Anggoro, S.AB., MA
NIP. 2016078906261000



PERNYATAAN ORISINALITAS SKRIPSI

Saya menyatakan dengan sebenar-benarnya bahwa sepanjang pengetahuan saya di dalam naskah skripsi ini tidak terdapat karya ilmiah yang pernah diajukan oleh pihak lain untuk mendapatkan suatu gelar atau pendapat yang pernah ditulis atau diterbitkan oleh orang lain, kecuali secara tertulis atau diterbitkan orang lain, melainkan kecuali secara tertulis dikutip dalam naskah ini dan disebut dalam sumber kutipan dan daftar pustaka.

Apabila ternyata saya di dalam naskah skripsi ini dapat dibuktikan terdapat unsur-unsur yang jiplakan atau mengcopy, saya bersedia skripsi ini digugurkan dan gelar akademik yang telah saya peroleh (S-1) dibatalkan serta diproses sesuai dengan peraturan perundang-undangan yang berlaku (UU No. 20 Tahun 2003, Pasal 25 ayat 2 dan pasal 70).

Malang, 19 Oktober 2018



Dhika Sudi Nurdiana

Lampiran 9. Curriculum Vitae

CURRICULUM VITAE

Nama : Dhika Sudi Nurdiana
 Tempat, Tanggal Lahir : Malang, 18 Maret 1996
 Jenis Kelamin : Perempuan
 Alamat : Jl. Gadang gang 8 No.24 Malang, Jawa Timur
 No. Telpon : 081259605615
 E-mail : dhikanurdiana@gmail.com
 Riwayat Pendidikan : 1. SD Negeri 15 Dauh Puri Denpasar (2003-2009)
 2. SMP Kristen Anugerah Denpasar(2009-2011)
 3. SMA Negeri 2 Denpasar (2011-2014)
 4. Universitas Brawijaya (2014-2018)
 Pengalaman Organisasi : 1. HIMAPAJAK 2016 (Staff Humas)
 2. HIMAPAJAK 2017 (Ketua Bidang Infokom)
 Pengalaman Internship : KPP BC TMP Tanjung Perak



Malang, 19 Oktober 2018

Dhika Sudi Nurdiana

RINGKASAN

Dhika Sudi Nurdiana, 2018, **Pusat Logistik Berikat Dalam Upaya Pemangkasan *Dwelling Time* di Pelabuhan Tanjung Priok**, Astri Warih Anjarwi, SE., MSA., AK., CA, hal 162 + xi

Penelitian ini didasari oleh panjangnya alur pendistribusian barang impor di Indonesia dan tingginya waktu *Dwelling Time* di pelabuhan Tanjung Priok. Maka pemerintah pada tanggal 10 Maret 2016 telah meresmikan Pusat Logistik Berikat (PLB) untuk mulai beroperasi di Indonesia. Pusat Logistik Berikat memberikan beberapa kemudahan dalam penimbunan barang seperti insentif fiskal dan kemudahan pelayanan kepabeanan dan cukai. Pemberian insentif tersebut diharapkan mampu menurunkan *Dwelling Time* di pelabuhan Tanjung Priok, sehingga proses ekspor dan impor menjadi lebih optimal. Penelitian ini bertujuan untuk menganalisis dampak dari insentif yang diberikan serta perbedaan proses *Dwelling Time* sebelum dan setelah Pusat Logistik Berikat beroperasi.

Jenis penelitian yang digunakan adalah penelitian kualitatif dengan menggunakan pendekatan deskriptif. Penelitian ini dilakukan di kantor Direktorat Jenderal Bea dan Cukai dan Perusahaan Pusat Logistik Berikat PT. Agility. Data diperoleh melalui wawancara, observasi, dan dokumentasi. Sumber dan jenis data yang digunakan yaitu data primer yang diperoleh melalui wawancara kepada Staf Direktorat Fasilitas Kepabeanan DJBC, PT. Agility International, serta pengusaha Pusat Logistik Berikat. Data sekunder diperoleh dari data-data yang dimiliki oleh Direktorat Jenderal Bea dan Cukai dan PT. Agility International. Metode analisis data yang digunakan berdasarkan Miles dan Huberman (1984). Pengujian keabsahan data yang digunakan yaitu triangulasi sumber dan triangulasi teknik.

Hasil dari penelitian ini menunjukkan bahwa pelaksanaan penerapan Pusat Logistik Berikat memiliki perkembangan yang cukup baik dengan semakin berkembangnya karakteristik gudang dalam Pusat Logistik Berikat. Insentif yang diberikan kepada pengusaha yang menimbun barangnya di Pusat Logistik Berikat memberikan dampak positif terhadap industri dalam negeri, dimana semakin mudahnya pelaku industri dalam negeri memperoleh bahan baku dan bahan penolong. *Dwelling Time* di pelabuhan Tanjung Priok mengalami penurunan yang disebabkan oleh pemindahan beberapa kegiatan pada tahap *pre-customs clearance* dan *customs clearance* di pelabuhan ke Pusat Logistik Berikat.

Kata Kunci: Pusat Logistik Berikat, *Dwelling Time*, dan Insentif

SUMMARY

*Dhika Sudi Nurdiana, 2018, **Bonded Logistics Center in an Attempt to Decreasing Dwelling Time at The Port of Tanjung Priok**, Astri Warih Anjarwi, SE., MSA., AK., CA, 162 pages + xi*

This research is based on the length of the flow of distribution of imported goods in Indonesia and the high time of Dwelling Time at the port of Tanjung Priok. So the government on March 10, 2016 has inaugurated the Bonded Logistics Center (PLB) to begin operations in Indonesia. The Bonded Logistics Center provides several facilities in stockpiling such as fiscal incentives and ease of customs and excise services. The provision of incentives is expected to reduce Dwelling Time at Tanjung Priok port, so that the export and import process becomes more optimal. This study aims to analyze the impact of the incentives provided and differences in the Dwelling Time process before and after the Bonded Logistics Center operates.

The type of research used is qualitative research using a descriptive approach. This research was conducted at the office of the Directorate General of Customs and Excise and the Bonded Logistics Center Company PT. Agility. The data was obtained through interviews, observation, and documentation. The source and type of data used are primary data that obtained through interviews with Staff of DJBC Customs Facilities Directorate, PT. Agility International, as well as entrepreneurs of the Bonded Logistics Center. Secondary data was obtained from Directorate General of Customs and Excise and PT. Agility International. Data analysis methods were based on Miles and Huberman (1984). Data validity test using the source triangulation and technical triangulation.

The results of this study indicate that the implementation of the Bonded Logistics Center has a fairly good development with the growing characteristics of warehouses in the Bonded Logistics Center. Incentives given to entrepreneurs who stockpile their goods at the Bonded Logistics Center have a positive impact on the domestic industry, where the domestic industry players get raw materials and auxiliary materials easier. Dwelling Time at the port of Tanjung Priok has decreased due to the transfer of several activities in the pre-customs clearance and customs clearance stages at the port to the Bonded Logistics Center.

Keywords : Bonded Logistics Center, Dwelling Time and Incentive

LEMBAR PERSEMBAHAN

Ku persembahkan SKRIPSI ini kepada kepada orang-orang yang selalu mendukungku.

Kepada kedua orang tua, Ayah dan Mama yang selalu mendoakanku di setiap shalatnya.

Kepada sahabat-sahabat yang selalu ada disisiku, yang terus memotivasiku.

Semoga ilmu yang diporeleh selama proses SKRIPSI ini dapat memberikan manfaat untuk kedepannya.

KATA PENGANTAR

Alhamdulillah, segala puji dan syukur kehadirat Allah SWT yang telah melimpahkan rahmat dan karunia-Nya, sehingga peneliti dapat menyelesaikan skripsi yang berjudul “**Pusat Logistik Berikat Dalam Upaya Pemangkasan Dwelling Time di Pelabuhan Tanjung Priok**”. Skripsi ini merupakan tugas akhir yang diajukan untuk memenuhi syarat dalam memperoleh gelar Sarjana Perpajakan pada Fakultas Ilmu Administrasi Universitas Brawijaya Malang.

Peneliti menyadari bahwa penyusunan skripsi ini tidak akan dapat terwujud tanpa adanya bantuan, bimbingan serta dorongan dari berbagai pihak. Oleh karena itu pada kesempatan kali ini peneliti ingin menyampaikan ucapan terima kasih yang sebesar-besarnya kepada:

1. Bapak Prof. Dr. Bambang Supriyono selaku Dekan Fakultas Ilmu Administrasi Universitas Brawijaya;
2. Bapak Dr. Drs, Mochammad Al Musadieg MBA, selaku Ketua Jurusan Ilmu Administrasi Bisnis Universitas Brawijaya;
3. Ibu Dr. Saparila Worokinasih, S.Sos, M.Si selaku Ketua Program Studi Perpajakan Fakultas Ilmu Administrasi Universitas Brawijaya;
4. Ibu Astri Warih Anjarwi, SE., MSA., AK., CA selaku dosen pembimbing peneliti yang senantiasa memberikan arahan, motivasi dan kemudahan dalam penyusunan skripsi yang diberikan kepada peneliti;
5. Kedua Orangtua tercinta dan tersayang, Bapak Dwi Budi Susila dan Ibu Susiati serta adik tercinta Aditya Sudinur Wiratama yang selalu

- mendoakan serta memberikan dukungan semangat yang tiada henti sehingga peneliti dapat menyelesaikan skripsi dengan baik;
6. Mas Wildan selaku Staf Direktorat Fasilitas Kepabeanan Direktorat Jenderal Bea dan Cukai yang memberikan kesempatan untuk melakukan riset serta bantuan dalam penyelesaian skripsi;
 7. Bapak Purwoko selaku Manager Operasional Penyelenggara Pusat Logistik Berikat PT. Agility International yang telah sangat baik dan informatif dalam proses wawancara;
 8. Mba Latifah Dwi Handayani selaku staf PT. Agility International yang telah membantu peneliti dalam menemukan tempat penelitian serta motivasi yang diberikan kepada peneliti;
 9. Konco-koncoku tersayang Dita, Reiga, Cires, Nurul, Tasya, Unggul yang selalu ada dan tidak pernah meninggalkan sedari perkuliahaan ini dimulai. Terimakasih untuk tempat ternyaman ini, semoga jarak tidak pernah singgah di tempat ini;
 10. Keluarga Pengurus Inti Himpunan Mahasiswa Perpajakan Nabila, Rayyanda, Alfiah, Firman, Inggita yang selalu memberi kritik, saran, dan motivasi yang membangun;
 11. Sahabat saya Rayyanda yang selalu mau membantu dan selalu mau direpoti serta selalu memberikan motivasinya kepada peneliti hingga dapat menyelesaikan skripsi ini;
 12. Sahabat-sahabat saya yang juga sedang berjuang untuk menyelesaikan skripsi di universitasnya masing-masing. Terimakasih sudah saling

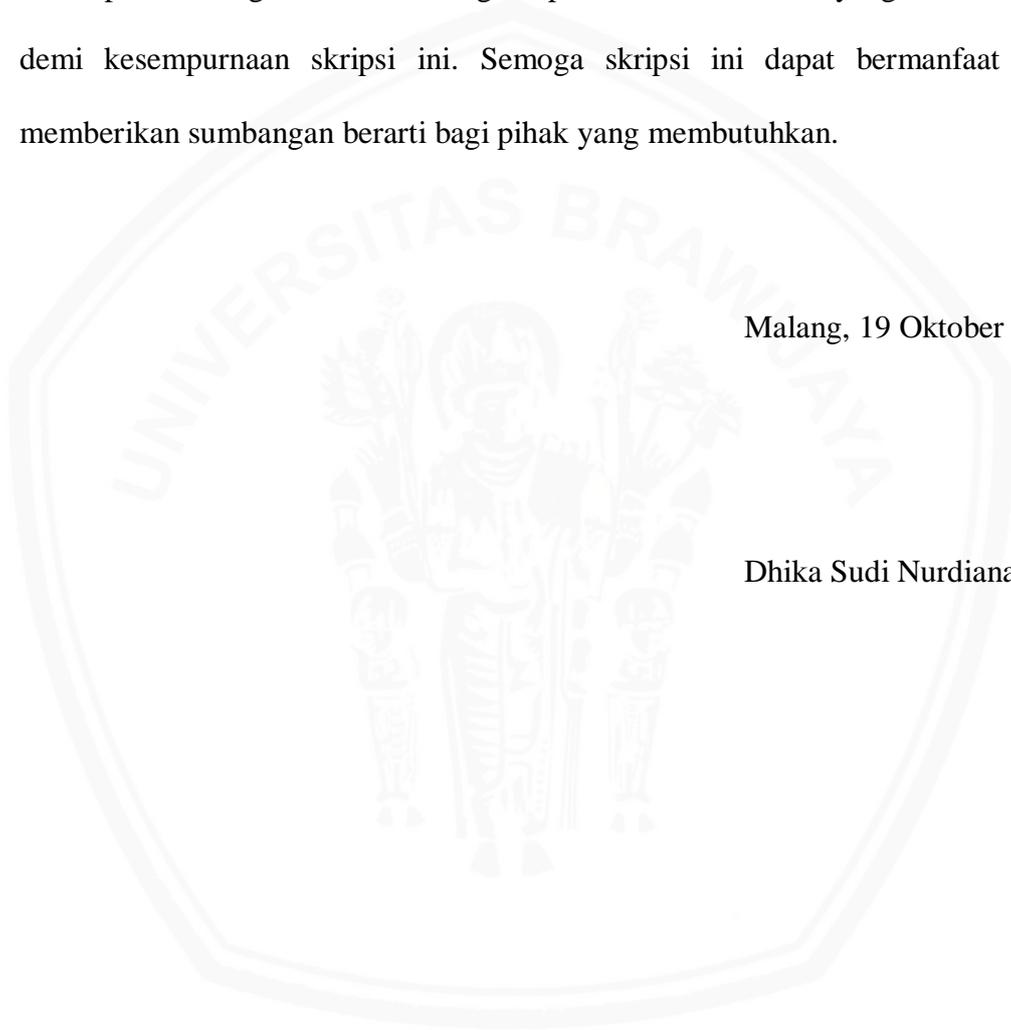
menguatkan dan mendoakan.

13.Semua pihak yang telah membantu peneliti, yang tidak bisa disebutkan satu- persatu dalam skripsi ini.

Peneliti menyadari bahwa dalam penulisan skripsi ini masih terdapat beberapa kekurangan. Peneliti mengharapkan kritik dan saran yang membangun demi kesempurnaan skripsi ini. Semoga skripsi ini dapat bermanfaat dan memberikan sumbangan berarti bagi pihak yang membutuhkan.

Malang, 19 Oktober 2018

Dhika Sudi Nurdiana



DAFTAR ISI

	Halaman
MOTTO	
TANDA PERSETUJUAN SKRIPSI	
TANDA PENGESAHAN SKRIPSI	
PERNYATAAN ORISINILITAS SKRIPSI	
RINGKASAN.....	i
SUMMARY.....	ii
LEMBAR PERSEMBAHAN.....	iii
KATA PENGANTAR.....	iv
DAFTAR ISI.....	vii
DAFTAR TABEL.....	x
DAFTAR GAMBAR.....	xi
DAFTAR LAMPIRAN.....	xii
BAB I PENDAHULUAN	
A. Latar Belakang.....	1
B. Rumusan Masalah.....	8
C. Tujuan Penelitian.....	8
D. Kontribusi Penelitian.....	8
E. Sistematika Pembahasan.....	9
BAB II TINJAUAN PUSTAKA	
A. Tinjauan Empiris.....	11
B. Tinjauan Teoritis.....	17
1. Perdagangan Internasional.....	17
2. Kepabeanaan.....	17
3. Impor.....	19
a. Definisi Impor.....	19
b. Jenis-Jenis Impor.....	21
c. Tata Laksana Impor.....	24
d. Pungutan dalam Rangka Impor.....	24
4. Ekspor.....	25
a. Definisi Ekspor.....	25
b. Jenis-Jenis Ekspor.....	26
c. Tata Laksana Ekspor.....	28
d. Pungutan dalam Rangka Ekspor.....	31
5. Bea Masuk.....	32
a. Definisi Bea Masuk.....	32
b. Tarif Bea Masuk.....	32
6. <i>Dwelling Time</i>	33
a. Definisi <i>Dwelling Time</i>	33



b.	Tahapan dalam Proses <i>Dwelling Time</i>	34
c.	Faktor yang Mempengaruhi <i>Dwelling Time</i>	37
7.	Pusat Logistik Berikat	38
a.	Latar Belakang Pusat logistik Berikat	38
b.	Hambatan Implementasi Pusat logistik Berikat	41
c.	Pemasukan dan Pengeluaran Barang di Pusat Logistik Berikat.....	43
8.	Kerangka Pemikiran.....	45

BAB III METODE PENELITIAN

A.	Jenis Penelitia	48
B.	Lokasi dan Situs Penelitian	49
C.	Fokus Penelitian.....	50
D.	Sumber Data	50
1.	Data Primer	51
2.	Data Sekunder.....	51
E.	Teknik Pengumpulan Data	52
1.	Wawancara	52
2.	Observasi	53
3.	Dokumentasi	53
F.	Instrumen Penelitan	54
G.	Analisis Data	56
H.	Keabsahan Data	58

BAB IV HASIL DAN PEMBAHASAN

A.	Gambaran Umum Lokasi Penelitian	61
1.	Sejarah Direktorat Jenderal Bea dan Cukai	61
2.	Lokasi Instansi Direktorat Jenderal Bea dan Cukai	62
3.	Visi, Misi, dan Fungsi Utama Direktorat Jenderal Bea dan Cukai	62
4.	Tugas Pokok dan Fungsi Direktorat Jenderal Bea dan Cukai	64
5.	Struktur Organisasi Direktorat Jenderal Bea dan Cukai	66
6.	Logo Direktorat Jenderal Bea dan Cukai	67
B.	Penyajian Data	68
1.	Penerapan Pusat Logistik Berikat	68
2.	Insentif yang Ditawarkan Pusat Logistik Berikat Terhadap Barang Impor	81
3.	<i>Dwelling Time</i> setelah Pembangunan Pusat Logistik Berikat	90
C.	Analisis dan Interpretasi.....	96
1.	Penerapan Pusat Logistik Berikat dalam Upaya Pemangkas <i>Dwelling Time</i> di Pelabuhan Tanjung Priok.....	96

BAB V PENUTUP

A.	Kesimpulan.....	109
B.	Saran.....	110

DAFTAR PUSTAKA.....112

LAMPIRAN.....115



DAFTAR TABEL

No.	Judul	Halaman
1.	Peringkat Negara Indonesia dalam <i>Logistic Performance Index, World Bank</i>	3
2.	Tinjauan Empiris.....	15
3.	Faktor Tingginya <i>Dwelling Time</i>	37
4.	Perbandingan Gudang Berikat dan Pusat Logistik Berikat	40
5.	Dokumen Pemberitahuan Pabean Ketika Pemasukan dan Pengeluaran Barang di Pusat Logistik Berikat	44
6.	Syarat Administratif Pengusaha Pusat Logistik Berikat	73
7.	Syarat Fisik Pengusaha Pusat Logistik Berikat	74
8.	Syarat Lainnya Pengusaha Pusat Logistik Berikat	74
9.	Data Jumlah Penyelenggara dan Pengusaha Pusat Logistik Berikat Tahun 2018.....	76
10.	Data Jumlah Inventory yang Ditimbun dalam Pusat Logistik Berikat Indonesia Tahun 2016-2018.....	89

DAFTAR GAMBAR

No.	Judul	Halaman
1.	Grafik <i>Dwelling Time</i> di Pelabuhan Tanjung Priok Pada Bulan Januari 2013 - Desember 2014	5
2.	Skema Kegiatan <i>Dwelling Time</i>	36
3.	Ilustrasi Kegiatan <i>Dwelling Time</i>	36
4.	Skema Pemasukan dan Pengeluaran Barang di Pusat Logistik Berikat	44
5.	Kerangka Pemikiran	47
6.	Analisis Data Penelitian Kualitatif	58
7.	Triangulasi Sumber	59
8.	Triangulasi Teknik	60
9.	Struktur Organisasi Direktorat Jenderal Bea dan Cukai	66
10.	Logo Direktorat Jenderal Bea dan Cukai	67
11.	Perlakuan Kepabeanan dan Perpajakan Pusat Logistik Berikat	83
12.	Bentuk Pelayanan PT. Agility International	86
13.	Grafik <i>Dwelling Time</i> di Pelabuhan Tanjung Priok Pada Bulan Januari 2015 – Desember 2016.....	95
14.	Grafik <i>Dwelling Time</i> di Pelabuhan Tanjung Priok Pada Bulan Januari 2017 – Februari 2018.....	96
15.	Dokumentasi Narasumber DJBC.....	161
16.	Dokumentasi Diskusi di Kantor PT. Agility International.....	161
17.	Dokumentasi Gudang PLB PT. Agility.....	161
18.	Dokumentasi Gudang PLB PT. Agility.....	161

DAFTAR LAMPIRAN

No.	Judul	Halaman
1.	Lampiran 1. Transkrip Wawancara Direktorat Jenderal Bea dan Cukai.....	115
2.	Lampiran 2. Transkrip Wawancara PT. Agility International.....	134
3.	Lampiran 3. Transkrip Wawancara Pengusaha Pusat Logistik Berikat.....	154
4.	Lampiran 4. Surat Riset Direktorat Jenderal Bea dan Cukai.....	157
5.	Lampiran 5. Data Tabel Dwelling Time di Pelabuhan Tanjung Priok Pada Bulan Januari 2013 – Desember 2014.....	158
6.	Lampiran 6. Data Tabel Dwelling Time di Pelabuhan Tanjung Priok Pada Bulan Januari 2015 – Desember 2016.....	159
7.	Lampiran 7. Data Tabel Dwelling Time di Pelabuhan Tanjung Priok Pada Bulan Januari 2017 – Februari 2018.....	160
8.	Lampiran 8. Dokumentasi Penelitian.....	161
9.	Lampiran 9. Curriculum Vitae.....	162

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Instansi Kepabeanan yaitu Direktorat Jenderal Bea dan Cukai merupakan instansi yang keberadaannya sangat dibutuhkan oleh suatu negara, khususnya di negara Indonesia. Direktorat Jenderal Bea dan Cukai memiliki peran yang cukup penting dalam melakukan tugas dan fungsinya, salah satunya yaitu melindungi masyarakat dan industri dalam negeri dari masuknya barang impor dan keluarnya barang ekspor yang berdampak negatif dan berbahaya (beacukai.go.id). Proses masuknya barang impor dan keluarnya barang ekspor tersebut merupakan kegiatan dalam perdagangan internasional, yaitu kegiatan tukar menukar barang yang dilakukan oleh pelaku bisnis di suatu negara dengan negara lain untuk meningkatkan pertumbuhan ekonomi (Sugianto, 2008:21).

Peningkatan pertumbuhan ekonomi suatu negara merupakan salah satu tujuan dari kebijakan fiskal yang dikeluarkan oleh pemerintah. Peningkatan pertumbuhan dan perkembangan ekonomi tersebut sangat dipengaruhi oleh kegiatan perdagangan internasional. Manfaat lainnya, pendapatan suatu negara dapat meningkat karena adanya hubungan timbal balik antar negara dimana negara yang memiliki kelebihan produksi barang akan menjual produknya pada negara yang membutuhkan, dan memperluas kesempatan kerja (Rinaldi *et al*, 2017). Menurut Pasal 3 Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 14 Tahun 2015, sumber pendapatan negara Indonesia

salah satunya berasal dari penerimaan perpajakan, yang terdiri dari pendapatan pajak dalam negeri dan pendapatan pajak perdagangan internasional.

Pendapatan pajak perdagangan internasional terdiri atas bea masuk dan bea keluar. Sebagaimana yang telah diketahui bahwa pemasukan terbesar suatu negara berasal dari sektor pajak dan termasuk di dalamnya adalah bea masuk yang dikelola oleh Direktorat Jenderal Bea dan Cukai. Bea masuk merupakan pungutan negara yang bersifat memaksa terhadap orang yang melakukan kegiatan pemasukan barang dari luar daerah pabean ke dalam daerah pabean, oleh otoritas kepabeanan sesuai dengan ketentuan perundang-undangan (Purwito,2015:106). Sama halnya dengan Pasal 13 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2006, yaitu pemungutan bea masuk dikenakan terhadap barang yang diimpor, dimana impor adalah kegiatan memasukan barang ke dalam daerah pabean. Kegiatan impor barang tersebut dilakukan oleh importir untuk memenuhi kebutuhan barang yang tidak tersedia di negara asal importir.

Melihat manfaat yang ditimbulkan dari kegiatan perdagangan internasional, maka pemerintah perlu meningkatkan kelancaran proses ekspor dan impor. Salah satu hal yang perlu diperhatikan dalam meningkatkan kelancaran proses ekspor dan impor ialah sistem logistik. Dilansir dari *World Bank*, pada tahun 2014 survei yang dilakukan *Logistic Performance Index* (LPI) sebagai alat pembanding yang dikembangkan oleh *World Bank* untuk mengukur rantai pasok suatu negara, dengan cara dibandingkan dan diperingkat bersama negara lainnya menyebutkan bahwa Indonesia berada pada peringkat ke-53 dengan *score* 3,08 dari 160 negara yang telah di survei.

Tabel 1. Peringkat Negara Indonesia dalam *Logistic Performance Index, World Bank*

Country	Year	LPI Rank	LPI Score	Customs	Infrastructure	International Shipment
Indonesia	2007	43	3.01	2.73	2.83	3.05
	2010	75	2.76	2.43	2.54	2.82
	2012	59	2.94	2.53	2.54	2.97
	2014	53	3.08	2.87	2.92	2.87

Country	Year	Logistics Competence	Tracking & Tracing	Timeliness
Indonesia	2007	2.90	3.30	3.28
	2010	2.47	2.77	3.46
	2012	2.85	3.12	3.61
	2014	3.21	3.11	3.53

Sumber: World Bank, 2014

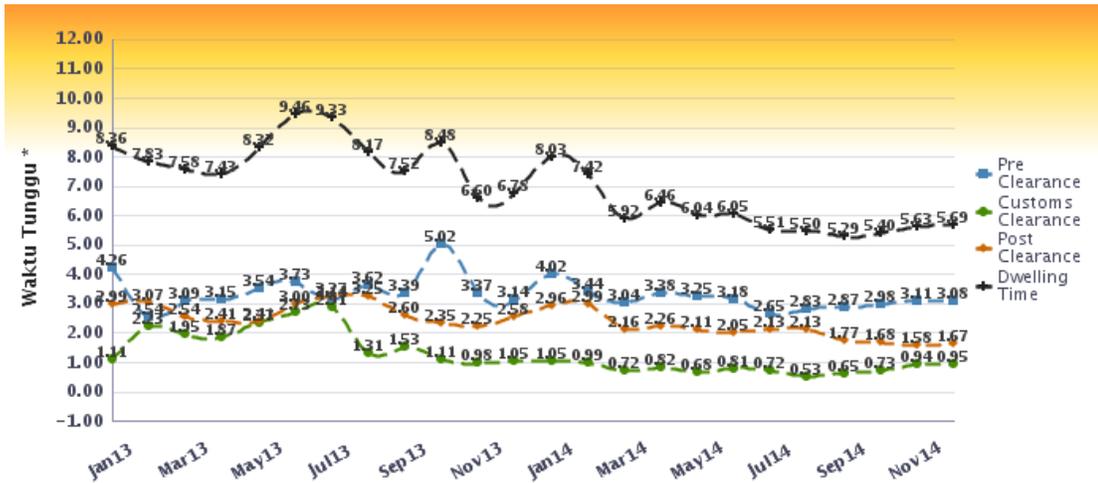
Pada Tabel 1, dapat dilihat bahwa peringkat Indonesia pada tahun 2014 terlihat mengalami peningkatan dari tahun 2010 dan tahun 2012. Menurut Supomo (2016), peringkat Indonesia pada tahun 2014 masih berada jauh dari Singapura yang berada pada peringkat ke-5 dan Malaysia diperingkat ke-25. Hal tersebut menunjukkan bahwa Indonesia masih perlu mengejar ketertinggalannya dalam sektor logistik.

Menurut Pusat Kebijakan Perdagangan Dalam Negeri Tahun 2017, untuk memenuhi kebutuhan barang di kawasan Asia Tenggara, importir biasa menyimpan atau menimbun barangnya di gudang penimbunan internasional khususnya Singapura. Para importir juga tidak dikenakan bea masuk impor karena fungsinya

yang hanya sebagai tempat singgah. Gudang di Singapura menjadi tempat yang sering digunakan oleh para importir untuk menimbun barangnya, karena setiap alur distribusi barang impor yang menuju ke Indonesia dan negara kawasan Asia Tenggara lainnya akan melewati Singapura.

Menurut Haryotejo (2013), dengan kondisi logistik yang buruk akan berdampak pada menurunnya daya saing komoditi Indonesia di pasar internasional dan biaya ekonomi menjadi tinggi. Buruknya kondisi logistik tersebut juga didukung oleh *Dwelling Time* di pelabuhan yang masih tinggi pada tahun 2014 yaitu 6,07 hari, sementara Singapura hanya 1 hari. Menurut Sanjaya (2017), *Dwelling Time* adalah lama waktu tunggu yang dihitung sejak barang dibongkar dari kapal sampai dengan barang keluar pelabuhan. Waktu tunggu tersebut mempengaruhi kelancaran arus barang di pelabuhan dan kelancaran distribusi barang impor, serta kelancaran proses produksi.

Menurut Tentowi *et al*, (2016:42), dampak lain dari lamanya *Dwelling Time* ialah para investor enggan untuk berinvestasi di bidang perkapalan, karena buruknya fasilitas pelabuhan di Indonesia yang menyebabkan kapal harus antri berhari-hari menunggu giliran untuk bersandar dan bongkar muat. Akibatnya, distribusi antar pulau menjadi tersendat, dan berdampak pada harga barang yang semakin melonjak serta pembangunan ekonomi menjadi tersendat. Hal tersebut menjadikan *Dwelling Time* sebagai salah satu faktor yang mempengaruhi perekonomian di suatu negara, khususnya di Indonesia.



Gambar 1. Grafik *Dwelling Time* di Pelabuhan Tanjung Priok Pada Bulan Januari 2013 - Desember 2014

Sumber: Direktorat Teknis Kepabeanan, Direktorat Jenderal Bea dan Cukai

Pada Gambar 1, dapat dilihat bahwa pada bulan Januari 2013 - Desember 2014 tercatat rata-rata *Dwelling Time* di pelabuhan Tanjung Priok mencapai 7,01 hari. Menurut Staf Direktorat Fasilitas Kepabeanan Direktorat Jenderal Bea dan Cukai, lamanya waktu tersebut menjadikan *Dwelling Time* di Indonesia yang terlama dibandingkan negara ASEAN lainnya seperti Singapura dan Malaysia. Salah satu penyebabnya ialah pada proses *pre-customs clearance* yang melibatkan 18 kementerian/lembaga yang bertugas. Kurangnya kecepatan pelayanan dan koordinasi antar lembaga menjadikan *Dwelling Time* di pelabuhan menjadi semakin lama. Permasalahan lainnya, para importir lebih memilih menimbun barangnya di pelabuhan karena terdapat pihak bea dan cukai yang melakukan pengawasan di lokasi tersebut sehingga dirasa lebih aman dibandingkan ditimbun di gudang milik pribadi.

Didasari oleh panjangnya alur pendistribusian barang impor di Indonesia dan tingginya waktu *Dwelling Time* di pelabuhan Indonesia, akhir bulan September 2015 pemerintah Indonesia menerbitkan kebijakan baru yaitu pengembangan kawasan Pusat Logistik Berikat (PLB). Menurut Badan Pengkajian dan Pengembangan Perdagangan, kebijakan tersebut merupakan terobosan baru di bidang logistik yaitu dengan memberikan insentif dalam pengembangan kawasan Pusat Logistik Berikat (PLB). Pusat Logistik Berikat (PLB) merupakan perluasan fungsi dari Tempat Penimbunan Berikat (TPB) yang memiliki fungsi sebagai pusat distribusi impor dan pusat konsolidasi barang-barang.

Menurut Laporan Akhir Kementerian Perdagangan 2017, penerapan kebijakan Pusat Logistik Berikat (PLB) telah dimulai semenjak diresmikannya 11 perusahaan penyelenggara Pusat Logistik Berikat (PLB) pada tanggal 10 Maret 2016. 11 perusahaan yang telah diresmikan tersebut antara lain : PT. Cipta Krida Bahari, PT. Patrosea Tbk., PT. Pelabuhan Panajam Banua Taka, PT. Kamadjaja Logistics, PT. Toyota Motor Manufacturing Indonesia, PT. Agility International, PT. Gerbang Teknologi Cikarang, PT. Dunia Express, PT. Khrisna Cargo International, PT. Vopak Terminal Merak, dan PT. Dahana. Kebijakan tersebut langsung ditindak lanjuti oleh pemerintah Indonesia dengan mengeluarkan beberapa peraturan mulai dari tataran konsep hingga petunjuk teknis pelaksanaan penimbunan barang di Pusat Logistik Berikat (PLB) agar memiliki regulasi yang jelas. Beberapa peraturannya antara lain, Peraturan Menteri Keuangan Republik Indonesia Nomor 28/PMK.04/2018 tentang Perubahan Atas Peraturan Menteri Keuangan Republik Indonesia Nomor

272/PMK.04/2015 tentang Pusat Logistik Berikat dan Peraturan Direktorat Jenderal Bea dan Cukai Nomor PER-11/BC/2018 tentang Perubahan Atas Peraturan Direktorat Jenderal Bea dan Cukai Nomor PER-1/BC/2016 tentang Tata Laksana Pusat Logistik Berikat.

Dilansir dari Liputan6.com, Direktur Fasilitas Kepabeanan Ditjen Bea Cukai, Kukuh Sumardono mengatakan, dengan adanya Pusat Logistik Berikat (PLB) arus barang di pelabuhan menjadi lebih lancar karena nantinya pelabuhan hanya dijadikan tempat bongkar muat barang karena penyimpanan barang akan dilakukan di Pusat Logistik Berikat (PLB). Menurut Staf Direktorat Fasilitas Kepabeanan Direktorat Jenderal Bea dan Cukai, dalam kurun waktu 2 tahun semenjak dikeluarkannya kebijakan Pusat Logistik Berikat (PLB) oleh pemerintah, masih banyak pengusaha yang belum mengerti mengenai Pusat Logistik Berikat (PLB). Sehingga perlu diadakannya sosialisasi oleh pemerintah mengenai pentingnya dan dampak yang dihasilkan dari penerapan Pusat Logistik Berikat (PLB).

Berdasarkan fenomena yang telah dipaparkan diatas, keberadaan Pusat Logistik Berikat (PLB) memiliki dampak yang dapat berpengaruh pada penurunan *Dwelling Time* di pelabuhan Tanjung Priok. Oleh karena itu, peneliti tertarik mengambil judul **“PUSAT LOGISTIK BERIKAT DALAM UPAYA PEMANGKASAN DWELLING TIME DI PELABUHAN TANJUNG PRIOK”**

B. Rumusan Masalah

Berdasarkan pada latar belakang yang telah dipaparkan diatas, maka rumusan masalah untuk penelitian ini adalah “Bagaimanakah penerapan Pusat Logistik Berikat dalam upaya pemangkasan *Dwelling Time* di pelabuhan Tanjung Priok?”

C. Tujuan Penelitian

Berdasarkan latar belakang dan rumusan masalah diatas, maka penelitian ini bertujuan untuk mengetahui dan menganalisis penerapan Pusat Logistik Berikat dalam upaya pemangkasan *Dwelling Time* di pelabuhan Tanjung Priok.

D. Kontribusi Penelitian

Melalui penelitian ini diharapkan nantinya mampu memberikan kontribusi antara lain:

1. Kontribusi Teoritis

Hasil dari penelitian ini diharapkan dapat menambah wawasan baru bagi pembaca mengenai penerapan Pusat Logistik Berikat di Indonesia. Sehingga dapat dijadikan sebagai acuan dan sumber informasi bagi pihak yang akan meneliti penelitian serupa.

2. Kontribusi Praktis

Penelitian ini diharapkan dapat memberikan masukan bagi pemerintah khususnya Direktorat Jenderal Bea dan Cukai mengenai hal-hal penting terkait penerapan Pusat Logistik Berikat, antara lain:

- a. Sebagai bahan referensi untuk menilai kinerja Pusat Logistik Berikat (PLB) saat ini.
- b. Sebagai bahan referensi untuk meningkatkan kualitas Pusat Logistik Berikat (PLB).

E. Sistematika Pembahasan

Proposal penelitian ini disusun secara sistematis yang terdiri dari beberapa bab diantaranya :

BAB I PENDAHULUAN

Dalam bab ini menguraikan tentang latar belakang masalah dilakukannya penelitian, perumusan masalah, tujuan penelitian, kontribusi penelitian dan sistematika pembahasan.

BAB II TINJAUAN PUSTAKA

Bab ini menjelaskan tentang penelitian terdahulu dan teori yang digunakan dalam penelitian ini sebagai dasar pembahasan dan analisis permasalahan yang ada.

BAB III METODE PENELITIAN

Bab metode penelitian menguraikan secara detail metode penelitian yang digunakan mulai dari jenis penelitian, lokasi dan situs penelitian, fokus penelitian, sumber data, teknik pengumpulan data, instrumen penelitian, analisis data, dan keabsahan data.

BAB IV HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

Bab ini berisi tentang gambaran umum tempat penelitian, lalu peneliti menyajikan data tentang hasil penelitian yang telah dilakukan dan pembahasan dari hasil penelitian tersebut.

BAB V KESIMPULAN

Bab ini berisi kesimpulan dari hasil penelitian yang telah dilakukan dan saran atas permasalahan yang diangkat oleh peneliti.



BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

A. Tinjauan Empiris

Pada penelitian ini peneliti akan memaparkan penelitian-penelitian terdahulu yang relevan dengan topik penelitian yang sedang diteliti dan dijadikan sebagai bahan referensi peneliti. Terdapat 3 (tiga) penelitian terdahulu yang berkaitan dengan topik penelitian, antara lain:

1. Haryana (2016)

Penelitian yang dilakukan oleh Haryana (2016) berjudul “Peran Pusat Logistik Berikat (PLB) Dalam Menurunkan *Dwelling Time* Di Pelabuhan Indonesia”. Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui insentif yang ditawarkan oleh Pusat Logistik Berikat (PLB) terhadap barang impor dan menganalisis dampak pemanfaatan Pusat Logistik Berikat (PLB) terhadap *Dwelling Time* di pelabuhan Indonesia. Penelitian ini menggunakan analisis deskriptif kualitatif.

Hasil dari penelitian ini adalah kebijakan insentif Pusat Logistik Berikat (PLB) yang mulai diluncurkan pada bulan Maret 2016 memberikan dampak positif terhadap *Dwelling Time* di pelabuhan. Kebijakan insentif Pusat Logistik Berikat (PLB) juga memberikan kemudahan dan efisiensi produksi industri nasional, seperti penangguhan bea masuk, pembebasan cukai dan/atau tidak dipungut Pajak Dalam Rangka Impor (PDRI). Pusat Logistik Berikat (PLB) juga memberikan fleksibilitas dalam hal pemasukan dan pengeluaran barang. Semakin banyaknya jumlah Pusat

Logistik Berikat (PLB) yang beroperasi di Indonesia, diharapkan biaya logistik nasional akan semakin turun sehingga daya saing industri nasional akan semakin baik.

Persamaan penelitian Haryana dengan penelitian ini yakni, sama-sama menggunakan metode penelitian deskriptif dengan jenis penelitian kualitatif. Penelitian ini juga membahas mengenai insentif yang ditawarkan oleh Pusat Logistik Berikat (PLB) kepada barang impor, serta dampak dari pemanfaatan Pusat Logistik Berikat (PLB) terhadap *Dwelling Time*. Sebaliknya, perbedaan penelitian Haryana dengan penelitian ini memiliki pembahasan yang sedikit berbeda. Pada penelitian ini, peneliti juga membahas faktor-faktor apa saja yang membuat Pusat Logistik Berikat (PLB) kurang maksimal.

2. Waty (2017)

Penelitian yang dilakukan oleh Waty (2017) berjudul “Analisis Peranan Bea Cukai Dalam Efektifitas Penerapan *Dwelling Time* Pada Kegiatan Ekspor Impor”. Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui apa saja kendala yang dihadapi instansi Bea Cukai dalam efektifitas penerapan *Dwelling Time*, serta menggambarkan bentuk strategi yang dilakukan oleh pihak Bea dan Cukai dalam upaya menangani *Dwelling Time*.

Hasil dari penelitian ini yakni, pihak Bea dan Cukai masih mengalami beberapa hambatan dalam pelaksanaan penerapan *Dwelling Time* di pelabuhan Tanjung Perak. Hambatan tersebut terjadi pada setiap proses dalam *Dwelling Time* yang meliputi proses *pre-customs clearance*, *customs clearance*, dan *post-customs clearance*.

Kendala tersebut disebabkan oleh para pengguna jasa yang tidak segera memenuhi kewajiban kepabeanannya. Pihak Bea dan Cukai menangani hal tersebut dengan cara memberlakukan beberapa peraturan baru sebagai strategi penanganan *Dwelling Time*. Peraturan tersebut memberikan dampak positif kepada penurunan tingkat *Dwelling Time* di pelabuhan Tanjung Perak.

Persamaan penelitian Waty dengan penelitian ini yakni, sama-sama membahas mengenai bagaimana bentuk strategi yang dilakukan oleh pihak Bea dan Cukai dalam upaya menangani *Dwelling Time* di pelabuhan. Sebaliknya, perbedaan penelitian yang dilakukan Waty dengan penelitian ini yakni, pada penelitian ini lebih memfokuskan perbedaan pada setiap proses dalam *Dwelling Time* setelah diberlakukan kebijakan Pusat Logistik Berikat (PLB).

3. Ratnaningsih (2018)

Penelitian yang dilakukan oleh Ratnaningsih (2018) berjudul “Analisis Dampak Penerapan Kebijakan Pusat Logistik Berikat Terhadap Impor: Studi Kasus Bahan Baku Kapas Industri Tekstil”. Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui kondisi alur distribusi impor komoditi kapas sebelum adanya Pusat Logistik Berikat (PLB) dan menganalisa dampak adanya Pusat Logistik Berikat (PLB) terhadap biaya logistik komoditi kapas dan *Dwelling Time* di pelabuhan.

Hasil dari penelitian ini adalah biaya total yang dihasilkan untuk kondisi sebelum adanya Pusat Logistik Berikat (PLB) menghasilkan biaya total yang lebih tinggi hingga 42%, karena lebih tingginya biaya penyimpanan di gudang konsolidasi di

Malaysia dan biaya penumpukan di pelabuhan. Namun, dari hasil penelitian tersebut ditemukan bahwa, pengiriman barang berupa kapas tersebut memiliki waktu pengiriman yang lebih lama daripada kondisi non-Pusat Logistik Berikat (PLB). Sehingga timbul selisih waktu yang mana dapat lebih cepat 2 hari sebelum adanya Pusat Logistik Berikat (PLB).

Persamaan penelitian Ratnaningsih dengan penelitian ini yakni, sama-sama membahas mengenai latar belakang diterapkannya Pusat Logistik Berikat (PLB) dan dampaknya terhadap *Dwelling Time* di pelabuhan. Sebaliknya, perbedaan penelitian yang dilakukan Ratnaningsih dengan penelitian ini yakni, pada penelitian ini lebih memfokuskan pada kegiatan pengiriman barang impor secara umum serta upaya pihak Bea dan Cukai dalam pengembangan Pusat Logistik berikat (PLB) dalam memangkas waktu *Dwelling Time* di Pelabuhan Tanjung Priok.

Berdasarkan uraian di atas, maka tinjauan empiris dapat diringkas seperti pada tabel 2.

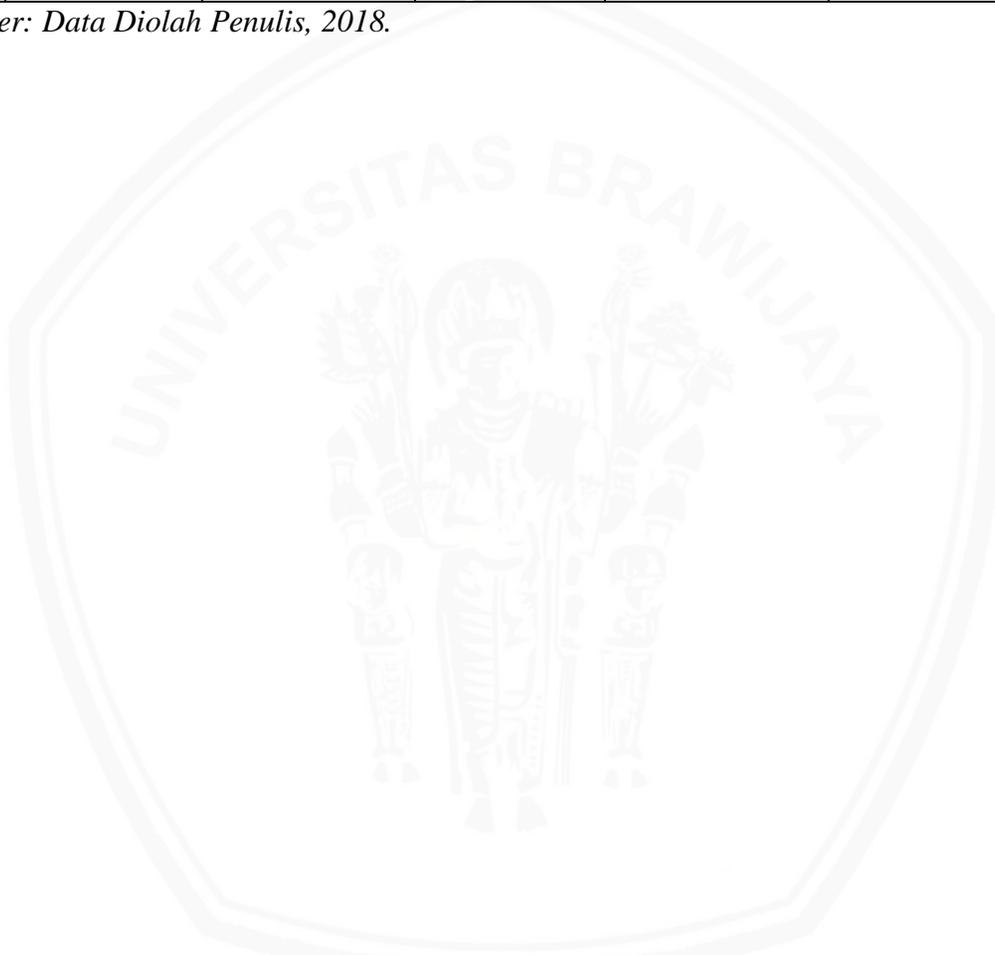
Tabel 2. Tinjauan Empiris

No	Peneliti (Tahun)	Judul Penelitian	Lokasi Penelitian	Objek Penelitian	Persamaan	Perbedaan
1.	Haryana (2016)	Peran Pusat Logistik Berikat (PLB) Dalam Menurunkan <i>Dwelling Time</i> Di Pelabuhan Indonesia.	PT. Toyota Motor Manufacturing Indonesia.	Perbandingan <i>dwelling time</i> untuk impor barang dengan Pemberitahuan Impor Barang (PIB) dan penimbunan ke Pusat Logistik Berikat.	Bertujuan untuk mengetahui insentif yang ditawarkan oleh Pusat Logistik Berikat (PLB) kepada barang impor, serta dampak dari pemanfaatan Pusat Logistik Berikat (PLB) terhadap <i>Dwelling Time</i> .	Penelitian ini untuk mengetahui faktor apa saja yang membuat Pusat Logistik Berikat (PLB) kurang maksimal.
2.	Waty (2017)	Analisis Peranan Bea Cukai Dalam Efektivitas Penerapan <i>Dwelling Time</i> Pada Kegiatan Ekspor Impor.	KPPBC Tipe Madya Pabean Tanjung Perak.	Proses dalam <i>Dwelling Time</i> yang meliputi <i>pre-customs clearance</i> , <i>customs clearance</i> , dan <i>post-customs clearance</i> .	Bertujuan untuk mengetahui bentuk strategi yang dilakukan oleh pihak Bea dan Cukai dalam upaya menangani <i>Dwelling Time</i> di pelabuhan.	Penelitian ini untuk mengetahui perbedaan pada setiap proses dalam <i>Dwelling Time</i> setelah diberikan fasilitas Pusat Logistik Berikat (PLB).

Lanjutan Tabel 2

No	Peneliti (Tahun)	Judul Penelitian	Lokasi Penelitian	Objek Penelitian	Persamaan	Perbedaan
3.	Ratnaningsih (2018)	Analisis Dampak Penerapan Kebijakan Pusat Logistik Berikat Terhadap Impor.	PT. Dunia Express Transindo sebagai Pusat Logistik Berikat Komoditi Kapas.	Alur distribusi impor komoditi kapas sebelum adanya Pusat Logistik Berikat.	Bertujuan untuk mengetahui latar belakang diterapkannya Pusat Logistik Berikat (PLB) dan dampaknya terhadap <i>Dwelling Time</i> di pelabuhan.	Penelitian ini untuk mengetahui upaya pengembangan Pusat Logistik berikat (PLB) dalam memangkas waktu <i>Dwelling Time</i> di Pelabuhan Tanjung Priok.

Sumber: Data Diolah Penulis, 2018.



B. Tinjauan Teoritis

1. Perdagangan Internasional

Tambunan (2001:1), perdagangan internasional merupakan perdagangan antar lintas negara, yang mencakup ekspor dan impor. Terdapat dua kategori dalam perdagangan internasional, yaitu perdagangan barang (fisik) dan perdagangan jasa. Perdagangan jasa terdiri dari biaya transportasi, biaya perjalanan (*travel*), dan asuransi. Perdagangan internasional memiliki peran yang sangat penting, yaitu sebagai motor penggerak perekonomian nasional.

Purwito (2009:4), perdagangan internasional merupakan kegiatan pertukaran barang dan jasa yang melintasi batas-batas suatu negara atau teritorial suatu negara ke teritorial negara lainnya. Dengan demikian, dapat disimpulkan bahwa perdagangan internasional merupakan kegiatan menjual atau membeli barang atau jasa antar negara yang dapat dilakukan oleh individu, perusahaan, atau pemerintah berdasarkan perjanjian yang telah disepakati bersama.

2. Kepabeanan

Kepabeanan adalah segala sesuatu yang berhubungan dengan pengawasan atas lalu lintas barang yang masuk atau keluar daerah pabean serta pemungutan bea masuk dan bea keluar (Pasal 1 Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 2006). Menurut Pasal 1 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2006, daerah pabean adalah wilayah Republik Indonesia yang didalamnya berlaku berlaku Undang-Undang

Kepabeanan, sementara kawasan pabean adalah kawasan yang memiliki batas-batas tertentu yang ditetapkan untuk lalu lintas barang yang berada dibawah pengawasan DJBC. Oleh karena itu, dapat disimpulkan bahwa kepabeanan merupakan sesuatu yang berhubungan dengan lalu lintas barang yang masuk atau keluar daerah pabean, baik melalui jalur darat, laut, atau udara.

Adapun instansi yang diberikan wewenang dalam hal kepabeanan yaitu Direktorat Jenderal Bea dan Cukai sebagai unsur pelaksana tugas pokok dan fungsi departemen keuangan di bidang kepabeanan dan cukai. Banyaknya pungutan yang dilakukan oleh Direktorat Jenderal Bea dan Cukai, kepabeanan dan cukai juga dapat disebut sebagai pajak lalu lintas barang. Menurut Direktorat Jenderal Bea dan Cukai, instansi kepabeanan di Indonesia memiliki peran yang cukup penting dalam melaksanakan tugas dan fungsinya yaitu:

- a. Melindungi masyarakat dari masuknya barang-barang yang berbahaya
- b. Melindungi industri di dalam negeri dari persaingan yang tidak sehat dengan industri sejenis dari luar negeri
- c. Memberantas penyelundupan
- d. Melaksanakan tugas dari instansi-instansi lain yang berkepentingan dengan lalu lintas barang yang melampaui batas-batas negara
- e. Memungut bea masuk dan pajak dalam rangka impor secara maksimal untuk kepentingan penerimaan keuangan negara

Fungsi instansi kepabeanan menurut Sutedi (2012:7), antara lain:

- a. Tugas pemungutan keuangan negara atas barang yang dimasukkan ke dalam daerah pabean dan dikeluarkan dari daerah pabean meliputi bea masuk, cukai, pajak dalam rangka impor dan bea keluar, untuk membiayai pelaksanaan tugas pemerintah dan alat perlengkapan negara, serta pengadaan sarana dan prasarana yang diperlukan dan digunakan oleh orang banyak.
- b. Tugas mengawasi lalu lintas barang untuk diidentifikasi jenis dan jumlah barang untuk kepentingan berikut:

- 1) Penghitungan besarnya pungutan keuangan negara atas barang yang masuk dan keluar dari daerah pabean.
- 2) Kompilasi statistik perdagangan luar negeri yang disusun atas dasar dokumen pemberitahuan impor dan ekspor barang meliputi jenis dan jumlah barang, nilai barang, negara asal dan negara tujuan.
- 3) Mencegah pemasukan barang yang dapat mengganggu dan membahayakan keamanan dan keselamatan masyarakat seperti, senjata api, amunisi, bahan peledak, dan lainnya.
- 4) Mencegah pemasukan barang cetak yang dapat mengganggu dan membahayakan kehidupan ideologi negara.
- 5) Mencegah pemasukan barang cetak, audio, atau visual yang bersifat pornografis yang dapat merusak kesehatan dan akhlak masyarakat khususnya generasi muda.
- 6) Mencegah pemasukan narkoba atau psikotropika yang dapat merusak dan membahayakan masyarakat.
- 7) Mencegah pemasukan makanan dan minuman serta obat-obatan yang dapat merusak kesehatan jiwa dan jasmani masyarakat.
- 8) Mencegah pemasukan barang berupa limbah industri yang dapat mengganggu lingkungan hidup masyarakat.
- 9) Mencegah pemasukan flora atau fauna yang membawa wabah penyakit bagi flora dan fauna yang telah ada di lingkungan.
- 10) Pencegahan atau penegahan pengeluaran benda-benda yang merugikan pelestarian warisan benda purbakala.
- 11) Mencegah pemasukan atau pengeluaran barang yang tidak sesuai dengan kebijakan untuk melindungi pertumbuhan dan perkembangan industri dalam negeri.

3. Impor

a. Definisi Impor

Impor merupakan kegiatan memasukan barang ke dalam daerah pabean baik yang dilakukan oleh orang pribadi maupun badan hukum (Purwito, 2009:112). Konsep impor berasal dari adanya kegiatan dalam perdagangan internasional, terkait dengan adanya jual beli barang yang dilakukan lintas negara (Purwito dan Indriani, 2015:10). Kegiatan memasukan barang ke dalam daerah pabean dilakukan oleh importir.

Menurut Pasal 1 Undang-Undang Nomor 7 Tahun 2014, importir ialah orang perseorangan atau lembaga atau badan usaha, baik yang berbentuk badan hukum, maupun bukan badan hukum, yang melakukan kegiatan impor. Oleh karena itu, dapat disimpulkan impor merupakan kegiatan membeli barang atau jasa dari luar negeri dengan tujuan untuk memenuhi kebutuhan di dalam negeri.

Menurut Purwito dan Indriani (2015:10), kegiatan importasi harus diikuti oleh pemenuhan kewajiban kepabeanan, seperti menyampaikan pemberitahuan pabean, melengkapi dokumen yang diperlukan untuk kegiatan impor, serta pembayaran bea masuk dan pajak dalam rangka impor. Menurut Firdiansyah dan Soekarsono (2016:16), pemeriksaan kegiatan memasukan barang ke dalam daerah pabean atau impor dilakukan oleh petugas bea dan cukai. Pemeriksaan tersebut meliputi pemeriksaan dokumen dan pemeriksaan fisik dari barang impor tersebut. Saat dilakukan pemeriksaan, petugas bea dan cukai memeriksa kesesuaian antara barang impor dengan dokumen impor yang meliputi ukuran, jumlah, dan berat barang.

Dalam transaksi perdagangan internasional khususnya kegiatan impor, terdapat beberapa ketentuan impor menurut Peraturan Menteri Perdagangan Nomor 54/M-DAG/PER/10/2009 tentang Ketentuan Umum di Bidang Impor, antara lain:

- 1) Kegiatan impor hanya dapat dilakukan oleh importir yang memiliki Angka Pengenal Impor (API). Importir tertentu yang tidak memiliki Angka Pengenal Impor (API) tetap dapat melakukan impor dengan pertimbangan dan alasan yang telah ditetapkan oleh Menteri.

- 2) Barang yang akan diimpor harus dalam keadaan baru. Dalam keadaan tertentu, Menteri dapat menetapkan barang yang diimpor dalam keadaan tidak baru berdasarkan peraturan perundang-undangan, kewenangan Menteri, dan/atau usulan atau pertimbangan teknis dari instansi pemerintah lainnya.
- 3) Barang impor tertentu dapat ditetapkan pengaturan impor tersendiri, kecuali terhadap barang yang secara tegas dilarang untuk diimpor berdasarkan ketentuan perundang-undangan.
- 4) Pelaksanaan pengaturan impor atas barang tertentu dilakukan melalui mekanisme pengakuan sebagai importir barang tertentu yang melakukan kegiatan impor untuk keperluan sendiri, penetapan sebagai importir barang tertentu yang melakukan kegiatan impor untuk keperluan diperdagangkan/atau dipindahtangankan kepada pihak lain, persetujuan impor, dan/atau verifikasi atau penelusuran teknis impor.
- 5) Bagi importir yang melanggar ketentuan akan dikenakan sanksi berupa pembekuan/atau pencabutan Angka Pengenal Impor (API), dan/atau pembekuan atau pencabutan pengakuan, penetapan dan/atau persetujuan impor.

b. Jenis-Jenis Impor dalam Kepabeanan

Menurut Purwito dan Indriani (2015:12), dalam kepabeanan terdapat beberapa jenis-jenis impor, antara lain:

1) Impor Untuk Dipakai

Impor untuk dipakai ialah kegiatan memasukan barang ke dalam daerah pabean untuk dipakai, dimana barang tersebut akan dijual kembali atau digunakan, habis dikonsumsi, atau dipakai oleh konsumen akhir. Secara umum impor untuk dipakai digunakan di kalangan kepabeanan internasional, bertujuan untuk membedakan jenis impor barang lainnya yang digunakan sementara waktu atau untuk diproses lebih lanjut. Kegiatan impor dapat dilaksanakan setelah semua persyaratan kepabeanan seperti membayar bea masuk dan pajak dalam rangka impor dipenuhi. Kegiatan impor untuk dipakai dapat tetap dilakukan tanpa membayar bea masuk dan pajak dalam rangka impor, asalkan yang bersangkutan memberikan jaminan sebesar pungutan utang bea masuk, cukai, dan pajak.

2) Impor Barang Penumpang dan Awak Sarana Pengangkut

Setiap orang yang melintas perbatasan wilayah negara menggunakan sarana pengangkut wajib memenuhi kewajiban pabeannya. Barang pribadi penumpang ialah barang yang dibawa melintasi perbatasan wilayah negara menggunakan sarana pengangkut, tidak termasuk barang awak sarana pengangkut atau pelintas batas. Terhadap barang pribadi penumpang yang nilainya tidak melebihi nilai pabean yang telah ditetapkan, dibebaskan bea masuk dan tidak dipungut pajak dalam rangka impor.

3) Impor Barang Pelintas Batas

Pelintas batas ialah penduduk yang tinggal di wilayah perbatasan negara, yang memiliki kartu identitas yang dikeluarkan oleh instansi yang berwenang, dan melakukan perjalanan lintas batas di daerah perbatasan melalui pos pengawas lintas batas. Barang pelintas batas dibebaskan bea masuk dan tidak dipungut pajak dalam rangka impor, sesuai ketentuan nilai pabean sebagai berikut:

Indonesia dengan Papua New Guinea paling banyak FOB USD 300.00 per orang untuk jangka waktu sebulan

a) Indonesia dengan Malaysia paling banyak FOB MYR 600.00 per orang untuk jangka waktu sebulan apabila melewati batas daratan, dan paling banyak FOB MYR 600.00 setiap perahu untuk setiap *trip* apabila melewati batas lautan.

b) Indonesia dengan Filipina paling banyak FOB USD 25000 per orang untuk jangka waktu sebulan

c) Indonesia dengan Timor Leste paling banyak FOB USD 50.00 per orang per hari

Jika barang pelintas batas melebihi nilai pabean, maka kelebihan nilai barang tersebut dipungut bea masuk dan pajak dalam rangka impor.

4) Impor Barang yang Dikirim Melalui Pos

Barang impor dapat dikirim melalui pos, sesuai ketentuan yang diatur dalam Uni Pos Dunia. Barang kiriman pos untuk setiap orang per kiriman yang

nilainya tidak melebihi FOB USD 50.00, tidak dikenakan bea masuk dan pajak dalam rangka impor.

- 5) Impor Barang yang Dikirim Melalui Jasa Titipan
Berkembangnya teknologi informasi dan keterbukaan perdagangan lintas negara, masyarakat saat ini dapat melakukan pemesanan barang melalui internet yang pengirimannya dilakukan oleh jasa titipan. Untuk pengiriman barang-barang tersebut, dibutuhkan Pemberitahuan Barang Impor Khusus (PIBK) untuk pengeluaran barangnya. Barang kiriman diberikan pembebasan bea masuk dan tidak dipungut pajak dalam rangka impor apabila nilainya tidak melebihi FOB USD 50.00 untuk setiap orang per kiriman.
- 6) Impor Sementara
Kegiatan yang dilakukan importir atas izin Menteri Perdagangan atau Menteri Keuangan dalam hal tertentu seperti, menyelenggarakan perlombaan, amal, dan pameran.
- 7) Re-impor
Kegiatan yang dilakukan eksportir dengan memasukan kembali barang yang telah diekspor ke dalam daerah pabean. Barang yang dimaksud dalam hal ini dapat terjadi karena mutu barang yang tidak sesuai, barang cacat tersembunyi, atau dikarenakan peraturan di negara tujuan. Barang yang di re-impor akan dikenakan bea masuk (dapat diajukan pembebasan), pajak pertambahan nilai, dan pajak penghasilan Pasal 22 atas impor.

Dilihat dari jenis-jenis barang yang diimpor, pengaturan impor dapat digolongkan menjadi 3 (tiga) golongan, yaitu:

- 1) Barang bebas
Barang yang tergolong bebas adalah barang yang tidak diatur tata niaga impornya dan barang tersebut bukan merupakan barang yang dilarang impornya.
- 2) Barang yang dilarang impornya
Apabila barang tersebut berbahaya terhadap K3LM (Keamanan, Kesehatan, Keselamatan, Lingkungan Hidup, Moral, dan Bangsa), serta tidak ada atau kurang bermanfaat bagi kepentingan nasional atau bertentangan menurut hukum nasional atau konvensi internasional
- 3) Barang yang diatur impornya
Jika barang impor tersebut membawa dampak negatif dari sisi K3LM, namun diperlukan untuk kebutuhan industri sebagai bahan baku/penolong atau apabila terjadi perdagangan (impor) yang tidak fair, sehingga akan memojokkan/menekan industri di dalam negeri. (Hamdani dan Arimbhi, 2014:87)

c. Tata Laksana di Bidang Impor

Berdasarkan Keputusan Menteri Keuangan Republik Indonesia Nomor 453/KMK.04/2002 tentang Tata Laksana Kepabeanan di Bidang Impor, pengusaha dalam melakukan kegiatan impor wajib menjalankan kewajibannya, antara lain:

- 1) Sebelum sarana pengangkut datang di Kantor Pabean, pengangkut wajib memberitahukan rencana kedatangan sarana pengangkut kepada Kepala Kantor Pabean dengan menyerahkan pemberitahuan yang telah diatur dalam Keputusan Menteri Keuangan Nomor 453/KMK.04/2002
- 2) Pengangkut wajib menyerahkan pemberitahuan pabean berupa *manifest* kepada Kepala Kantor Pabean, tentang barang impor yang diangkutnya secara manual atau melalui media elektronik
- 3) Apabila barang impor tersebut dilakukan pembongkaran, maka pembongkaran dilaksanakan di kawasan pabean atau di tempat lain setelah disetujui oleh Kepala Kantor Pabean
- 4) Apabila barang impor tersebut belum juga diselesaikan kewajibannya, maka dapat ditimbun di Tempat Penimbunan Sementara (TPS) atau gudang/atau lapangan penimbunan milik importir setelah disetujui oleh Kepala Kantor Pabean
- 5) Pengeluaran barang impor dari Kawasan Pabean dapat dilakukan dengan tujuan diimpor untuk dipakai, diimpor sementara, ditimbun di Tempat Penimbunan Berikat (TPB), diangkut ke Tempat Penimbunan Sementara (TPS) di kawasan pabean lainnya, diangkut terus atau diangkut lanjut, /atau diekspor kembali.

d. Pungutan dalam Rangka Impor

Pungutan dalam rangka impor dikenakan terhadap beberapa jenis barang yang akan masuk ke dalam daerah pabean. Pajak-pajak yang dipungut atas lalu lintas barang yang dimasukkan dari luar daerah pabean ke dalam daerah pabean berupa bea masuk, pajak pertambahan nilai, pajak penghasilan Pasal 22 (Purwito, 2009:41). Menurut Purwito dan Indriani (2015:103), pungutan yang merupakan pajak tidak

langsung harus dibayar oleh importir pada saat pemberitahuan pabean. Pungutan bea masuk hanya dilakukan terhadap kegiatan impor barang untuk dipakai atau terhadap barang yang tidak dikeluarkan untuk dijual atau dimiliki.

Pelunasan bea masuk dilakukan setelah mendapatkan nomor pendaftaran dari Pejabat Fungsional Pemeriksa Dokumen (PFPD). Dengan nomor pendaftaran tersebut, importir tidak bisa memperbaiki pemberitahuan pabeannya atau menunda pembayaran. Besaran bea masuk baru dilakukan setelah memeriksa kebenaran pemberitahuan pabean oleh Pejabat Fungsional Pemeriksa Dokumen (PFPD) berdasarkan analisis komputer. Apabila importir tidak melunasi atau terlambat melunasi, akan dikenakan sanksi sebesar 10% (sepuluh persen) dari bea masuk yang harus dibayar.

4. Ekspor

a. Definisi Ekspor

Ekspor diartikan sebagai pengangkutan barang dalam jumlah tertentu dari satu negara ke negara lain baik untuk diperdagangkan maupun tidak untuk diperdagangkan, dengan memenuhi kewajiban kepabeanan yang telah ditentukan (Purwito, 2009:176). Kegiatan ekspor dapat diartikan sebagai perdagangan bermacam jenis dan kualitas barang antara negara satu dengan negara lainnya. Menurut Purwito dan Indriani (2015:7), ekspor diartikan sebagai kegiatan penjualan barang atau

pengiriman barang, jasa atau modal yang berasal dari daerah pabean ke luar daerah pabean melalui suatu perjanjian atau tidak.

Dalam Peraturan Menteri Keuangan Republik Indonesia Nomor 145/PMK.04/2007, yang dimaksud dengan ekspor adalah kegiatan mengeluarkan barang dari daerah pabean, sedangkan barang ekspor adalah barang yang dikeluarkan dari daerah pabean untuk dibawa atau dikirim ke luar negeri. Tandjung (2011:269), ekspor adalah pengeluaran barang dari daerah pabean Indonesia untuk dikirimkan ke luar negeri dengan mengikuti ketentuan yang berlaku dan dilakukan oleh seorang eksportir. Dengan demikian, dapat disimpulkan ekspor merupakan penjualan barang atau jasa ke luar negeri sesuai dengan kesepakatan yang telah disetujui oleh pihak eksportir dan importir.

b. Jenis-Jenis Ekspor dalam Kepabeanan

Menurut Purwito dan Indriani (2015:6), dalam praktiknya ekspor dapat dibagi menjadi 4 (empat), yaitu:

1) Ekspor Langsung

Merupakan kegiatan dimana terdapat 2 (dua) pihak yaitu, pihak konsumen atau pembeli yang berkeinginan untuk membeli barang langsung dari tempat asal barang dan pihak penjual. Ekspor langsung dalam pelaksanaannya dilakukan dengan cara mengirimkan barang beserta dokumen pelindungnya ke pembeli. Persyaratan yang perlu diperhatikan dalam melakukan ekspor langsung, antara lain:

- a) Mengetahui dengan baik importir yang akan menjadi mitra dagang. Informasi mengenai reputasi tersebut dapat diperoleh melalui mitra dagang lainnya, kamar dagang, perwakilan negara pengekspor, atau berasal dari sumber lainnya. Sebaliknya, importir juga harus mengetahui dengan baik eksportir yang akan menjadi mitra dagangnya, jejaring kerjanya, hasil produksi dan mutu barang yang akan dijual.

- b) Mempelajari semua aspek dari transaksi, termasuk seluruh peraturan dari negara pengimpor yang terkait dengan larangan dan pembatasan barang.
 - c) Memantau dan mengikuti seluruh proses transaksi ekspor, agar mengetahui jika terdapat masalah dalam tahapan transaksi.
- 2) Ekspor Tidak Langsung
Dilakukan melalui pihak ketiga, yang disebabkan oleh beberapa hal seperti lokasi pasar, ketersediaan sarana dan prasarana (telekomunikasi, perbankan, transportasi) serta *networking*. Barang yang diekspor adalah barang setengah jadi yang selanjutnya akan diolah atau barang jadi yang memerlukan pengemasan dan *labeling* sebelum dikirimkan ke negara pembeli.
 - 3) Re-ekspor
Kegiatan yang dilakukan oleh importir untuk mengekspor barang yang telah dipesan/atau dibeli dan sampai di pelabuhan tujuan. Latar belakang dilakukannya kegiatan re-ekspor adalah barang yang telah dikirim ternyata tidak sesuai dengan pesanan atau terdapat cacat pada barang tersebut, serta adanya peraturan baru yang melarang dan membatasi barang tersebut.
 - 4) Diekpor Kembali
Kegiatan yang dilakukan oleh importir dengan menggunakan fasilitas impor sementara dan mendapatkan penangguhan bea masuk dan pajak dalam rangka impor. Kegiatan ini digunakan terutama untuk mendorong investasi dan meningkatkan mutu komoditi ekspor dalam persaingan bebas.

Purwito dan Indriani (2015:9), komoditi dalam kegiatan ekspor diartikan sebagai barang yang diperdagangkan dan dapat dilakukan tukar-menukar dalam bentuk ekspor dan impor, secara praktikal dapat dibagi atas:

- 1) Barang Ekspor Umum
Barang yang tidak termasuk dalam larangan dan pembatasan serta bukan merupakan barang ekspor khusus. Jenis barang yang diperbolehkan untuk diperjual belikan dalam perdagangan internasional diatur sesuai dengan ketentuan *World Trade Organization* (WTO), namun setelah banyak negara menjadi anggota badan perdagangan ini, ketentuan jenis barang yang diperbolehkan untuk diperjual belikan dalam perdagangan internasional diatur sesuai dengan ketentuan yang diberlakukan dalam suatu negara.
- 2) Barang Ekspor Khusus
Ekspor khusus merupakan fasilitas yang diberikan kepada orang atau badan yang mengekspor barang, seperti barang-barang kiriman, pindahan, perwakilan negara asing/atau badan internasional seperti cinderamata, keperluan penelitian serta ibadah untuk umum, sosial, pendidikan, kebudayaan dan olah raga.

Dalam melakukan kegiatan ekspor barang dilakukan oleh eksportir. Eksportir adalah orang perseorangan atau badan hukum yang melakukan kegiatan mengeluarkan barang dari daerah pabean. Pembagian eksportir dipandang dari fungsinya dapat dibagi menjadi 3 (tiga), antara lain:

1) Eksportir Produsen

Perusahaan yang memproduksi barang-barang untuk diekspor. Perusahaan yang bisa berperan sebagai produsen eksportir biasanya merupakan perusahaan besar atau berskala internasional. Eksportir produsen mengolah bahan baku menjadi barang jadi, yang bahannya dibeli dari dalam negeri, kawasan berikat atau dengan cara mengimpor sendiri.

2) Eksportir Terdaftar

Perusahaan atau perorangan yang telah mendapat pengakuan dari Menteri Perindustrian dan Perdagangan untuk mengekspor barang tertentu sesuai ketentuan yang berlaku.

3) Pedagang Ekspor

Orang atau badan hukum yang diberi izin oleh pemerintah untuk melakukan kegiatan ekspor, setelah memiliki izin berbentuk Surat Pengakuan Eksportir disertai Angka Pengenal Ekspor (APE).

c. Tata Laksana di Bidang Ekspor

“Tata laksana di bidang ekspor yang diatur oleh pemerintah mampu mendorong dan meningkatkan daya saing produk Indonesia dengan memberikan pelayanan yang lebih murah, efisien dan cepat, transparan, serta akuntabilitas sehingga tidak

menimbulkan biaya tinggi dalam kegiatan barang yang akan keluar dari daerah pabean Indonesia (Sugianto, 2008:59)".

Pada prinsipnya, pengiriman barang, jasa atau modal yang berasal dari daerah pabean ke luar daerah pabean dikenakan bea keluar. Tujuan dikenakannya bea keluar terhadap barang ekspor yaitu sebagai berikut:

- 1) Menjamin terpenuhinya kebutuhan dalam negeri
- 2) Melindungi kelestarian sumber daya alam
- 3) Mengantisipasi kenaikan harga yang cukup drastis dan komoditi ekspor tertentu di pasar Internasional atau menjaga stabilitas harga komoditi tertentu di dalam negeri (Sugianto, 2008:58).

Berdasarkan Peraturan Direktur Jenderal Bea dan Cukai Nomor PER-29/BC/2016 Tentang Tata Laksana Kepabeanan di Bidang Ekspor, pengusaha dalam melakukan kegiatan ekspor wajib menjalankan kewajiban kepabeanannya berupa Pemberitahuan Ekspor Barang (PEB), antara lain:

- 1) Eksportir wajib memberitahukan barang yang akan diekspor ke Kantor Pabean pemuatan dengan menggunakan Pemberitahuan Ekspor Barang (PEB). PEB dibuat oleh eksportir berdasarkan dokumen pelengkap pabean, berupa *invoice*, *packing list*, dan dokumen lainnya sebagai pemenuhan ketentuan umum di bidang ekspor. PEB dapat diurus langsung oleh eksportir atau dapat dikuasakan kepada Pengusaha Pengurusan Jasa Kepabeanan (PPJK). Kewajiban untuk memberitahukan PEB tidak berlaku atas ekspor berupa barang pribadi penumpang, barang awak sarana pengangkut, barang pelintas batas, atau barang kiriman melalui pos dengan berat tidak melebihi 100 (seratus) kilogram. Setiap kegiatan ekspor barang akan dikenakan Bea Keluar sesuai dengan ketentuan perundang-undangan mengenai Bea Keluar. PEB disampaikan dalam bentuk data elektronik atau dalam bentuk tulisan di atas formulir. Penyampaian PEB ke kantor pabean paling cepat 7 sebelum dilakukannya ekspor, dan paling lambat sebelum barang dimasukkan ke kawasan pabean.
- 2) Terhadap barang ekspor yang dikenakan bea keluar, PEB disampaikan setelah pembayaran bea keluar.

Menurut Sugianto (2008:61), pengusaha dalam melakukan kegiatan ekspor, setelah menjalankan kewajiban kepabeanannya berupa Pemberitahuan Ekspor Barang (PEB), terhadap barang ekspor tersebut dilakukan pemeriksaan pabean yaitu penelitian dokumen yang dilakukan dengan sistem aplikasi pelayanan dan/atau dilakukan oleh pejabat bea dan cukai. PEB yang disampaikan ke kantor pabean meliputi:

- 1) Kebenaran dan kelengkapan pengisian data Pemberitahuan Ekspor Barang (PEB)
- 2) Kelengkapan dokumen pelengkap pabean yang meliputi *invoice*, *packing list*, dan dokumen pelengkap pabean lainnya, dan Surat Tanda Bukti Setor (STBS) untuk barang ekspor yang terkena bea keluar
- 3) Kebenaran perhitungan bea keluar yang tercantum dalam bukti pelunasan bea keluar dalam hal barang ekspor terkena bea keluar
- 4) Pemenuhan ketentuan umum di bidang ekspor

Berdasarkan Peraturan Direktur Jenderal Bea dan Cukai Nomor PER-29/BC/2016 Tentang Tata Laksana Kepabeanan di Bidang Ekspor, dalam hal tertentu pejabat bea dan cukai melakukan pemeriksaan fisik atas barang ekspor. Pemeriksaan fisik tersebut dilakukan terhadap:

- 1) Barang ekspor yang akan diimpor kembali
- 2) Barang ekspor yang pada saat impornya ditujukan untuk diekspor kembali
- 3) Barang ekspor yang mendapat fasilitas pembebasan dan/atau fasilitas pengembalian
- 4) Barang ekspor yang dikenakan bea keluar

- 5) Barang ekspor yang berdasarkan informasi dari DJP menunjukkan indikasi akan/atau telah terjadi pelanggaran
- 6) Barang ekspor yang berdasarkan hasil analisis atas informasi yang diperoleh dari Unit Pengawasan menunjukkan indikasi akan/atau telah terjadi pelanggaran

d. Pungutan dalam Rangka Ekspor

Kegiatan pengiriman barang, jasa atau modal yang berasal dari daerah pabean ke luar daerah pabean dilakukan oleh eksportir. Atas kegiatan tersebut menimbulkan adanya kewajiban pembayaran bea keluar. Menurut Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 35 Tahun 2005, pungutan ekspor adalah pungutan yang dikenakan atas barang ekspor tertentu. Penetapan barang ekspor tertentu ditetapkan dengan tujuan untuk :

- 1) Menjamin terpenuhinya kebutuhan dalam negeri
- 2) Melindungi kelestarian sumber daya alam
- 3) Mengantisipasi pengaruh kenaikan harga yang cukup drastis dari barang ekspor tertentu di pasar internasional
- 4) Menjaga stabilitas harga barang tertentu di dalam negeri

Dalam hal tarif pungutan ekspor ditetapkan secara advalorem atau secara spesifik. Tarif pemungutan ekspor secara advalorem dihitung berdasarkan rumus: Tarif Pungutan Ekspor X Jumlah Satuan Barang X Harga Patokan Ekspor (HPE) X Nilai Kurs. Sedangkan, tarif pungutan ekspor secara spesifik dihitung berdasarkan rumus: Tarif Pungutan Ekspor dalam satuan mata uang tertentu X Jumlah Satuan Barang X Nilai Kurs. Tarif atas pungutan ekspor ditetapkan paling tinggi 60% (enam puluh persen).

5. Bea Masuk

a. Definisi Bea Masuk

Bea masuk (*cutoms duty*) merupakan sejumlah uang yang dipungut dan dikumpulkan oleh negara yang bersifat memaksa terhadap orang yang melakukan kegiatan pemasukan barang dari luar daerah pabean ke dalam daerah pabean oleh otoritas kepabeanan (Purwito dan Indriani, 2015:106). Menurut Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 2006 tentang Perubahan Atas Undang-Undang Nomor 10 Tahun 1995 tentang Kepabeanan, bea masuk adalah pungutan negara berdasarkan undang-undang yang dikenakan terhadap barang yang diimpor.

b. Tarif Bea Masuk

Bea masuk dipungut berdasarkan tarif *advalorem* terhadap barang-barang yang diimpor dengan memperhitungkan nilai tukar mata uang asing yang ditetapkan oleh Menteri Keuangan (Purwito dan Indriani, 2015:107). Pada prinsipnya bea masuk dipungut sejak komoditi yang diproduksi di luar daerah pabean maupun produksi dari dalam daerah pabean dibawa atau dimasukkan oleh orang dari luar daerah pabean ke dalam daerah pabean. Berdasarkan Pasal 12 Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 2006 tentang Perubahan Atas Undang-Undang Nomor 10 Tahun 1995 tentang Kepabeanan, barang impor dipungut bea masuk berdasarkan tarif setinggi-tingginya yaitu 40% dari nilai pabean untuk perhitungan bea masuk. Bea masuk dapat dikenakan berdasarkan tarif yang berbeda terhadap barang impor yang dikenakan tarif bea masuk berdasarkan perjanjian atau kesepakatan internasional,

serta terhadap barang impor bawaan penumpang, awak sarana pengangkut, pelintas batas atau barang kiriman melalui pos atau jasa titipan.

Menurut Menurut Firdiansyah dan Soekarsono (2016:25), cara penghitungan bea masuk yang harus dibayar adalah sebagai berikut:

- 1) Untuk tarif *advalorum*
Bea masuk = nilai pabean x NDPBM x pembebasan bea masuk
- 2) Untuk tarif spesifik
Bea masuk = jumlah satuan barang x pembebasan bea masuk per-satuan barang
- 3) PPN, PPnBM, dan PPh yang seharusnya dibayar dihitung dengan cara sebagai berikut:
 - a) $PPN = \% PPN \times (\text{nilai pabean} + \text{bea masuk} + \text{cukai})$
 - b) $PPnBM = \% PPnBM \times (\text{nilai pabean} + \text{bea masuk} + \text{cukai})$
 - c) $PPh = \% PPh \times (\text{nilai pabean} + \text{bea masuk} + \text{cukai})$

6. *Dwelling Time*

a. Definisi *Dwelling Time*

Menurut *World Bank* dalam Narindra *et al* (2016), menyebutkan *Dwelling Time* merupakan waktu yang dihitung mulai dari suatu peti kemas (kontainer) dibongkar dan diangkat (*unloading*) dari kapal sampai peti kemas tersebut meninggalkan terminal melalui pintu utama. Menurut Basuki *et al* (2015), *Dwelling Time* ialah waktu yang dibutuhkan kontainer (barang impor) untuk ditimbun di Tempat Penimbunan Sementara (TPS) di area pelabuhan, terhitung sejak barang impor dibongkar dari kapal sampai dikeluarkan dari Tempat Penimbunan Sementara (TPS).

Menurut Hasani dalam Tentowi *et al* (2016:194), memberikan definisi *Dwelling Time*, sebagai berikut:

- 1) Kepelabuhan: *Dwelling Time*, merupakan jumlah hari rata-rata yang ditumpuk selama satu bulan.
- 2) Kepabeuan: *Dwelling Time*, merupakan waktu berapa lama petikemas (barang impor) di timbun di Tempat Penimbunan Sementara (TPS).
- 3) Minilab: *Dwelling Time*, merupakan waktu yang ditempuh oleh *container*/barang untuk melalui proses kepelabuhan, mulai dari proses *discharge*/bongkar sampai dengan ke luar terminal pelabuhan (liniI).

Dengan demikian, dapat disimpulkan bahwa *Dwelling Time* merupakan lamanya peti kemas (kontainer) ditimbun di Tempat Penimbunan Sementara (TPS) di pelabuhan, mulai dari proses bongkar muat barang hingga barang keluar dari pelabuhan.

b. Tahapan dalam proses *Dwelling Time*

Secara umum, proses yang menentukan lamanya *Dwelling Time* di pelabuhan terbagi atas 3 tahapan, yaitu: *pre-customs clearance*, *customs clearance*, *post-customs clearance*.

1) *Pre Customs Clearance*

Tahapan awal dimana mulai proses penghitungan waktu antara tibanya kapal dan penyerahan surat Pemberitahuan Impor Barang (PIB) kepada pihak Bea Cukai untuk dilakukan pemeriksaan selanjutnya (Narindra,2016). Menurut *Tentowi et al*, (2016:196), tahapan *pre-customs clearance* ialah pengurusan dokumen pelengkap perijinan impor di kementerian/atau lembaga yang mengatur dan mengawasi keamanan, kesehatan, peredaran dan/atau tata niaga barang impor. Nantinya dokumen yang diterbitkan berkaitan dengan larangan atau pembatasan peredaran barang impor tersebut. Menurut Artakusuma (2012), *pre-customs clearance* adalah peletakan peti kemas di Tempat

Penimbunan Sementara (TPS) dan penyiapan dokumen Pemberitahuan Impor Barang (PIB).

2) *Customs Clearance*

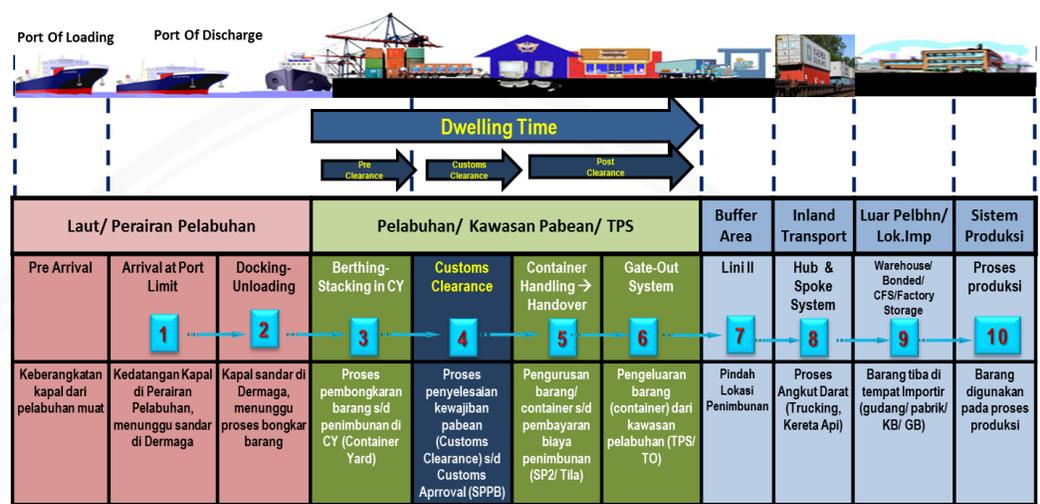
Merujuk pada waktu dari penyerahan Pemberitahuan Impor Barang (PIB) hingga penerimaan izin. Tahap ini lebih didominasi oleh pertanggungjawaban pihak Bea dan Cukai yang melakukan pengklasifikasian barang menjadi beberapa jalur, pemeriksaan dokumen, dan pemeriksaan fisik jika diperlukan.

Menurut *Tentowi et al*, (2016:197), *customs clearance* ialah pemeriksaan dokumen kepabeanan serta perijinan larangan atau pembatasan peredaran barang impor dari instansi kementerian atau lembaga terkait. Pemeriksaan yang dilakukan oleh Bea Cukai dilakukan dengan metode manajemen resiko, sehingga pemeriksaan fisik hanya dilakukan kepada barang impor dengan jalur merah. Menurut Artakusuma (2012), *customs clearance* ialah pemeriksaan fisik peti kemas (khusus untuk barang impor di jalur merah), verifikasi dokumen oleh Bea Cukai, dan pengeluaran Surat Persetujuan Pengeluaran Barang (SPPB).

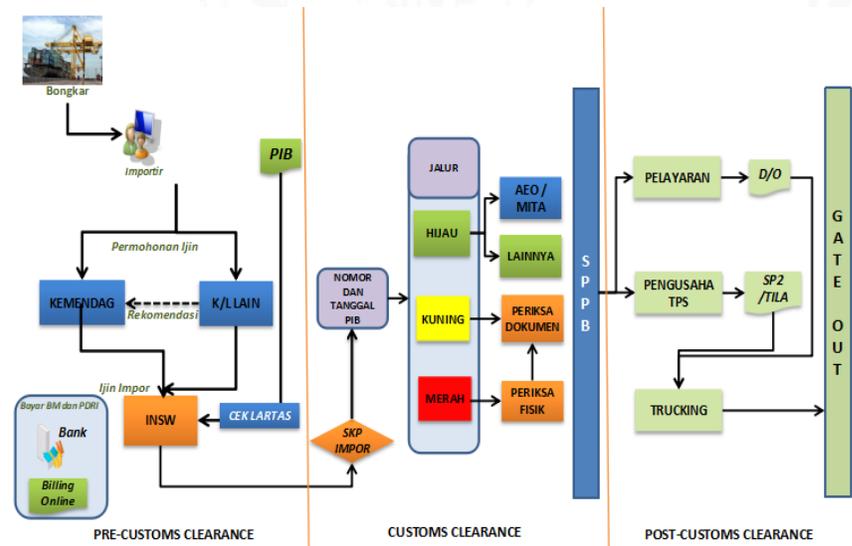
3) *Post-Customs Clearance*

Waktu dimana mulai dari penerimaan izin Bea Cukai hingga meninggalkan lokasi pelabuhan. Pada tahap ini sudah bisa dikeluarkan dari tempat penumpukan (Narindra, 2016). Menurut *Tentowi et al*, (2016:197), *Post-customs clearance* merupakan proses pengeluaran barang dari pelabuhan

setelah mendapatkan Surat Persetujuan Pengeluaran Barang (SPPB). Menurut Artakusuma (2012), kegiatan *post-customs clearance* adalah peti kemas diangkut keluar dari pelabuhan dan dilakukan pembayaran kepada operator pelabuhan.



Gambar 2: Skema Kegiatan Dwelling Time
Sumber: Direktorat Jenderal Bea dan Cukai



Gambar 3: Ilustrasi Kegiatan Dwelling Time
Sumber: Direktorat Jenderal Bea dan Cukai

c. Faktor yang Mempengaruhi *Dwelling Time*

Dwelling Time merupakan salah satu permasalahan dalam pelaksanaan ekspor impor. Manajemen pelabuhan yang belum sesuai standart target juga menimbulkan kemacetan arus logistik barang yang disebut *Dwelling Time* (Ruswanto dan Susantyo, 2016). Percepatan *Dwelling Time* berkorelasi dengan penurunan biaya logistik dalam perdagangan internasional. Oleh karena itu usaha yang maksimal dari seluruh pihak diharapkan dapat mempercepat *Dwelling Time* di Indonesia.

Tentowi et al (2016:223-224), menguraikan beberapa faktor kendala yang mempengaruhi tingginya *Dwelling Time* dalam Tabel 3.

Tabel 3. Faktor Tingginya *Dwelling Time*

<i>Pre-Customs Clearance</i>	<ul style="list-style-type: none"> a) Belum terciptanya harmonisasi dan penerapan manajemen resiko dalam penerbitan izin larangan dan pembatasan, sehingga menyebabkan terjadinya importasi yang dikenakan beberapa perizinan dari beberapa Kementerian dan Lembaga b) Belum tersedianya sinkronisasi standart yang baku terkait dengan pelayanan perizinan c) Terkait dengan persyaratan kepabeanan seperti pembayaran melalui Bank, tidak dapat dilakukan 24 jam/7 (pelayanan 24 jam dalam 7 hari) d) Perilaku importir yang menunda Pemberitahuan Impor Barang (PIB)
<i>Customs Clearance</i>	<ul style="list-style-type: none"> a) Keterbatasan lahan untuk tempat pemeriksaan fisik b) Ketidaksiapan sumber daya manusia dan perilaku importir yang menunda pemeriksaan fisik c) Keterbatasan sarana atau prasarana seperti RTGC (alat angkut) , <i>Stacker</i> dan Petikemas (<i>container</i>) d) Kesalahan dalam pengisian Pemberitahuan Impor Barang (PIB) dan penyerahan dokumen pelengkap pabean e) Keterlambatan penyerahan dokumen pelengkap pabean
<i>Post-Customs</i>	<ul style="list-style-type: none"> a) Terkait dengan proses <i>Delivery Order</i> (DO) manual

Clearance	dari <i>shipping line</i> b) Buruknya infrastruktur dan fasilitas palabuhan c) Perilaku importir yang menunda barang sudah Surat Persetujuan Pegeluaran Barang (SPPB)
-----------	--

Sumber: Tentowi et al, et al, 2016.

7. Pusat logistik Berikat

a. Latar Belakang Pusat Logistik Berikat

Pada akhir September 2015, pemerintah menerbitkan kebijakan tentang insentif dalam pengembangan kawasan Pusat Logistik Berikat (PLB). Menurut Laporan Akhir Kementerian Perdagangan 2017, Pusat Logistik Berikat (PLB) adalah gudang penimbunan di dalam negeri untuk barang impor, terutama bahan baku dan bahan penolong yang berlokasi di kawasan dekat dengan industri. Insentif yang diberikan terhadap importir yang memasukan barangnya ke Pusat Logistik Berikat ialah penundaan bea masuk dan pajak sampai dengan 3 tahun, serta belum ada ketentuan pembatasan saat pemasukan barang.

Menurut Haryana (2016), Pusat Logistik Berikat (PLB) adalah bangunan, tempat, atau kawasan yang digunakan 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. Menurut Ratnaningsih (2018), Pusat Logistik Berikat (PLB) merupakan fasilitas yang disiapkan untuk menunjang industri dalam negeri dan mendorong terciptanya hubungan internasional. Pusat Logistik Berikat (PLB) memberikan

fleksibilitas kepada importir untuk memasukkan dan mengeluarkan barangnya. Kegiatan sederhana yang dapat dilakukan seperti pengemasan ulang, *labeling*, standarisasi, serta memberikan fleksibilitas dalam hal fasilitas perpajakan dan kepabeanan. Pusat Logistik Berikat (PLB) merupakan gudang logistik multifungsi yang bea masuk dan pajak impornya ditunda. Pemasukan barang ke Pusat Logistik Berikat (PLB) juga dapat memangkas *Dwelling Time* di pelabuhan Indonesia.

Menurut Badan Pengkajian dan Pengembangan Perdagangan, dengan adanya Pusat Logistik Berikat (PLB) maka akan mendekatkan jarak antara pelaku usaha dengan bahan baku di dalam negeri sehingga dapat menurunkan harga bahan baku, dan dapat menurunkan harga produksi pabrik. Pelaku usaha semakin diuntungkan akan hal tersebut, karena mereka dapat memperoleh bahan baku dengan cepat, murah, sehingga hasil produksi dapat bersaing di pasar dalam negeri juga pasar internasional. Oleh karena itu, kebijakan Pusat Logistik (PLB) diterbitkan sebagai tawaran solutif dari pemerintah untuk memperbaiki efisiensi pengelolaan logistik.

Pusat Logistik Berikat (PLB) didesain oleh pemerintah sebagai penyempurnaan konsep gudang berikat. Menurut Peraturan Menteri Keuangan Republik Indonesia Nomor 143/PMK.04/2011, gudang berikat merupakan tempat penimbunan berikat untuk menimbun barang impor, dapat disertai 1 (satu) atau lebih kegiatan atas barang-barang tertentu dalam jangka waktu tertentu untuk dikeluarkan kembali. Jika dibandingkan dengan gudang berikat, penerapan Pusat Logistik Berikat (PLB) memberikan aturan yang lebih fleksibel kepada importir yang akan memasukan

barangnya ke dalam Pusat Logistik Berikat (PLB). Berikut ini merupakan tabel perbandingan antara Gudang Berikat dan Pusat Logistik Berikat (PLB).

Tabel 4. Perbandingan Gudang Berikat dan Pusat Logistik Berikat

No	Konsep	Gudang Berikat	Pusat Logistik Berikat
1	Definisi	Tempat Penimbunan Berikat (TPB) untuk menimbun barang impor, dapat disertai 1 (satu) atau lebih kegiatan sederhana dalam jangka waktu tertentu untuk dikeluarkan kembali	Tempat Penimbunan Berikat (TPB) 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
2	Kepemilikan Barang	Kepemilikan sendiri	Kepemilikan sendiri, konsinyasi, atau titipan
3	Masa Timbun	1 tahun	3 tahun
4	Nilai Pabean	Untuk menghitung bea masuk, digunakan nilai pabean saat pemasukan	Untuk menghitung bea masuk, digunakan nilai pabean saat pengeluaran
5	Surat Keterangan Asal	Diterima dan satu kali pengeluaran	Diterima dan bisa pengeluaran parsial
6	Pengenaan Fiskal Saat Pengeluaran	Bea masuk, pajak impor dan PPN penyerahan local	Bea masuk dan pajak impor
7	Jangka Waktu Izin	Penyelenggara s.d. 5 tahun, pengusaha s.d. 3 tahun	Seumur hidup sampai dicabut

Sumber: Supomo, 2016

Kebijakan Pusat Logistik Berikat tersebut juga didorong oleh berbagai insentif fiskal yaitu:

- 1) Penundaan bea masuk untuk kegiatan impor dan bea keluar untuk kegiatan ekspor. Perusahaan yang menyimpan barang ke dalam Pusat Logistik Berikat

dari tempat lain di luar daerah pabean dalam jangka waktu tertentu berhak mendapatkan penangguhan bea masuk.

- 2) Perusahaan tersebut tidak dipungut Pajak dalam Rangka Impor (PDRI).
- 3) Diberikan pembebasan cukai bagi perusahaan yang ingin masuk ke kawasan Pusat Logistik Berikat.
- 4) Barang yang dipindahkan dari kawasan PLB satu ke PLB lainnya berhak mendapatkan fasilitas serupa ditambah pembebasan pajak pertambahan nilai dan pajak penjualan atas barang mewah (PPN dan PPnBM).
- 5) Barang yang dimasukakan dari tempat lain dalam daerah pabean maupun dari Kawasan Ekonomi Khusus (KEK), Kawasan Bebas, atau kawasan ekonomi lainnya ke kawasan PLB yang ditujukan untuk ekspor, tidak akan dipungut PPN dan PPnBM Badan (Pengkajian dan Pengembangan Perdagangan).

Menurut Grindle dalam Subarsono (2012:93) keberhasilan suatu implementasi dipengaruhi oleh dua variabel besar, yakni:

- 1) Variabel isi kebijakan, mencakup: (a) sejauh mana kepentingan kelompok sasaran atau target *groups* termuat dalam isi kebijakan; (b) jenis manfaat yang diterima oleh target *groups*, sebagai contoh, masyarakat di wilayah *slum areas* lebih suka menerima program air bersih atau perlistrikan daripada menerima program kredit sepeda motor; (c) sejauh mana perubahan yang diinginkan dari sebuah kebijakan; (d) apakah letak sebuah program sudah tepat; (e) apakah sebuah kebijakan telah menyebutkan implementornya dengan rinci; dan (f) apakah sebuah program didukung oleh sumberdaya yang memadai.
- 2) Variabel lingkungan kebijakan, mencakup: (a) seberapa besar kekuasaan, kepentingan, dan strategi yang dimiliki oleh para aktor yang terlibat dalam implementasi kebijakan; (b) karakteristik institusi dan rejim yang sedang berkuasa; (c) tingkat kepatuhan dan responsivitas kelompok sasaran.

b. Hambatan Implementasi Pusat Logistik Berikat di Indonesia

Berdasarkan Laporan Akhir Kementerian Perdagangan Republik Indonesia Tahun 2017, dengan diterbitkannya kebijakan Pusat Logistik Berikat (PLB) pada tahun 2015 hingga tahun 2017 lalu, pertumbuhan barang impor yang masuk ke dalam Pusat Logistik Berikat (PLB) mengalami peningkatan yang cukup baik. Disamping hal tersebut, nyatanya masih terdapat hambatan dalam pelaksanaan Pusat Logistik

Berikat (PLB) yang diharapkan mampu mengefisiensi waktu dan biaya industri dalam negeri. Beberapa hambatan dalam pelaksanaan Pusat Logistik Berikat adalah sebagai berikut:

1) Infrastruktur yang belum optimal di sekitar pelabuhan

Ketersediaan jalan yang berada di sekitar Pusat Logistik Berikat merupakan salah satu infrastruktur yang menjadi faktor penting. Dengan keadaan jalan yang rusak akan berdampak pada cacatnya produk dan kemacetan sehingga meningkatkan waktu pengiriman barang kepada industri.

2) Sulitnya perizinan terkait impor barang dari instansi terkait

Rumitnya perizinan untuk melakukan impor barang kepada instansi terkait menjadikan ketidakefisiensi waktu dalam pengadaan bahan baku oleh industri dalam negeri.

3) Keberadaan Pusat Logistik Berikat yang belum merata di wilayah Indonesia

Tidak meratanya keberadaan Pusat Logistik berikat (PLB) di wilayah Indonesia, dapat menambah biaya perusahaan karena jauh dari lokasi industri yang menggunakan fasilitas Pusat Logistik Berikat (PLB).

4) Hambatan persyaratan administrasi

Kewajiban menyerahkan persyaratan dokumen seperti izin usaha atau Nomor Induk Kepabeanan (NIK) dikeluhkan oleh para pelaku Industri Kecil Menengah (IKM), pasalnya para pelaku IKM seringkali tidak memiliki izin usaha atau NIK sehingga kesulitan dalam melakukan transaksi dengan

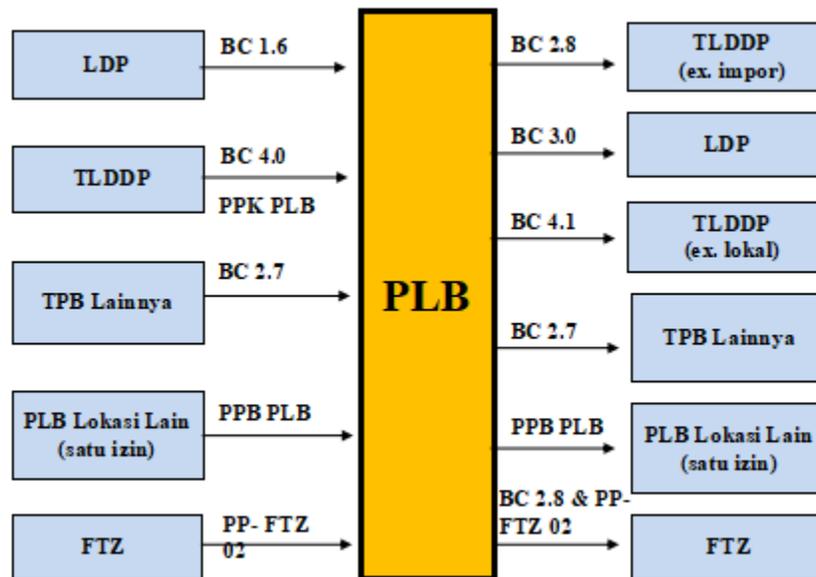
Pengusaha Dalam Pusat Logistik Berikat (PDPLB). Permasalahan juga terjadi pada saat pengeluaran barang dari Pusat Logistik Berikat (PLB), dimana pada saat barang dibutuhkan oleh industri tidak bisa dikeluarkan jika persyaratan dokumen belum selesai

- 5) Lamanya waktu untuk memasukan klien ke surat keputusan perusahaan Pusat Logistik Berikat

Suatu perusahaan harus menjadi klien yang tercantum dalam surat keputusan penunjukan Pengusaha Dalam Pusat Logistik Berikat (PDPLB) sebelum dapat membeli bahan baku dari PDPLB. Hal yang dikeluhkan oleh industri dalam negeri karena, prosesnya membutuhkan waktu yang sangat lama sehingga dapat menghambat pelaksanaan fasilitas Pusat Logistik Berikat (PLB) dalam mendukung daya saing industri nasional.

c. Pemasukan dan Pengeluaran Barang di Pusat Logistik Berikat

Berdasarkan Laporan Akhir Kementerian Perdagangan Republik Indonesia Tahun 2017, Pusat Logistik Berikat (PLB) memberikan fleksibilitas dalam hal pemasukan dan pengeluaran barang. Barang yang ditimbun di Pusat Logistik Berikat (PLB) tidak hanya berasal dari luar daerah pabean (barang impor), namun juga dapat berasal dari tempat penimbunan berikat lain. Barang yang ditimbun dalam Pusat Logistik Berikat (PLB) juga dapat dikeluarkan ke tempat penimbunan berikat lainnya seperti yang ditunjukkan oleh Gambar 4 dibawah ini.



Gambar 4. Skema Pemasukan dan Pengeluaran Barang di Pusat Logistik Berikat

Sumber: Direktorat Jenderal Bea dan Cukai

Tabel 5. Dokumen Pemberitahuan Pabean Ketika Pemasukan dan Pengeluaran Barang di Pusat Logistik Berikat

Kode Formulir	Keterangan
BC 1.1	<i>Inward Manifest</i> atau manifes yang memuat daftar muatan barang niaga yang diangkut oleh sarana pengangkut saat memasuki kawasan pabean.
BC 1.6	Pemberitahuan pabean pemasukan barang impor untuk ditimbun di Pusat Logistik Berikat (PLB).
BC 2.0	PIB (Pemberitahuan Impor Barang) atau pemberitahuan pabean untuk pengeluaran barang yang diimpor untuk dipakai.
BC 2.7	Pemberitahuan pengeluaran barang untuk diangkut dari Tempat Penimbunan Berikat (TPB) ke Tempat Penimbunan Berikat (TPB)lainnya.
BC 2.8	PIB PLB atau pemberitahuan pabean untuk pengeluaran barang dari Pusat Logistik Berikat (PLB) untuk diimpor untuk dipakai atau diimpor sementara.
BC 3.0	Pemberitahuan Ekspor Barang (PEB).
BC 3.3	Pemberitahuan Ekspor Barang (PEB) atau <i>Transshipment</i> melalui atau

	dari Pusat Logistik Berikat (PLB).
BC 4.0	Pemberitahuan pemasukan barang asal tempat lain dalam daerah pabean ketempat penimbunan berikat.
BC 4.1	Pemberitahuan pengeluaran kembali barang asal tempat lain dalam daerah pabean dari tempat penimbunan berikat.
PPB PLB	Pemberitahuan pabean pengeluaran barang dari Pusat Logistik Berikat (PLB) di satu lokasi ke Pusat Logistik Berikat (PLB) di lokasi lain yang masih satu izin perusahaan.
PP-FTZ 02	Pemberitahuan pabean untuk pemasukan dan pengeluaran barang ke dan dari Kawasan Bebas dari dan ke tempat penimbunan berikat, kawasan bebas lainnya, dan Kawasan Ekonomi Khusus (KEK).

Sumber: Data Diolah Penulis, 2018

C. Kerangka Pemikiran

Perdagangan internasional adalah kegiatan yang terkait dengan perdagangan antara suatu tempat dengan tempat lain dan melewati batas-batas negara. Dalam kegiatan tersebut, terdapat sumber pendapatan pajak perdagangan internasional yaitu bea masuk dan bea keluar. Sumber pendapatan tersebut dalam pelaksanaannya menjadi tanggung jawab Direktorat Jenderal Bea dan Cukai. Pungutan bea masuk merupakan pungutan terhadap orang yang melakukan kegiatan impor barang. Lainnya dengan Bea keluar yang dikenakan terhadap orang yang melakukan kegiatan ekspor barang.

Kegiatan ekspor impor tersebut menjadi tanggung jawab Direktorat Jenderal Bea dan Cukai, karena fungsi dari instansi tersebut ialah melindungi masyarakat dan industri dalam negeri dari masuknya barang impor atau keluarnya barang ekspor yang memiliki dampak negatif dan berbahaya, melalui proses pengawasan atau pencegahan. Kegiatan ekspor dan impor dilakukan oleh industri dalam negeri untuk

memperluas pasar sehingga daya saing produk Indonesia di luar negeri semakin meningkat, serta memudahkan industri dalam negeri untuk memperoleh bahan baku dan barang modal yang tidak ada di Indonesia.

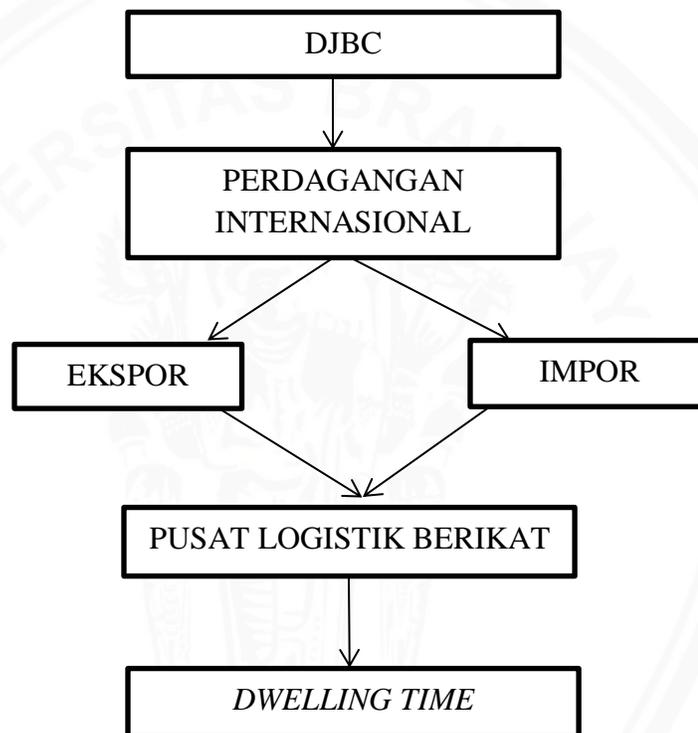
Industri dalam negeri, dalam memperoleh barang tersebut biasanya menyimpan atau menimbun barangnya di gudang penimbunan internasional yang terletak di Singapura atau Malaysia. Hal tersebut menyebabkan ketidakefisienan alur pendistribusian barang untuk sampai ke konsumen akhir, sehingga berdampak pada tingginya biaya logistik. Alur pendistribusian barang akan lebih efisien apabila gudang penimbunan internasional ditarik ke dalam wilayah Indonesia.

Berangkat dari permasalahan tersebut, pada tahun 2015 pemerintah memberlakukan kebijakan pembangunan Pusat Logistik Berikat. Dengan diberlakukannya kebijakan pembangunan Pusat Logistik Berikat, maka industri dalam negeri mendapatkan efisiensi logistik yang lebih besar karena semakin dekat jarak antara gudang penimbunan dengan kawasan industri. Kebijakan pembangunan Pusat Logistik Berikat juga sebagai upaya pemerintah dalam memangkas *Dwelling Time*, karena importir yang semula menimbun barangnya di Tempat Penimbunan Sementara dapat menimbun barangnya di Pusat Logistik Berikat.

Proses penyelesaian urusan kepabeanan dapat diselesaikan di Pusat Logistik Berikat, sehingga setelah peti kemas diturunkan dari kapal dapat langsung dimasukkan ke dalam Pusat Logistik Berikat. Berbeda jika importir tersebut tidak memasukan barangnya ke dalam Pusat Logistik Berikat, maka barang akan ditimbun di Tempat

Penimbunan Sementara dan importir harus menyelesaikan urusan kepabeanan dan persyaratan impor lainnya di pelabuhan terlebih dahulu. Hal tersebut akan berdampak pada penumpukan peti kemas di area pelabuhan.

Berdasarkan uraian diatas, maka dapat digambarkan alur berpikir peneliti dalam menyusun penelitian ini, sebagai berikut:



Gambar 5. Kerangka Pemikiran

Sumber: Data Diolah Penulis, 2018

BAB III

METODE PENELITIAN

A. Jenis Penelitian

Metode penelitian pada dasarnya merupakan cara ilmiah untuk mendapatkan data dengan tujuan dan kegunaan tertentu (Sugiyono, 2017:2). Jenis penelitian yang digunakan dalam penelitian ini adalah kualitatif. Menurut Basrowi dan Suwandi (2008:01), penelitian kualitatif merupakan jenis penelitian yang menghasilkan penemuan-penemuan yang tidak dapat dicapai dengan menggunakan prosedur-prosedur statistik atau dengan cara kauntifikasi lainnya. Menurut Moleong (2017:6), penelitian kualitatif adalah

Penelitian yang bermaksud untuk memahami fenomena tentang apa yang dialami oleh subjek peneliti misalnya perilaku, persepsi, motivasi, tindakan, dll, secara holistik, dan dengan cara deskripsi dalam bentuk kata-kata dan bahasa, pada suatu konteks khusus yang alamiah dan dengan memanfaatkan berbagai metode alamiah.

Pendekatan yang digunakan dalam penelitian ini adalah pendekatan deskriptif. Menurut Nazir (2003:54), metode deskriptif merupakan metode dalam meneliti status sekelompok manusia, objek, kondisi, sistem pemikiran, atau suatu peristiwa di masa sekarang. Metode deskriptif bertujuan untuk membuat deskripsi, gambaran atau lukisan secara sistematis, faktual dan akurat mengenai fakta, sifat serta hubungan antar fenomena yang diselidiki. Peneliti menggunakan jenis penelitian kualitatif dengan pendekatan deskriptif untuk menganalisis bentuk penerapan Pusat Logistik Berikat (PLB) dalam upaya pemangkasan *Dwelling Time* di pelabuhan Tanjung Priok.

B. Lokasi dan Situs Penelitian

Lokasi penelitian merupakan tempat dimana penelitian dilakukan. Lokasi penelitian digunakan peneliti untuk memperoleh data dan informasi yang digunakan dalam menjawab rumusan masalah penelitian. Lokasi Penelitian ini dilaksanakan di Kota Jakarta. Adapun situs penelitian dalam penelitian ini adalah sebagai berikut:

1. Nama Instansi : Kantor Direktorat Jenderal Bea dan Cukai
Alamat : Jalan Jenderal A Yani (By Pass) Rawamangun, Jakarta Timur
- 13230
Telephone : 021-1500225
Seksi/Bidang : Direktorat Fasilitas Kepabeanan, Direktorat Jenderal Bea dan
Cukai
Website : www.beacukai.go.id
2. Nama Instansi : PT. Agility Indonesia
Alamat : Jalan Medan Satria, Kota Bekasi, Jakarta Barat.
Telephone : 021-88861929
Seksi/Bidang : Manager Operasional Penyelenggara Pusat Logistik Berikat
PT. Agility International
Website : www.agility.com

C. Fokus Penelitian

Fokus penelitian memiliki peran penting dalam menentukan arah penelitian. Dengan fokus penelitian yang jelas, akan memudahkan peneliti untuk mengetahui data mana yang akan dikumpulkan dan mana yang tidak perlu dikumpulkan atau data mana yang tidak diperlukan.

Menurut Moleong (2017:94), terdapat dua tujuan dalam penentuan fokus penelitian. Menetapkan fokus penelitian dapat membatasi studi yang akan dibahas oleh peneliti dalam penelitiannya dan dapat membantu peneliti dalam menetapkan kriteria informasi yang masuk yang diperoleh di lapangan. Fokus penelitian dalam penelitian ini adalah sebagai berikut:

1. Penerapan Pusat Logistik Berikat
2. Insentif yang Ditawarkan Pusat Logistik Berikat (PLB) terhadap Barang Impor.
3. *Dwelling Time* setelah pembangunan Pusat Logistik Berikat (PLB)

D. Sumber Data

Menurut Lofland dalam Moleong (2017:157), sumber data utama dalam penelitian kualitatif ialah kata-kata dan tindakan, selebihnya adalah data tambahan seperti dokumen dan lain-lain. Kata-kata dan tindakan orang yang diamati atau diwawancarai merupakan sumber data utama dalam penelitian, yang dicatat melalui catatan tertulis atau melalui perekam suara/atau *video*. Dalam penelitian ini, peneliti menggunakan 2 sumber data, yakni sebagai berikut:

1. Data Primer

Data primer merupakan sumber data langsung yang memberikan data kepada pengumpul data (Sugiyono, 2017:225). Dalam penelitian ini, data primer diperoleh dengan melakukan wawancara, observasi, dan dokumentasi langsung kepada informan. Dalam penelitian ini sumber data primer yaitu:

- a. Direktorat Fasilitas Kepabeanan, Direktorat Jenderal Bea dan Cukai
- b. Manager Operasional Penyelenggara Pusat Logistik Berikat PT. Agility International
- c. Pengusaha Pusat Logistik Berikat

2. Data Sekunder

Data sekunder merupakan sumber yang tidak langsung memberikan data kepada pengumpul data, misalnya melalui orang lain atau dalam bentuk dokumen (Sugiyono, 2017:225). Dalam penelitian ini, data sekunder yang diperoleh berasal dari dokumen-dokumen, data statistik, arsip, artikel-artikel, penelitian terdahulu, dan sebagainya yang berkenaan dengan permasalahan yang diteliti. Dalam penelitian ini, sumber data sekunder adalah sebagai berikut:

- a. Data jumlah penyelenggara dan pengusaha dalam Pusat Logistik Berikat Tahun 2018
- b. Data grafik *Dwelling Time* di pelabuhan Tanjung Priok pada bulan Januari 2013 - Desember 2018
- c. Data jumlah inventory yang ditimbun dalam Pusat Logistik Berikat Indonesia Tahun 2016-2018

- d. Data alur *Dwelling Time* di pelabuhan Indonesia sebelum adanya fasilitas Pusat Logistik Berikat (PLB)
- e. Data bentuk fasilitas yang diberikan oleh PT. Agility selaku penyelenggara Pusat Logistik Berikat (PLB)
- f. Data proses pendistribusian barang yang dilakukan oleh PT. Agility selaku penyelenggara Pusat Logistik Berikat (PLB)
- g. Data peraturan terbaru terkait Pusat Logistik Berikat (PLB)
- h. Data dokumen pemberitahuan pabean yang digunakan terkait penimbunan barang di Pusat Logistik Berikat (PLB)

E. Teknik Pengumpulan Data

Teknik pengumpulan data merupakan langkah yang paling strategis dalam penelitian. Tanpa mengetahui teknik pengumpulan data, maka peneliti tidak akan mendapatkan data yang memenuhi standar data yang ditetapkan.

1. Wawancara

Sugiyono (2017:137), wawancara merupakan teknik pengumpulan data untuk menemukan permasalahan yang harus diteliti, juga dilakukan apabila peneliti ingin mengetahui hal-hal dari responden yang lebih mendalam. Wawancara adalah percakapan dengan maksud tertentu oleh dua pihak, yaitu pewawancara sebagai pemberi pertanyaan dan yang diwawancari sebagai pemberi jawaban atas pertanyaan yang diberikan (Basrowi dan Suwandi, 2008:126). Proses wawancara dalam penelitian ini yaitu interaksi antara peneliti dengan informan atau seseorang yang

dapat memberikan informasi melalui tanya jawab secara lisan. Dalam penelitian ini peneliti akan melakukan wawancara kepada:

- a. Direktorat Fasilitas Kepabeanan, Direktorat Jenderal Bea dan Cukai
- b. Manager Operasional Penyelenggara Pusat Logistik Berikat PT. Agility International
- c. Pengusaha Pusat Logistik Berikat

2. Observasi

Observasi merupakan suatu proses yang kompleks, suatu proses yang tersusun dari berbagai proses biologis dan psikologis (Hadi, 1986 dalam Sugiyono, 2017:145). Observasi yang dilakukan peneliti dalam penelitian ini adalah mengamati secara langsung proses kerja yang terjadi di Pusat Logistik Berikat seperti proses pemasukan barang impor dari pelabuhan ke dalam Pusat Logistik Berikat (PLB). Hasilnya, peneliti mampu memperoleh data yang lebih lengkap sesuai dengan permasalahan yang diteliti.

3. Dokumentasi

Dokumentasi merupakan cara pengumpulan data yang menghasilkan catatan-catatan penting yang berhubungan dengan masalah yang diteliti, sehingga akan diperoleh data yang lengkap, sah, dan bukan berdasarkan perkiraan (Basrowi dan Suwandi, 2008:158). Dokumen merupakan catatan peristiwa yang sudah berlalu. Dokumen bisa berbentuk tulisan, gambar, atau karya-karya monumental dari seseorang (Sugiyono, 2017:240). Dalam penelitian kualitatif, dokumentasi merupakan pelengkap teknik pengumpulan data dari wawancara dan observasi. Hasil

wawancara akan lebih akurat jika didukung oleh tulisan, foto-foto, atau bentuk rekaman suara.

Metode dokumentasi yang dilakukan peneliti dalam penelitian ini adalah dengan mengumpulkan dokumen-dokumen yang berkaitan dengan penelitian seperti data jumlah penyelenggara dan pengusaha dalam Pusat Logistik Berikat Tahun 2018, data grafik *Dwelling Time* di pelabuhan Tanjung Priok, data jumlah inventory yang ditimbun dalam Pusat Logistik Berikat Indonesia, serta data dokumen pemberitahuan pabean yang digunakan untuk menimbunan barang di Pusat Logistik Berikat (PLB) yang relevan dengan penelitian. Metode dokumentasi juga memerlukan beberapa alat pendukung untuk mempermudah peneliti saat penelitian berlangsung seperti, *handphone*, laptop, alat tulis, juga perekam suara.

F. Instrumen Penelitian

Nasution dalam Sugiyono (2017:223) menyatakan bahwa:

“Dalam penelitian kualitatif, tidak ada pilihan lain daripada menjadikan manusia sebagai instrumen penelitian utama. Alasannya ialah bahwa, segala sesuatunya belum mempunyai bentuk yang pasti. Masalah, fokus penelitian, prosedur penelitian, hipotesis yang digunakan, bahkan hasil yang diharapkan, itu semuanya tidak dapat ditentukan secara pasti dan jelas sebelumnya. Segala sesuatu masih perlu dikembangkan sepanjang penelitian itu. Dalam keadaan yang serba tidak pasti dan tidak jelas itu, tidak ada pilihan lain dan hanya peneliti itu sendiri sebagai alat satu-satunya yang dapat mencapainya”.

Adapun instrumen penelitian dalam penelitian ini adalah sebagai berikut:

1. Peneliti Sendiri

Instrumen penelitian yang utama dalam penelitian kualitatif adalah peneliti sendiri, karena peneliti memiliki peran untuk menetapkan fokus penelitian, pemilihan informan yang dapat memberikan informasi terkait permasalahan yang diteliti, melakukan pengumpulan data, menganalisis data, serta membuat kesimpulan atas temuannya.

2. Pedoman wawancara

Berupa daftar pertanyaan yang dibuat oleh peneliti sebagai panduan dalam mendapatkan informasi yang dibutuhkan yang ditujukan kepada informan.

3. Perangkat penunjang

Media yang digunakan oleh peneliti dalam melakukan penelitian seperti alat tulis, buku catatan, atau laptop. Perangkat penunjang tersebut akan membantu peneliti untuk mencatat data hasil wawancara yang dilakukan dengan informan.

4. Alat Dokumentasi

Alat yang digunakan oleh peneliti dalam melakukan penelitian seperti *handphone*, *tape recorder*, dan kamera. Alat dokumentasi tersebut akan membantu peneliti untuk merekam semua hasil wawancara yang dilakukan dengan informan, juga mendokumentasikan kegiatan pada saat penelitian. Hal tersebut akan meningkatkan keabsahan data peneliti, karena peneliti betul-betul terbukti melakukan pengumpulan data.

G. Analisis Data

“Analisis data adalah proses mencari dan menyusun secara sistematis data yang diperoleh dari hasil wawancara, catatan lapangan, dan dokumentasi, dengan cara mengorganisasikan data ke dalam kategori, menjabarkan ke dalam unit-unit, melakukan sintesa, menyusun ke dalam pola, memilih mana yang penting dan yang akan dipelajari, dan membuat kesimpulan sehingga mudah dipahami oleh diri sendiri maupun orang lain (Sugiyono, 2017:244).”

Penelitian ini menggunakan metode analisis data oleh Miles dan Huberman.

Menurut Miles dan Huberman dalam Sugiyono (2017:246), aktivitas dalam analisis data kualitatif dilakukan secara interaktif dan berlangsung secara terus menerus sampai tuntas, sehingga datanya sudah jenuh. Adapun tahap-tahap dalam analisis data, yaitu: *data reduction*, *data display*, dan *conclusion drawing/verification*.

1. Reduksi Data (*Data Reduction*)

Reduksi data merupakan bentuk analisis yang dilakukan oleh peneliti untuk merangkum data, memilih dan mengelompokan data pokok, serta memfokuskan pada data yang dianggap penting. Mereduksi data perlu dilakukan oleh peneliti karena banyaknya data yang diperoleh dari lapangan, sehingga peneliti mendapatkan gambaran yang lebih jelas dari hasil penelitiannya. Mereduksi data juga mempermudah peneliti untuk melakukan pengumpulan data selanjutnya bila diperlukan. Reduksi data yang dilakukan peneliti yakni dengan membuat ringkasan hasil wawancara, observasi, dan dokumentasi yang telah terkumpul, kemudian peneliti memfokuskan pada data-data yang dianggap penting dengan cara memberi kode atau tanda berbeda di setiap datanya. Hal tersebut akan

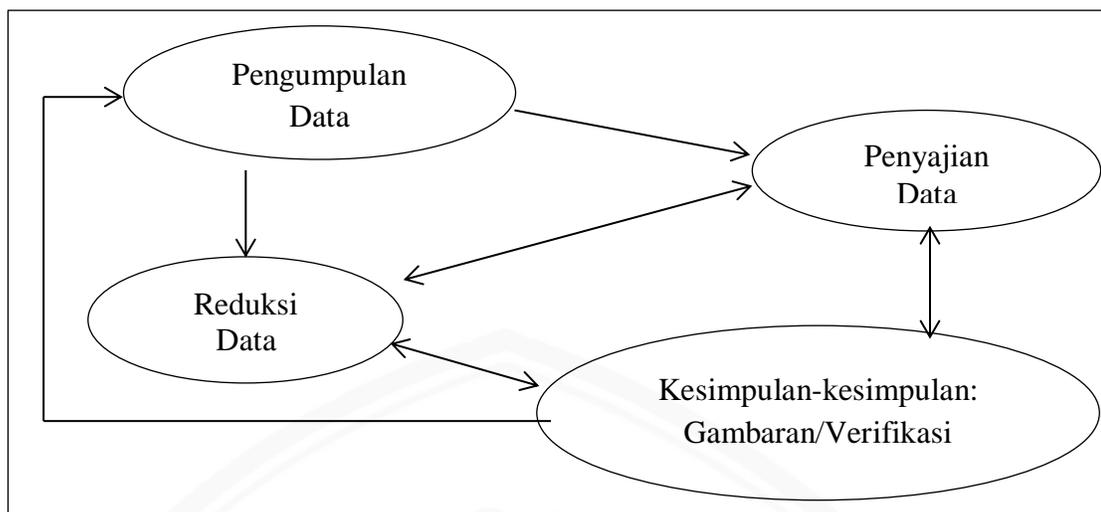
memudahkan peneliti untuk menyeleksi data-data mana yang tidak berkaitan dengan fokus penelitian.

2. Penyajian Data (*Data Display*)

Penyajian data dilakukan setelah data selesai direduksi. Pada penelitian ini, peneliti menyajikan data dalam bentuk uraian singkat (naratif). Peneliti nantinya akan menyajikan data yang telah direduksi, dimana data tersebut telah terseleksi dan berkaitan dengan fokus penelitian. Penyajian data ini akan memudahkan peneliti dalam memahami fenomena apa yang terjadi, serta merencanakan kerja selanjutnya berdasarkan apa yang telah dipahami tersebut.

3. Penarikan Kesimpulan/verifikasi

Langkah terakhir dalam menganalisis data kualitatif adalah penarikan kesimpulan dan verifikasi. Pada penelitian ini peneliti melakukan penarikan kesimpulan secara terus-menerus, dikarenakan kesimpulan tersebut dapat berubah bila tidak ditemukan bukti-bukti yang kuat. Dalam penelitian kualitatif, penarikan kesimpulan mungkin dapat menjawab rumusan masalah yang telah dirumuskan, tetapi mungkin juga tidak dapat menjawabnya. Hal tersebut karena kesimpulan yang dikemukakan masih bersifat sementara dan dapat berubah jika tidak ada bukti valid dan konsisten yang dapat mendukung peneliti pada saat pengumpulan data.



Gambar 6: Analisis Data Penelitian Kualitatif

Sumber: Analisis Data Kualitatif Miles And Huberman, 1992.

H. Keabsahan Data

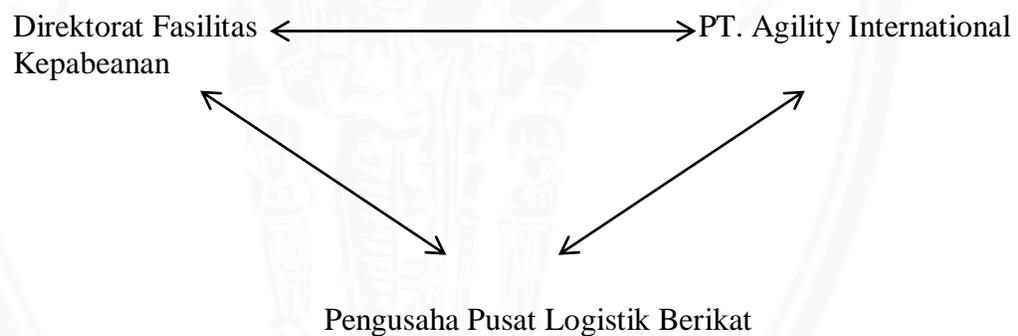
Uji keabsahan data dalam penelitian, sering hanya ditekankan pada uji validitas dan reliabilitas. Validitas merupakan derajat ketepatan antara data yang terjadi pada obyek penelitian dengan data yang dapat dilaporkan oleh peneliti, sedangkan reliabilitas berkenaan dengan derajat konsistensi dan stabilitas data atau temuan (Sugiyono, 2017:268). Menurut Sugiyono (2017:270), uji keabsahan data dalam penelitian kualitatif meliputi uji *credibility* (validitas interval), *transferability* (validitas eksternal), *dependability* (reliabilitas), dan *confirmability* (obyektivitas).

Berdasarkan keempat uji keabsahan data dalam kualitatif, peneliti menggunakan uji *credibility* (validitas interval). Teknik triangulasi merupakan teknik yang digunakan peneliti untuk menguji *credibility* (validitas interval). Menurut Sugiyono (2017:273), triangulasi diartikan sebagai pengecekan data dari berbagai sumber

dengan berbagai cara, dan berbagai waktu. Penelitian ini menggunakan dua jenis triangulasi, yaitu:

1. Triangulasi sumber

Triangulasi sumber digunakan peneliti untuk menguji kredibilitas data yang dilakukan dengan cara mengecek data yang telah diperoleh melalui beberapa sumber (Sugiyono, 2017:274). Pengecekan sumber yang dilakukan oleh peneliti yaitu dengan cara membandingkan data hasil pengamatan dengan data hasil wawancara. Dalam penelitian ini, peneliti melakukan wawancara kepada tiga informan yang berbeda yakni, Direktorat Fasilitas Kepabeanan Direktorat Jenderal Bea dan Cukai, Manager Operasional Penyelenggara Pusat Logistik Berikat PT. Agility International, Pengusaha Pusat Logistik Berikat.



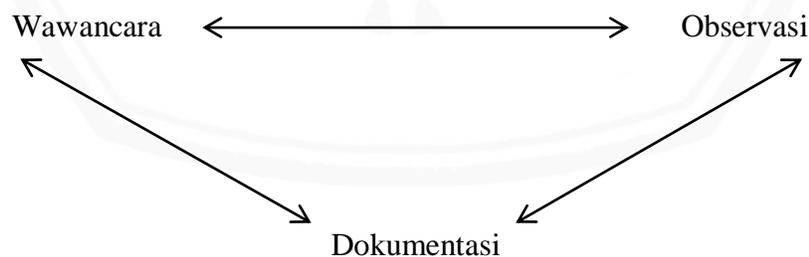
Gambar 7: Triangulasi Sumber
Sumber: Data Diolah Penulis, 2018.

2. Triangulasi Teknik

Triangulasi teknik untuk menguji kredibilitas data dilakukan dengan cara mengecek data kepada sumber yang sama dengan teknik yang berbeda (Sugiyono, 2017:274). Teknik pengumpulan data yang digunakan oleh peneliti yaitu, dengan

melakukan wawancara kepada 3 (tiga) informan yang dapat memberikan informasi mengenai permasalahan yang sedang diteliti. Penulis kemudian melakukan observasi langsung ke gudang Pusat Logistik Berikat (PLB) milik PT. Agility International, dan membandingkan data yang diperoleh dari hasil wawancara dengan data yang diperoleh saat melakukan observasi langsung di Pusat Logistik Berikat (PLB). Perolehan data dengan metode wawancara dan observasi dapat lebih kredibel/atau dapat dipercaya jika didukung dengan metode dokumentasi. Bentuk metode dokumentasi dalam penelitian ini adalah dokumen-dokumen yang berkaitan dengan penelitian, serta proses wawancara yang dilakukan oleh peneliti dengan 3 sumbernya sebagai bukti bahwa peneliti benar-benar melakukannya.

Apabila dengan menggunakan ketiga teknik tersebut menghasilkan data yang berbeda-beda, maka peneliti melakukan diskusi lebih lanjut kepada sumber data yang bersangkutan untuk memastikan data mana yang dianggap benar. Data-data tersebut bisa dianggap benar, namun terlihat berbeda karena berasal dari sudut pandang yang berbeda-beda. Berdasarkan penjelasan tersebut, triangulasi teknik yang dilakukan peneliti dapat dilihat pada gambar 8 dibawah ini.



Gambar 8: Triangulasi Teknik

Sumber: Data Diolah Penulis, 2018.



BAB IV

HASIL DAN PEMBAHASAN

A. Gambaran Umum Lokasi Penelitian

a. Sejarah Direktorat Jenderal Bea dan Cukai

CUSTOMS (Instansi Kepabeanan) merupakan suatu organisasi yang keberadaannya sangat essensial bagi suatu negara, demikian pula dengan Direktorat Jenderal Bea dan Cukai (Instansi Kepabeanan Indonesia) merupakan suatu instansi yang memiliki peran yang cukup penting pada suatu negara. Bea dan Cukai (selanjutnya disebut Bea Cukai) merupakan institusi global yang hampir semua negara di dunia memilikinya. Bea Cukai merupakan perangkat negara “konvensional” seperti halnya kepolisian, kejaksaan, pengadilan, ataupun angkatan bersenjata, yang eksistensinya telah ada sepanjang masa sejarah negara itu sendiri. Fungsi Bea Cukai di Indonesia diyakini sudah ada sejak zaman kerajaan dahulu, namun belum ditemukan bukti-bukti tertulis yang kuat. Kelembagaannya pada waktu itu masih bersifat “lokal” sesuai wilayah kerajaannya. Sejak VOC masuk, barulah Bea Cukai mulai terlembagakan secara “nasional”.

Pada masa Hindia Belanda tersebut, masuk pula istilah *douane* untuk menyebut petugas Bea Cukai. Nama resmi Bea Cukai pada masa Hindia Belanda tersebut adalah *De Dienst der Invoer en Uitvoerrechten en Accijnzen* (I. U & A) atau dalam terjemahan bebasnya berarti “Dinas Bea Impor dan Bea Ekspor serta Cukai”. Tugasnya adalah memungut *invoer-rechten* (bea impor/masuk), *uitvoer-rechten* (bea ekspor/keluar), dan *accijnzen*

(*excise/cukai*). Tugas memungut bea, baik impor maupun ekspor, serta cukai inilah yang kemudian memunculkan istilah Bea dan Cukai di Indonesia. Peraturan yang melandasi pada saat itu diantaranya *Gouvernement Besluit* Nomor 33 tanggal 22 Desember 1928 yang kemudian diubah dengan keputusan pemerintah tertanggal 1 Juni 1934.

Pada masa pendudukan Jepang, berdasarkan Undang-undang Nomor 13 tentang Pembukaan Kantor-kantor Pemerintahan di Jawa dan Sumatera tanggal 29 April 1942, tugas pengurusan bea impor dan bea ekspor ditiadakan, Bea Cukai sementara hanya mengurus cukai saja. Lembaga Bea Cukai setelah Indonesia merdeka, dibentuk pada tanggal 1 Oktober 1946 dengan nama Pejabatan Bea dan Cukai. Saat itu, Menteri Muda Keuangan, Sjafrudin Prawiranegara, menunjuk R.A Kartadjoemena sebagai Kepala Pejabatan Bea dan Cukai yang pertama. Jika ditanya kapan hari lahir Bea Cukai Indonesia, maka 1 Oktober 1946 dapat dipandang sebagai tanggal yang tepat.

b. Lokasi Instansi Direktorat Jenderal Bea dan Cukai

Kantor Direktorat Jenderal Bea dan Cukai beralamat di Jalan Jenderal A Yani (By Pass) Rawamangun, Jakarta Timur – 13230.

c. Visi, Misi, dan Fungsi Utama Direktorat Jenderal Bea dan Cukai

1) Visi : “Menjadi Institusi Kepabeanan dan Cukai Terkemuka di Dunia”

Visi Direktorat Jenderal Bea dan Cukai tersebut mencerminkan cita-cita tertinggi DJBC dengan lebih baik melalui penetapan target yang menantang dan secara terus-menerus terpelihara di masa depan.

2) Misi :

- a) “Kami memfasilitasi perdagangan dan industri”.
- b) “Kami menjaga perbatasan dan melindungi masyarakat Indonesia dari penyelundupan dan perdagangan illegal”.
- c) “Kami optimalkan penerimaan negara di sector kepabeanan dan cukai”.

Misi tersebut merupakan langkah spesifik yang harus dikerjakan Direktorat Jenderal Bea dan Cukai demi tercapainya visi Direktorat Jenderal Bea dan Cukai.

3) Fungsi Utama Direktorat Jenderal Bea dan Cukai :

- a) Meningkatkan pertumbuhan industri dalam negeri melalui pemberian fasilitas di bidang kepabeanan dan cukai yang tepat sasaran.
- b) Mewujudkan iklim usaha dan investasi yang kondusif dengan memperlancar logistic impor dan ekspor melalui penyederhanaan prosedur kepabeanan dan cukai serta penerapan system manajemen resiko yang handal.
- c) Melindungi masyarakat, industri dalam negeri, dan kepentingan nasional melalui pengawasan dan/atau pencegahan masuknya barang impor dan keluarnya barang ekspor yang berdampak negatif dan berbahaya yang dilarang dan/atau dibatasi oleh regulasi.
- d) Melakukan pengawasan kegiatan impor, ekspor dan kegiatan di bidang kepabeanan dan cukai lainnya secara efektif dan efisien melalui penerapan system manajemen resiko yang handal, intelijen, dan penyidikan yang kuat, serta penindakan yang tegas dan audit kepabeanan dan cukai yang tepat.

- e) Membatasi, mengawasi, dan/atau mengendalikan produksi, peredaran dan konsumsi barang tertentu yang mempunyai sifat dan karakteristik dapat membahayakan kesehatan, lingkungan, ketertiban, dan keamanan masyarakat melalui instrument cukai yang memperhatikan aspek keadilan dan keseimbangan.
- f) Mengoptimalkan penerimaan negara dalam bentuk bea masuk, bea keluar, dan cukai guna menunjang pembangunan nasional.

d. Tugas Pokok dan Fungsi Direktorat Jenderal Bea dan Cukai

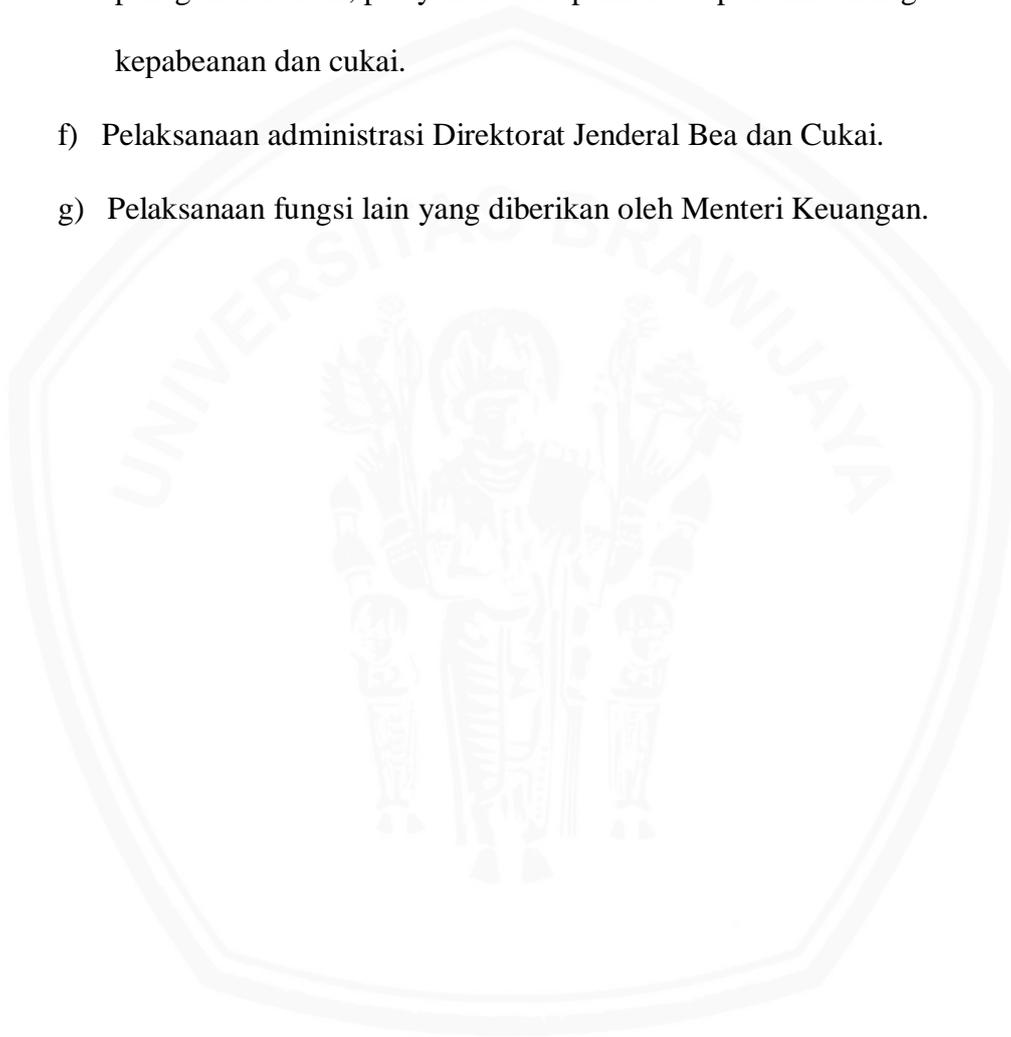
1) Tugas:

Direktorat Jenderal Bea dan Cukai mempunyai tugas menyelenggarakan perumusan dan pelaksanaan kebijakan di bidang pengawasan, penegakan hukum, pelayanan dan optimalisasi penerimaan negara di bidang kepabeanan dan cukai sesuai dengan ketentuan perundang-undangan.

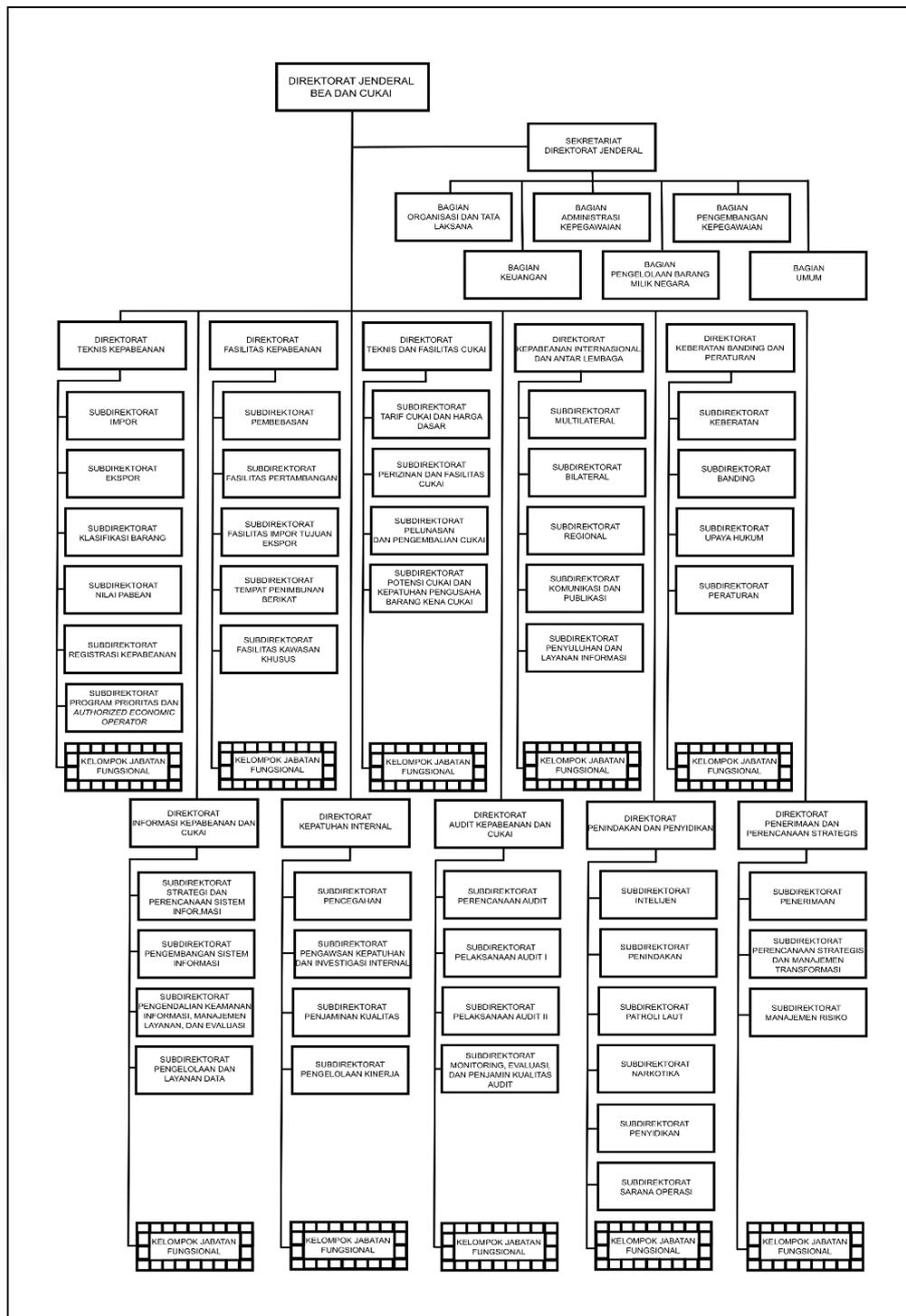
2) Fungsi:

- a) Perumusan kebijakan di bidang penegakan hukum, pelayanan dan pengawasan, optimalisasi penerimaan negara di bidang kepabeanan dan cukai.
- b) Pelaksanaan kebijakan di bidang pengawasan, penegakan hukum, pelayanan dan optimalisasi penerimaan negara di bidang kepabeanan dan cukai.
- c) Penyusunan norma, standar, prosedur, dan kriteria di bidang pengawasan, penegakan hukum, pelayanan dan optimalisasi penerimaan negara di bidang kepabeanan dan cukai

- d) Pemberian bimbingan teknis dan supervisi di bidang pengawasan, penegakan hukum, pelayanan dan optimalisasi penerimaan negara di bidang kepabeanan dan cukai.
- e) Pelaksanaan pemantauan, evaluasi, dan pelaporan di bidang pengawasan, penegakan hukum, pelayanan dan optimalisasi penerimaan negara di bidang kepabeanan dan cukai.
- f) Pelaksanaan administrasi Direktorat Jenderal Bea dan Cukai.
- g) Pelaksanaan fungsi lain yang diberikan oleh Menteri Keuangan.



e. Struktur Organisasi



Gambar 9. Struktur Organisasi Direktorat Jenderal Bea dan Cukai
 Sumber: Direktorat Jenderal Bea dan Cukai

f. Logo Direktorat Jenderal Bea dan Cukai



Gambar 10. Logo Direktorat Jenderal Bea dan Cukai

Sumber: Direktorat Jenderal Bea dan Cukai

DASAR HUKUM : KEPUTUSAN MENTERI KEUANGAN RI

No : 52/KMK.05/1996 TANGGAL 29 JANUARI 1996

1) LUKISAN

- a) Segi lima dengan gambar laut, gunung, dan angkasa di dalamnya.
- b) Tongkat dengan ulir berjumlah 8 di bagian bawahnya.
- c) Sayap yang terdiri dari 30 sayap kecil dan 10 sayap besar.
- d) Malai padi berjumlah 24 membentuk lingkaran.

2) MAKNA

- a) Segi lima melambangkan negara R.I. yang berdasarkan Pancasila.
- b) Laut, gunung dan angkasa melambangkan Daerah Pabean Indonesia, yang merupakan wilayah berlakunya Undang-undang Kepabeanan dan Undang-undang Cukai.

- c) Tongkat melambangkan hubungan perdagangan internasional R.I. dengan mancanegara dari/ke 8 penjuru angin.
- d) Sayap melambangkan Hari Keuangan R.I. 30 Oktober dan melambangkan Bea dan Cukai sebagai unsur pelaksana tugas pokok Kementerian Keuangan di bidang Kepabeanan dan Cukai.
- e) Lingkaran Malai Padi melambangkan tujuan pelaksanaan tugas Bea dan Cukai adalah kemakmuran dan kesejahteraan bangsa Indonesia.

B. Penyajian Data

1. Penerapan Pusat Logistik Berikat (PLB)

Pusat Logistik Berikat (PLB) merupakan kebijakan yang dikeluarkan oleh pemerintah, salah satunya untuk mengurangi penimbunan atau *Dwelling Time* yang disebabkan oleh banyaknya barang yang masuk dan keluar melalui pelabuhan. Konsep dari Pusat Logistik Berikat (PLB) tersebut merupakan perpaduan antara Gudang Berikat (GB) dan Tempat Penimbunan Sementara (TPS). Pertama, status kepemilikan barang dalam Pusat Logistik Berikat (PLB) dapat berstatus barang milik penyelenggara PLB, yang mana sifatnya sama seperti Gudang Berikat (GB). Kedua, status barang tersebut berupa barang titipan seperti Tempat Penimbunan Sementara (TPS) dimana importir hanya titip beli kepada penyelenggara PLB. Ketiga, status barang tersebut merupakan barang konsinyasi dimana barang yang ditimbun di PLB belum memiliki pembeli. Saat ini, kegiatan ekspor pun juga sudah dapat dilakukan di dalam Pusat Logistik Berikat (PLB). Melalui penimbunan di Pusat Logistik Berikat (PLB), importir dapat

mengefisiensikan biaya-biaya logistik yang timbul akibat lokasi penimbunan yang jauh dan lamanya barang ditimbun di pelabuhan.

Hal tersebut kemudian diperkuat melalui pernyataan Staf Direktorat Fasilitas Kepabeanan Direktorat Jenderal Bea dan Cukai, 16 Agustus 2018 pukul 09.30 WIB di Kantor Direktorat Jenderal Bea dan Cukai :

“Jadi untuk konsepnya itu seperti ini, semua barang itu kan keluar masuk itu kan dari pelabuhan ya. Sehingga di pelabuhan sering terjadi kongesti (penimbunan), sehingga *Dwelling Timenya* menjadi tinggi. Nah dulu ada istilahnya TPS dan Gudang Berikat (GB). TPS (Tempat Penimbunan Sementara) itu apasih? Tempat untuk menimbun barang impor sebelum diselesaikan kewajiban kepabeanannya. Kalo dia surat-suratnya, berkas-berkasnya sudah lengkap sudah bisa keluar, baru dia dikeluarkan dari TPS. Kalo gudang berikat fungsinya untuk menimbun barang untuk mensupply kebutuhan industri. Jadi misalkan garuda, garuda itu punya gudang berikat sendiri. Ketika barang dimasukkan ke gudang berikat dia pajak dan bea masuknya masih ditanggukan atau belum dibayar. Ketika dia dikeluarkan baru dia harus melunasi bea masuk dan pajaknya. Untuk apa? Untuk mensupply kebutuhan garuda itu sendiri. Jadi gudang berikatnya garuda ya isinya barang milik garuda doang. Jadi barang milik perusahaan lain tidak bisa ditimbun di GB milik garuda. Nah kalo PLB ini dia semacam perpaduan antara TPS dan GB. Kenapa? Pertama, dia bisa menimbun barang miliknya dia sendiri, jadi mirip kayak GB kan. Atau dia bisa milik orang lain juga, jadi mirip kayak TPS kan karna dia cuman nimbun doang. Jadi jenis kepemilikannya di PLB bisa 3. Pertama, barang milik PLB sendiri, misalkan penjualnya PT.X, pengusaha PLB nya PT.A dia sekaligus pemilik barangnya karna dia membeli dari PT.X. Kedua, barang itu barang titipan. PLB nya tetep si PT.A yang tadi kan. Tapi pemilik barangnya si PT.B krna PT.B ini titip beli gitu kepada PT.X. Jd PT.A itu bukan pemilik barang. Yang ketiga ini Konsinyasi. Konsinyasi ini dia di PLB nya ini menimbun barang milik PT.X tapi belum ada pembelinya. Jadi nunggu ada pembelinya gitu. Nanti terserah siapa yang beli. Misalkan PT. Z yang membeli ya dialah pembelinya. Selama dia ditimbun di PT. A itu dia belum ada pembelinya. Jadi dia cuman nimbun doang nih, baru ketika ada yg beli baru itu ada pembelinya. Itu konsinyasi namanya.”

Selain itu, pernyataan tersebut juga diperkuat oleh Manager Operasional Penyelenggara Pusat Logistik Berikat PT. Agility International, 15 Agustus 2018 pukul 10.38 WIB di Warehouse Pusat Logistik Berikat PT. Agility International :

“... apalagi sekarang perkembangan PLB ada sistem kepemilikan barang mulai dari barang titipan sampai barang konsinyasi pun itu bisa dilakukan, sampai ekspor pun sekarang juga bisa dilakukan. Nah sedikit saya jelaskan untuk status kepemilikan barang di PLB. Pertama, PLB memiliki barang itu sendiri, artinya kami sebagai penyelenggara itu boleh memiliki barang, tapi ini tidak kami lakukan karena butuh modal. Artinya kami bisa beli barang misalnya banyak nih orang butuh resin (bahan baku untuk bikin plastik), kita modal lah beli 10 kontainer dari China nanti kirim kesini habis itu kita pasarin buat industri-industri yang plastik *injection*, tapi ya itu tidak kami lakukan. Kedua, ada *goods customer*. Artinya *customer-customer* yang sudah masuk PLB disini itu beli barang dari luar negeri tapi begitu sampai di Indonesia barang itu tidak langsung masuk ke mereka, tapi barang itu masuk ke PLB karena mereka pingin memanfaatkan fasilitas PLB tersebut. Jadi statusnya barang titipan, jadi barang mulai dari luar negeri sudah jadi miliknya mereka, dan barang yang ada di PLB itu sudah jadi milik mereka, contohnya adalah Unilever. Nah ini juga ada *cosignment goods* (konsinyasi), jadi barang kepemilikannya oleh luar negeri yang mana barangnya itu ditempatkan atau ditaruh di Indonesia dan statusnya belum ada yang *order* atau barang itu belum dimiliki oleh siapapun, jadi seakan-akan barangnya itu masih diluar negri. Itu customer kita ada yang dari Nike Jepang dimana mereka tidak punya perwakilan di Indonesia, kemudian taruh barang di PLB ini. Jika ada orderan, mereka nanti tinggal langsung hubungi ke kita. Jadi intinya PLB itu ya tujuannya bagaimana mengefisienkan biaya logistik, karna memang di Indonesia itu terkenal dulu dengan biaya yang mahal untuk logistiknya.”

Peraturan mengenai Pusat Logistik Berikat (PLB) sampai saat ini juga masih terus dikembangkan oleh instansi Direktorat Jenderal Bea dan Cukai. Terbukti pada bulan Mei 2018 lalu, Direktorat Jenderal Bea dan Cukai memperluas cakupan pengembangan Pusat logistik Berikat (PLB) melalui peraturan terbarunya. Saat ini sedikitnya terdapat 8 (delapan) karakteristik bentuk perusahaan Pusat Logistik Berikat (PLB). Pembaharuan tersebut didasari oleh perkembangan karakteristik Pusat Logistik Berikat (PLB) yang saat ini telah banyak perusahaan dengan karakteristik gudang yang berbeda-beda. Hal tersebutlah yang belum tercantum di peraturan lama yaitu PER-1/BC/2016 tentang Tata Laksana Pusat Logistik Berikat (PLB), yang mana hanya tercantum satu jenis Pusat Logistik Berikat (PLB) untuk seluruh karakteristik gudang.

Sehingga tidak mungkin jika perusahaan dengan karakteristik gudang yang berbeda mendapatkan fasilitas yang sama.

Hal tersebut kemudian diperkuat melalui pernyataan Staf Direktorat Fasilitas Kepabeanan Direktorat Jenderal Bea dan Cukai, 16 Agustus 2018 pukul 09.30 WIB di Kantor Direktorat Jenderal Bea dan Cukai :

“Jadi PLB itu kan ada karakteristiknya, ada 8 jenis nanti bisa dilihat di beberapa aturan PLB. Mungkin nanti banyak bisa cari sebagai bahan landasan teori ya. Aturan PLB itu yang pertama dari PP 32 Tahun 2009, yang kedua dari PP 85 Tahun 2015 yang mana perubahan dari PP 32 Tahun 2009 tadi. Lalu dari PP itu diturunkan jadi PMK yaitu PMK 272 Tahun 2015, lalu ada perubahan lagi menjadi PMK 28 Tahun 2018, nah untuk keterangan 8 jenis PLB itu ada di PMK 28 ini. Lalu ada juga PER 1 BC Tahun 2016 tentang tata laksana PLB, PER 2 BC Tahun 2016 tentang BC 1.6 yaitu pemasukan barang ke PLB, PER 3 BC Tahun 2016 itu tentang pengeluaran barang dari PLB. Ada juga PER 10 BC Tahun 2017 tentang tata laksana ekspor, lalu yang terbaru itu PER 11 BC Tahun 2018 yang mana perubahan dari PER 1 BC Tahun 2016. Jadi PLB itu ada 8 jenis sekarang, ada untuk industri besar, IKM, bahan pokok, ada *floating storage*, ada untuk *hub cargo* udara dll. Masing-masing PLB itu punya karakteristik pengeluaran barang sendiri-sendiri. Contohnya PLB bursa komoditas, dia ini untuk mengakomodir barang yang dia perdagangkan di bursa. Jadi misal si A beli ke si B, barangnya sebenarnya masih disini-sini ajanih tapi dia sudah beralih kepemilikan. Kalo selama ini kan orang-orang logistik menimbunnya di Singapura. Kenapa, karna kalo di Singapura mau dia diperjual belikan sampek ABC sampek Z tapi barangnya masih diam disitu dan tidak dikenakan pajak kan, gak kena PPN juga.. Tapi kalo di Indonesia sebelum ada PLB, dia kan kalo ada penyerahan ada transaksi dia langsung kena pajak penjualan. Nah itu dasarnya bursa komoditi. Nanti bahan pokok adalagi kenapa dia ada. IKM juga adalagi.”

Proses penimbunan dalam Pusat Logistik Berikat (PLB) sangat berbeda dengan proses penimbunan di gudang-gudang biasa. Terdapat beberapa syarat administratif dan fisik yang harus dipenuhi perusahaan yang berminat mengelola kawasan Pusat Logistik Berikat (PLB) yang telah diatur dalam Peraturan Menteri Keuangan Nomor 28/PMK.04/2018 tentang Pusat Logistik Berikat. Kriteria dan persyaratan tersebut merupakan hal wajib bagi setiap penyelenggara Pusat

Logistik Berikat (PLB) seperti, tersedianya *IT Inventory* yang dapat digunakan untuk menelusuri atau mengetahui setiap proses mulai dari barang tersebut dimasukan hingga dikeluarkan. Saat ini proses perizinan bagi pengusaha yang ingin mengelola Pusat Logistik Berikat (PLB) semakin dipermudah. Jika proses perizinan terdahulu sebelum adanya PMK 28 dan 29 Tahun 2018 masih sekitar 15 hari kerja di kantor pelayanan dan 10 hari kerja di kantor pusat, maka saat ini hanya membutuhkan waktu 3 hari ditambah 1 jam dan terpusat di kantor wilayah.

Hal tersebut kemudian diperkuat melalui pernyataan Staf Direktorat Fasilitas Kepabeanan Direktorat Jenderal Bea dan Cukai, 16 Agustus 2018 pukul 09.30 WIB di Kantor Direktorat Jenderal Bea dan Cukai :

“Untuk masuk ke PLB pertama dia harus jadi PLB dulu. Untuk jadi PLB itu perizinannya sekarang 3 hari + 1 jam . Jadi 3 hari itu untuk pengecekan lokasi, dia memenuhi syarat apa gak luasnya. Lalu dia dipanggil ke kanwil untuk presentasi proses bisnis selama 1 jam, setelah 1 jam presentasi izin keluar atau terbit berita acara pengesahan lokasi. Atau kalo misalkan dia ditolak karena luasnya kurang atau syaratnya tidak memenuhi lah, itu 1 jam setelah presentasi dia dikasih surat penolakan. Ini berlaku baik untuk penyelenggara maupun pengusaha. Jadi nnti bisa baca di PMK 28 Tahun 2018 terkait proses perizinan plb.”

Selain itu, pernyataan tersebut juga diperkuat oleh Manager Operasional Penyelenggara Pusat Logistik Berikat PT. Agility International, 15 Agustus 2018 pukul 10.38 WIB di Warehouse Pusat Logistik Berikat PT. Agility International :

“Nah ini ada *main requirementnya* untuk PLB. Yang jadi dasar persyaratan penyelenggara PLB tentu beda dengan gudang-gudang biasa, kalo gudang biasa ya standarnya sama. Khusus untuk PLB itu menjadi hal wajib yang dimana harus ada *IT inventory* agar bisa melacak atau mengetahui proses barang mulai dari pemasukan-pengeluaran sampai mutasi barang.”

Berdasarkan penjelasan diatas, syarat administratif dan fisik yang harus dipenuhi oleh pengusaha yang ingin mengelola Pusat Logistik Berikat (PLB) sebagai berikut:

Tabel 6. Syarat Administratif Pengusahaan Pusat Logistik Berikat

No	Dokumen	Penyelenggara PLB	Pengusaha PLB	PDPLB
1.	Dokumen pemenuhan syarat sistem pengendalian internal (SPI)	√	√	√
2.	Dokumen pemenuhan syarat <i>IT Inventory</i>	√	√	√
3.	Dokumen pemenuhan syarat AEO, terbuka, BUMN, atau luas 10.000 m2 atau barang timbun dalam tangki	√	√	X
4.	Bukti kepemilikan atau penguasaan tempat	√	√	√
5.	Peta dan denah	√	√	√
6.	Surat Izin Tempat Usaha (SITU) atau izin lokasi, dan Izin Mendirikan Bangunan (IMB)	√	√	X
7.	NPWP,NPPKP, dan SPT PPh Badan Tahun Pajak Terakhir	√	√	√
8.	Dokumen lingkungan hidup	√	√	X
9.	Akte pendirian dan perubahan	√	√	√
10.	Identitas penanggung jawab	√	√	√
11.	Keterangan tidak memiliki	√	√	√

	tunggakan pajak			
12.	<i>Business Plan</i>	√	√	√

Sumber: Data diolah penulis, 2018.

Tabel 7. Syarat Fisik Pengusahaan Pusat Logistik Berikat

No	Syarat Fisik
1.	Lokasi dapat dilalui sarana pengangkut petikemas atau sarana pengangkut lainnya
2.	Memiliki batas-batas dan luas yang jelas
3.	Memiliki tempat pemeriksaan fisik atas barang impor atau ekspor
4.	Memiliki tempat penimbunan, pemuatan, pembongkaran, pemasukan, dan pengeluaran
5.	Memiliki tempat atau area transit untuk barang yang telah didaftarkan pemberitahuan pabean kecuali barang tertentu (cair/gas/dsb)
6.	Memiliki tata letak dan batas yang jelas untuk melakukan kegiatan sederhana

Sumber: Data diolah penulis, 2018.

Tabel 8. Syarat Lainnya Pengusahaan Pusat Logistik Berikat

No	Syarat Lainnya
1.	Perusahaan yang: <ol style="list-style-type: none"> a. Telah ditetapkan AEO b. Terdaftar di Bursa Efek (Tbk) c. BUMN d. Menimbun jenis barang untuk industri (penerbangan, perkapalan, kereta api, infrastruktur, hankam, pertanian/perikanan/peternakan, IKM) e. Menimbun jenis barang (minyak, gas, barang lainnya yang ditetapkan Dirjen BC) f. Memiliki luas 1 Ha (tanah dan bangunan)
2.	Memiliki SPI yang baik
3.	Telah mendayagunakan <i>IT Inventory</i>

4.	Tidak pernah melakukan tindak pidana kepabeanan, cukai, perpajakan
----	--

Sumber: Data diolah penulis, 2018.

Kemudahan proses perizinan yang diberikan pemerintah terhadap pengusaha yang ingin mengelola Pusat Logistik Berikat (PLB) dimanfaatkan dengan baik oleh para pengusaha. Sejak peresmian Pusat Logistik Berikat (PLB) pertama kali, jumlah penyelenggara dan lokasi gudang Pusat Logistik Berikat (PLB) semakin bertambah dari waktu ke waktu. Terbukti hingga saat ini telah terdapat 65 perusahaan yang berstatus penyelenggara Pusat Logistik Berikat (PLB) dan Pengusaha Dalam Pusat Logistik Berikat (PDPLB), dengan 94 persebaran lokasi yang secara resmi telah beroperasi di Indonesia. Pengusaha dalam mengelola Pusat Logistik Berikat (PLB) dapat memiliki lebih dari satu Pusat Logistik Berikat (PLB) yang tersebar di beberapa lokasi. Hal tersebut dikarenakan dalam satu perusahaan memiliki karakteristik gudang dalam Pusat logistik Berikat (PLB) yang berbeda-beda. Dalam satu perusahaan Pusat logistik Berikat (PLB), pengusaha Pusat logistik Berikat (PLB) harus memiliki tujuan distribusi perusahaan yang jelas, sehingga nantinya pihak Bea dan Cukai dapat mengetahui lokasi dan perusahaan tujuan pengeluaran secara pasti.

Hal tersebut kemudian diperkuat melalui pernyataan Staf Direktorat Fasilitas Kepabeanan Direktorat Jenderal Bea dan Cukai, 16 Agustus 2018 pukul 09.30 WIB di Kantor Direktorat Jenderal Bea dan Cukai :

“Sampai Juni kemarin sih sudah ada 58 PLB di 79 lokasi. Jadi PLB itu dia bisa memiliki lebih dari 1 lokasi. Jadi 1 perusahaan bisa mempunyai PLB di 2 lokasi atau lebih. contohnya PT. Agility, perusahaan itu punya 11 lokasi PLB. Ada yang dia nimbun kakao, ada yg garmen, dan macam-macam lah. Lalu, ketika jadi PLB kan perusahaan itu dapat SKEP (surat izin) . Nah di SKEPnya itu, pertama dia dicantumkan barang yang ditimbun itu apa saja. Lokasinya dimana saja, pemilikinya siapa, perusahaan tujuan pengeluarannya siapa juga harus

jas. Perusahaan PLB harus punya MOU dengan perusahaan tujuan pengeluaran. Contohnya PT. Agility punya 100 lebih perusahaan tujuan pengeluaran. Jadi kita bisa tau Agility ini mensupply siapa saja. PT. Agility juga bisa merubah SKEPnya itu, bisa menambahkan atau mengurangi jumlah perusahaan-perusahaan yang bekerjasama. Bisa juga menambah atau mengurangi lokasi PLBnya.”

Berdasarkan penjelasan di atas, berikut ini terdapat tabel persebaran lokasi Pusat logistik Berikat (PLB) mulai dari kebijakan tersebut diresmikan pada tanggal 10 Maret 2016 hingga saat ini tahun 2018.

Tabel 9. Data Jumlah Penyelenggara dan Pengusaha dalam Pusat Logistik Berikat Tahun 2018

NO.	NAMA PERUSAHAAN	STATUS	PERSEBARAN LOKASI
1	Toyota Motor Manufacturing Indonesia	PLB/Pengusaha Dalam PLB	1 Gudang di Purwakarta
2	DAHANA (Persero)	PLB/Pengusaha Dalam PLB	1 Gudang di Purwakarta
3	PETROSEA Tbk	PLB/Pengusaha Dalam PLB	1 Gudang di Cikarang
		PLB/Pengusaha Dalam PLB	1 Gudang di Sorong
		PLB/Pengusaha Dalam PLB	1 Gudang di Balikpapan
4	Cipta Krida Bahari	PLB/Pengusaha Dalam PLB	1 Gudang di Purwakarta
		PLB/Pengusaha Dalam PLB	1 Gudang di Marunda
		PLB/Pengusaha Dalam PLB	1 Gudang di Tanjung Perak
		PLB/Pengusaha Dalam PLB	1 Gudang di Sorong
		PLB/Pengusaha Dalam PLB	1 Gudang di Balikpapan
5	Pelabuhan Penajam Banea Taka	PLB/Pengusaha Dalam PLB	1 Gudang di Marunda
		PLB/Pengusaha Dalam PLB	1 Gudang di Balikpapan

		PLB/Pengusaha Dalam PLB	
6	Vopak Terminal Merak	PLB/Pengusaha Dalam PLB	1 Gudang di Merak
7	Kamadjaja Logistics	PLB/Pengusaha Dalam PLB	1 Gudang di Tanjung Perak
8	Dunia Express Transindo	PLB/Pengusaha Dalam PLB	1 Gudang di Purwakarta
		PLB/Pengusaha Dalam PLB	1 Gudang di Marunda
9	Khrisna Bali International Cargo	PLB/Pengusaha Dalam PLB	1 Gudang di Denpasar
		PLB/Pengusaha Dalam PLB	1 Gudang di Ngurah Rai
10	Agility International	PLB/Pengusaha Dalam PLB	2 Gudang di Bekasi
		PLB/Pengusaha Dalam PLB	2 Gudang di Bandung
		PLB/Pengusaha Dalam PLB	2 Gudang di Tangerang
		PLB/Pengusaha Dalam PLB	1 Gudang di Gresik
		PLB/Pengusaha Dalam PLB	1 Gudang di Semarang
		PLB/Pengusaha Dalam PLB	1 Gudang di Sidoarjo
11	Gerbang Teknologi Cikarang	PLB/Pengusaha Dalam PLB	1 Gudang di Cikarang
12	United Tractors	PLB/Pengusaha Dalam PLB	1 Gudang di Marunda
		PLB/Pengusaha Dalam PLB	1 Gudang di Balikpapan
13	Dowell Anadrill Schlumberger	PLB/Pengusaha Dalam PLB	1 Gudang di Marunda
14	Lautan Luas Tbk	PLB/Pengusaha Dalam PLB	1 Gudang di Bekasi
		PLB/Pengusaha Dalam PLB	1 Gudang di Marunda
15	Indra Jaya Swastika	PLB	1 Gudang di Tanjung Perak

16	Taruna Bina Sarana	PLB/Pengusaha Dalam PLB	1 Gudang di Merak
17	Bina Sinar Amity	PLB/Pengusaha Dalam PLB	1 Gudang di Marunda
		PLB/Pengusaha Dalam PLB	1 Gudang di Bandar Lampung
		PLB/Pengusaha Dalam PLB	1 Gudang di Kota Baru
		PLB/Pengusaha Dalam PLB	1 Gudang di Jambi
18	Pertamina Drilling Service Indonesia	PLB/Pengusaha Dalam PLB	1 Gudang di Tangerang
19	Seamless Pipe Indonesia Jaya	PLB/Pengusaha Dalam PLB	1 Gudang di Merak
20	Transcon Indonesia	PLB/Pengusaha Dalam PLB	1 Gudang di Marunda
		PLB/Pengusaha Dalam PLB	1 Gudang di Medan
		PLB/Pengusaha Dalam PLB	1 Gudang di Palembang
21	Perta Arun Gas	PLB/Pengusaha Dalam PLB	1 Gudang di Lhokseumawe
22	Mitra Bandar Samudra	PLB	1 Gudang di Tanjung Pinang
23	Bumi Merak Terminalindo	PLB/Pengusaha Dalam PLB	1 Gudang di Merak
24	Garuda Maintenance Facility Aeroasia	PLB/Pengusaha Dalam PLB	1 Gudang di Bandara Intenational Soekarno-Hatta
25	Pindad	PLB/Pengusaha Dalam PLB	1 Gudang di Bandung
26	ICDX Logistik Berikat	PLB/Pengusaha Dalam PLB	1 Gudang di Pangkal Pinang
27	Mexis	PLB/Pengusaha Dalam PLB	1 Gudang di Balikpapan
28	Kawasan Berikat Nusantara (Persero)	PLB	1 Gudang di Marunda

29	Sumisho Global Logistics Indonesia	PLB/Pengusaha Dalam PLB	1 Gudang di Bekasi
30	Monang Sianipar Abadi	PLB/Pengusaha Dalam PLB	1 Gudang di Marunda
		PLB/Pengusaha Dalam PLB	1 Gudang di Semarang
31	Nittsu Lemo Indonesia Logistik	PLB/Pengusaha Dalam PLB	1 Gudang di Bekasi
32	Sumitronics Indonesia	PLB/Pengusaha Dalam PLB	1 Gudang di Bekasi
33	Megasetia Agung Kimia	PLB/Pengusaha Dalam PLB	1 Gudang di Marunda
34	Sarana Gemilang	PLB/Pengusaha Dalam PLB	1 Gudang di Marunda
35	Berkat Subuh Transpor	PLB/Pengusaha Dalam PLB	1 Gudang di Merak
36	Sari Sarana Kimiatama	PLB/Pengusaha Dalam PLB	1 Gudang di Merak
37	Sumber Indah Perkasa	PLB/Pengusaha Dalam PLB	1 Gudang di Bandar Lampung
38	Panca Kusuma Logistics	PLB	1 Gudang di Bekasi
39	Adiperkasa Ekabakti Industry	PLB/Pengusaha Dalam PLB	1 Gudang di Pasuruan
40	Dover Chemical	PLB/Pengusaha Dalam PLB	1 Gudang di Merak
41	ELEKTRISOLA Tbk	PLB/Pengusaha Dalam PLB	1 Gudang di Bekasi
42	Asinusa Putra Sekawan	PLB	1 Gudang di Sambu Belakang Padang
43	EMPRAWI	PLB/Pengusaha Dalam PLB	1 Gudang di Balikpapan
44	Trakindo Utama	PLB/Pengusaha Dalam PLB	1 Gudang di Marunda
		PLB/Pengusaha Dalam PLB	1 Gudang di Balikpapan

45	Panca Kusuma Raya	PLB/Pengusaha Dalam PLB	1 Gudang di Bekasi
46	Ikrar Bersama Mandiri	PLB	1 Gudang di Bogor
			1 Gudang di Tangerang
47	Nissho Solution Indonesia	PLB/Pengusaha Dalam PLB	1 Gudang di Purwakarta
48	Cargill Indonesia	PLB/Pengusaha Dalam PLB	1 Gudang di Gresik
49	Van Rees	PLB	1 Gudang di Bekasi
50	SUCOFINDO	PLB	1 Gudang di Marunda
51	CWT Commodities Services	PLB/Pengusaha Dalam PLB	1 Gudang di Bandar Lampung
52	Bimaruna Jaya	PLB/Pengusaha Dalam PLB	1 Gudang di Jakarta
53	Schlumberger	PLB/Pengusaha Dalam PLB	1 Gudang di Marunda
54	Baria Bulk Terminal	PLB/Pengusaha Dalam PLB	1 Gudang di Merak
55	Musim Mas	PLB/Pengusaha Dalam PLB	1 Gudang di Belawan
56	Wahana Logistindo	PLB/Pengusaha Dalam PLB	1 Gudang di Marunda
57	Sankyu Indonesia	PLB/Pengusaha Dalam PLB	1 Gudang di Bekasi
58	Avia Technics Dirgantara	PLB/Pengusaha Dalam PLB	1 Gudang di Bandara Intenational Soekarno-Hatta
59	Hitachi Transport System Indonesia	PLB/Pengusaha Dalam PLB	1 Gudang di Sidoarjo
60	Budi Texindo Prakarsa	PLB/Pengusaha Dalam PLB PLB/Pengusaha Dalam PLB	1 Gudang di Bogor
			1 Gudang di Tangerang
61	Semarang Autocomp Manufacturing Indonesia	PLB/Pengusaha Dalam PLB	1 Gudang di Semarang

62	Metro Logistik Indonesia	PLB/Pengusaha Dalam PLB	1 Gudang di Tangerang
63	Eastern Logistics	PLB/Pengusaha Dalam PLB	1 Gudang di Gresik
		PLB/Pengusaha Dalam PLB	1 Gudang di Balikpapan
64	Puninar Saranaraya	PLB/Pengusaha Dalam PLB	1 Gudang di Marunda
65	SMART Tbk	PLB/Pengusaha Dalam PLB	1 Gudang di Kota Baru

Sumber: Direktorat Jenderal Bea dan Cukai

2. Insentif yang Ditawarkan Pusat Logistik Berikat (PLB) terhadap Barang Impor.

Pusat Logistik Berikat (PLB) memiliki keunggulan dengan memberikan fleksibilitas dalam proses pengiriman barang. Hal tersebut juga didukung dengan beberapa insentif yang diberikan kepada pengusaha yang menimbun barangnya di Pusat Logistik Berikat (PLB). Pengusaha tersebut nantinya akan mendapatkan 2 (dua) keuntungan yaitu, dari sisi fiskal dan dari sisi prosedural. Selain fasilitas tersebut, setiap barang impor yang masuk ke dalam Pusat logistik Berikat (PLB) juga belum diberlakukan status larangan dan/atau pembatasan (lartas) seperti proses impor pada umumnya, dimana barang impor tersebut nantinya akan ditimbun di Tempat Penimbunan Sementara (TPS). Jika barang yang terkena lartas tersebut tidak menggunakan fasilitas Pusat Logistik Berikat (PLB) dan tidak memiliki Laporan Surveyor (LS), maka saat barang tersebut sampai di Indonesia akan langsung ditolak dan langsung dilakukan pengiriman kembali (*shippback*). Namun, jika barang lartas tersebut menggunakan fasilitas Pusat Logistik Berikat

(PLB), maka barang tersebut akan tetap masuk ke Indonesia. Barang lartas tersebut baru akan dikenai persyaratan tentang ketentuan larangan dan/atau pembatasan ketika barang tersebut diimpor untuk dipakai dari Pusat Logistik Berikat (PLB).

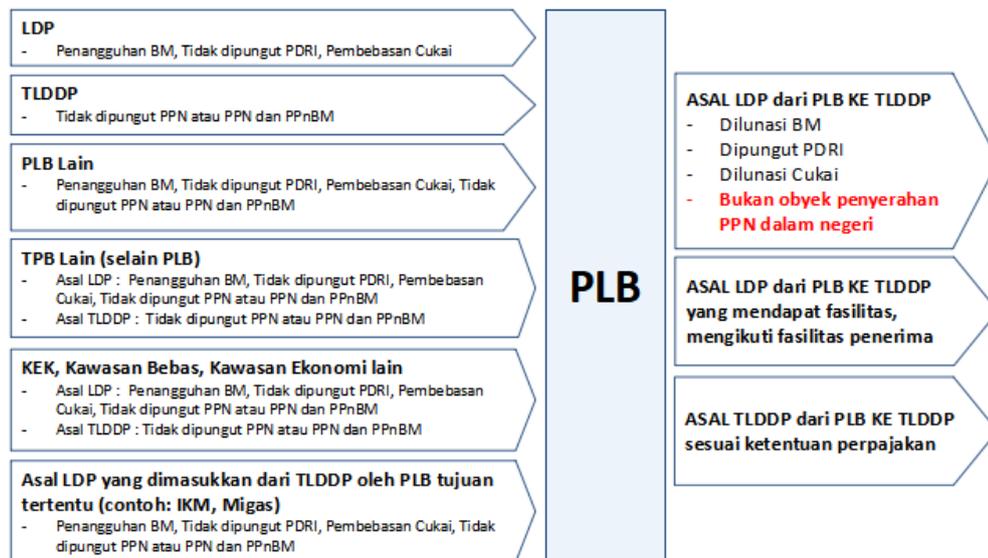
Hal tersebut kemudian diperkuat melalui pernyataan Staf Direktorat Fasilitas Kepabeanan Direktorat Jenderal Bea dan Cukai, 16 Agustus 2018 pukul 10.00 WIB di Kantor Direktorat Jenderal Bea dan Cukai :

“Jadi dia ada 2 keuntungan kalo menggunakan PLB. Pertama dari sisi fiskal, kedua dari sisi prosedural. Kalo prosedural jelas menguntungkan karna barang yang masuk PLB itu default hijau. Kalo dari sisi fiskal pertama dia ditanggihkan bea masuk dan PDRI nya. Jadi *cash flow* si importir itu masih bisa ditahan karna gak langsung harus bayar pajaknya. Yang ketiga, untuk ketentuan lartasnya dia masih ditanggihkan ketika masuk. Jadi ketika masuk PLB itu dia belum kena lartas. Baru ketika dia mengeluarkan barang dia harus memenuhi persyaratan lartasnya. Kalo dulu kan sebelum ada PLB, pada saat barang di pelabuhan importir harus mengurus lartasnya dulu. Belum lagi kalo barang itu kena jalur merah kan, jadi harus diperiksa fisik dulu. Nah proses itulah yang bikin lama. Nah ketika dia di PLB barang yg di pelabuhan langsung keluar dan langsung masuk PLB. Intinya dia keluar dulu kan, baru nanti ketika dia di PLB baru harus memenuhi persyaratan lartas itu. Jadi memang untuk *default* hijau itu hanya berlaku pada saat barang dikeluarkan dari pelabuhan. Yang mana *default* hijau ini gada kaitannya dengan lartas. Kalo lartas itu untuk barang yang dilarang seperti senjata api atau limbah B3 (bahan berbahaya dan beracun) dan dibatasi seperti barang yang jumlah impornya dibatasi oleh Kementerian Perdagangan.”

Selain itu, pernyataan tersebut juga diperkuat oleh Manager Operasional Penyelenggara Pusat Logistik Berikat PT. Agility International, 15 Agustus 2018 pukul 11.00 WIB di Warehouse Pusat Logistik Berikat PT. Agility International :

“Barang yang masuk kesini belum diharuskan membayar bea cukai, itulah enaknyanya. Jadi masuk dulu disini, udah statusnya gampang nanti urusan belakangan. Jadi barang yang akan dibeli atau di order oleh orang luar negeri atau orang lokal itu bisa masuk ke PLB ini. Lartas dan pemeriksaan lainnya juga bisa diselesaikan disini, kalo untuk item-item tertentu yang kena lartas contohnya kadungan besi baja gitu. Kayak *customer* kita Komatsu, beberapa *shipment* mereka kadang-kadang terkena lartas. Kalo masuk PLB, dia kena lartas tetep boleh masuk karena nanti urusan lartasnya akan diselesaikan di

PLB. Jadi barang yang masuk PLB, bea masuknya dibayarkan belakangan tidak dibayarkan di muka, beda dengan yang non-PLB. Nah kalo masuk PLB, setelah semuanya diselesaikan baru boleh dilakukan pengeluaran, dan pengeluarannya pun secara parsial. Jadi perhitungannya dilakukan saat pengeluaran, saat pemasukan pake BC 1.6 tidak ada hitung-hitungan bea masuknya berapa, yang penting masuk dulu.”



Gambar 11. Perlakuan Kepabeanan dan Perpajakan Pusat Logistik Berikat

Sumber: Direktorat Jenderal Bea dan Cukai

Insentif fiskal seperti diberikannya penangguhan bea masuk terhadap barang yang akan ditimbun di Pusat Logistik Berikat (PLB), sebelumnya juga telah diterapkan di Gudang Berikat (GB). Namun, perbedaannya terletak pada proses pengeluaran barang. Jika dalam Gudang Berikat (GB), barang impor yang telah ditimbun akan dikeluarkan secara langsung sesuai dengan total keseluruhan barang yang telah ditimbun. Sementara, dalam Pusat Logistik Berikat (PLB), barang impor yang telah ditimbun dapat dikeluarkan secara parsial. Hal tersebut memberikan keuntungan lebih pada pengusaha Pusat Logistik Berikat (PLB), sehingga barang tersebut tidak dikenakan biaya progresif karena terlalu lama menimbun di pelabuhan.

Hal tersebut kemudian diperkuat melalui pernyataan Staf Direktorat Fasilitas Kepabeanan Direktorat Jenderal Bea dan Cukai, 16 Agustus 2018 pukul 10.00 WIB di Kantor Direktorat Jenderal Bea dan Cukai :

“Tapi selama dia di PLB dia masih ditanggihkan pajak dan bea masuknya, sama kayak GB. Nah ketika barang itu dikeluarkan baru dia dibayar. Bedanya kalo di PLB barangnya itu bisa dikeluarkan sedikit demi sedikit. Jadi misalnya dia belinya 100, dia keluarin 5 5 5 5 itu bisa. Bayarnya juga sesuai dengan barang yang dikeluarkan. Kenapa? Tujuannya adalah karna dulu kan orang nimbun itu di gudang milik Singapura,,jadi ketika dia butuh dia impor sedikit demi sedikit. Kalo dia masukin ke Indonesia langsung kena pajak dia gak sanggup karena besar. Nah hal itu menimbulkan biaya yang tinggi, biaya logistik yang tinggi karena banyak tangan/banyak alur lah bisa dibilang. Kalo dia bisa langsung mendekatkan logistiknya ke industrinya itu maka biayanya akan semakin murah.”

Pernyataan tersebut juga diperkuat oleh Pengusaha Pusat Logistik Berikat, 15 Agustus 2018 pukul 13.00 WIB di Warehouse Pusat Logistik Berikat PT. Agility International :

“...karena kita mengimpor banyak barang juga. Jadi gudang kita gak muat kalo semua barang harus ditaruh di sana. Gak mungkin kan barang yang sudah diimpor ditimbun terus di pelabuhan, karena biaya timbunnya juga mahal. Sementara kalo barang kita masukin PLB, keamanan barang kita terjamin, terus saat kita masukin barang juga belum harus membayar kewajiban pabeannya. Bayarnya nanti saat kita order barang untuk dikeluarkan. Untuk pengeluarannya juga bisa parsial, jadi bisa sedikit demi sedikit sesuai kebutuhan kita.”

Disamping insentif fiskal yang diberikan kepada pengusaha Pusat Logistik Berikat (PLB), terdapat insentif lainnya berupa kemudahan dalam segala perizinan administratif. Kemudahan perizinan tersebut didapatkan oleh pengusaha yang memiliki citra baik dalam kegiatan impor maupun ekspor. Hal tersebut terjadi karena syarat untuk menjadi pengusaha dalam Pusat Logistik Berikat sangat ketat. Penyelenggara Pusat Logistik Berikat (PLB) juga berperan dalam mewujudkan kemudahan perizinan dengan dibentuknya *Liaison Officer*. Segala

bentuk dokumen yang bersangkutan akan diurus dengan menggunakan sistem dan diawasi langsung oleh pihak Direktorat Jenderal Bea dan Cukai.

Hal tersebut kemudian diperkuat melalui pernyataan Staf Direktorat Fasilitas Kepabeanan Direktorat Jenderal Bea dan Cukai, 16 Agustus 2018 pukul 10.00 WIB di Kantor Direktorat Jenderal Bea dan Cukai :

“Jadi di PLB itu ada yg namanya *Liaison officer*, itu bagian yang mengurus semua dokumen barang mulai dari barang sampai di pelabuhan sampai barang tersebut masuk ke PLB. Intinya gini, kalo dulu sampai sekarang di GB itu ada petugas bea cukai. Ibaratnya kayak polisi itu jaga di perempatan jalan gitu yang belum ada lampu merahnya jd barang bisa bebas keluar masuk. Tapi kalo di PLB ini sudah ada rambu lalu lintas, yaitu sudah *by system*. Dia waktunya *get out* ya dia keluar, dan *get in* dia masuk. Jika ada kesalahan, kalo dulu importir tersebut pasti akan nyalahin pihak yang menjaga lokasi tersebut kan seperti polisi tadi yang menjaga perempatan yang belum ada rambu lalu lintasnya. Maka pasti ada permasalahan seperti, tadi diperbolehkan jalan kok sama pak A. tapi kok sama pak B malah ditilang. Jadi polisinya lah yang disalahin, istilahnya seperti itu. Kalo yang PLB kan dia sudah *by system* kan. Ketika hijau dia hijau, tapi ketika dia merah terus dia langsung keluar ya dia yang salah sendiri. Dia bisa kena sanksi.”

Dukungan penyelenggara Pusat Logistik Berikat (PLB) terhadap kemudahan dan fleksibilitas pengiriman barang juga dibuktikan dengan adanya beberapa bentuk fasilitas yang diberikan. Fasilitas tersebut berupa *ocean freight, air freight, marine and transportation insurance, fairs and events logistics, project logistics, domestics distribution, contract logistics, customs brokerage*. Hal tersebut kemudian diperkuat oleh Manager Operasional Penyelenggara Pusat Logistik Berikat PT. Agility International, 15 Agustus 2018 pukul 11.00 WIB di Warehouse Pusat Logistik Berikat PT. Agility International :

“Nah ini tadi yang saya sampaikan, ini adalah *services* yang ada di Agility Indonesia antara lain *ocean freight, air freight, marine and transportation insurance, fairs and events logistics, project logistics, domestics distribution, contract logistics, customs brokerage*. Nah ini untuk *ocean freight*, beberapa fasilitasnya ada *full kontainer load (FCL), less than kontainer load (LCL)*, dan *breakbulk & out-of-gauge cargo*. Kalo layanan *fairs and events logistics* itu

lebih kepada impor sementara untuk *support* acara seperti pameran-pameran yang barangnya berasal dari luar negeri yang masuk ke Indonesia untuk *display* atau menjadi contoh *prototype* saja misalnya. Lalu, untuk *customs brokerage* adalah tim kepabeanan untuk penyelesaian urusan kepabeanannya di pelabuhan untuk kegiatan ekspor maupun impor, untuk darat maupun laut. Selanjutnya *contract logistics* ini lebih menitikberatkan ke jasa pergudangan. Nah pergudangan disini ada 2 jenis yaitu pergudangan yang biasa dan pergudangan yang berikat. Nah PLB itu masuknya yang gudang berikat. Kalo yang *non-bonded* itu kayak Nike, Herbalife, Puma, dan sebagainya. Jadi barang-barang yang masuk *non-bonded* ini semuanya sudah menyelesaikan kepabeanannya. Tapi kalo barang yang masuk ke PLB, karena saat masuk masih ditanggihkan jadi nanti dapet fasilitas yaitu pake BC 1.6. Berikutnya ada *project logistics*, ini sifatnya lebih ke proyek barang-barang yang sifatnya tidak sesuai standart. Maksudnya adalah barang-barang tersebut *over size*, *over line*, atau *over capacity*. Ada juga *domestics distribution* ini yang transportasi ya, karena pengiriman kita untuk menunjang kegiatan bisnis memang harus ada proses distribusi. Nah disitu kita ada tim *domestics distribution*. Untuk distribusinya sendiri memang kita ada mobil pengangkut sendiri ada juga mobil yang kita kerjasama. Jadi tidak memungkiri bahwa semuanya kita tidak bisa memiliki aset untuk transportasi karna akan butuh modal yang besar. Tapi disini kita istilahnya bagaimana caranya kita untuk tetap bisa melayani *customer*. Kita melakukan sistem kontrak atau sistem kerjasama atau sewa dengan perusahaan-perusahaan lain yang notabennya mereka adalah bagian dari kita, jadi customer taunya adalah kita. Jadi nantinya tetap semua kontrol dan lainnya harus mengikuti aturan PT. Agility.”



Gambar 12. Bentuk Pelayanan PT. Agility International

Sumber: PT. Agility International

Insentif dalam Pusat Logistik Berikat (PLB) telah mendapatkan respon baik oleh para pengusaha Pusat Logistik Berikat (PLB). Hal tersebut kemudian diperkuat melalui pernyataan Staf Direktorat Fasilitas Kepabeanan Direktorat Jenderal Bea dan Cukai, 16 Agustus 2018 pukul 10.00 WIB di Kantor Direktorat Jenderal Bea dan Cukai :

“Kalo dari sisi pengguna jasa banyak yang telah mengapresiasi kebijakan PLB ini. Karna kenapa? Pertama, arus barang menjadi lebih lancar. Karena bahan baku menjadi semakin dekat dengan industrinya. Kedua, dia gak perlu nimbun barang di Singapura. Ketiga, dia bisa *mengcreate* bisnis dia sendiri di Indonesia. Misalnya, ada orang yang nitip beli gitu, dia bisa. Kalo dulu kan dia harus beli barangnya dulu, nah kalo gak laku gimana. Keempat, sudah jelas untuk *supporting* Industri Kecil Menengah.”

Kriteria dan persyaratan yang telah ditetapkan oleh pemerintah seperti ketersediaan *IT Inventory* dalam Pusat Logistik Berikat (PLB), menjadi salah satu faktor penting dalam memberikan kemudahan pengoperasian barang impor tersebut. Sistem pengendalian internal yang berbasis komputer tersebut berfungsi sebagai sistem penelusuran barang. Artinya, baik penyelenggara dan pengusaha Pusat Logistik Berikat (PLB) serta Direktorat Jenderal Bea dan Cukai dapat dengan jelas mengontrol pergerakan pemindahan barang dari pelabuhan hingga sampai ke Pusat Logistik Berikat (PLB). Pergerakan barang tersebut bahkan masih terus dikontrol mulai dari barang dikeluarkan dari Pusat Logistik Berikat hingga sampai ke *customer*. Sehingga pengusaha dapat merasakan kemudahan pelayanan, kecepatan, akurasi, juga fleksibilitas dari fasilitas Pusat Logistik Berikat (PLB).

Hal tersebut kemudian diperkuat oleh Manager Operasional Penyelenggara Pusat Logistik Berikat PT. Agility International, 15 Agustus 2018 pukul 11.00 WIB di Warehouse Pusat Logistik Berikat PT. Agility International :

“Mengenai PLB pasti ada pro dan kontra. Yang pro pasti ya mulai dari kecepatan, akurasi, kemudahan, pelayanan, fleksibilitas juga, dan ya banyak sekali keuntungan ataupun fasilitas yang telah diberikan oleh bea cukai kepada kami sebagai penyelenggara PLB. Artinya *customer-customer* yang mau masuk sebagai *customer* kita bisa menikmati fasilitas itu. Kemudian kita juga pasang *e-sell* di kontainer dimana ketika barang keluar dari Tanjung Priok dan dikirim ke PLB, terdapat alat untuk pengontrol pergerakan pemindahan barang dari pelabuhan ke PLB. Jadi di pelabuhan itu kita juga ada tim *customs clearance* yang berjaga untuk memasang *e-sell*, jadi sebelum keluar *e-sell* itu sudah dipasangkan, karena *e-sell* itu wajib untuk dipasangkan.”

Penangguhan bea masuk yang diberikan kepada pengusaha Pusat Logistik Berikat (PLB) saat ini telah dimanfaatkan dengan baik. Beberapa pengusaha memainkan caranya untuk semakin tidak dikenai bea masuk pada saat pengeluaran barang dari Pusat Logistik Berikat (PLB). Hal tersebut kemudian diperkuat oleh Manager Operasional Penyelenggara Pusat Logistik Berikat PT. Agility International, 15 Agustus 2018 pukul 11.00 WIB di Warehouse Pusat Logistik Berikat PT. Agility International :

“Tapi sekarang banyak customer juga sudah pintar, mereka ngeluarin barangnya dari PLB biar gak kena bea masuk mereka nunjukin COO (*Certificate of Origin*) atau biasa disebut SKA (Surat Keterangan Asal). Yang penting pada saat barang masuk sudah ditunjukkan bahwa importir itu mau mengajukan COO. Ada lagi yang lebih pintar, dia gamau kena PPh, ngajuinlah dia surat bukti bahwa bebas pengenaan PPh dari kantor pajak. Jadi kita harus fleksibel lah, kita harus tau hal-hal apa saja yang memang bisa menggugurkan atau mengurangi bea masuk-bea masuk tersebut. Jadi banyak sekali keuntungannya disini.”

Berbagai insentif dan kemudahan yang diberikan kepada pengusaha yang menimbun barangnya di Pusat Logistik Berikat (PLB), hingga bulan Agustus

2018 telah banyak perusahaan yang memindahkan barangnya dari gudang milik Singapura lalu dimasukkan ke dalam Pusat logistik Berikat Indonesia. Saat ini nilai devisa yang berasal dari persediaan bahan baku setiap perusahaan yang menimbun barangnya di Pusat Logistik Berikat (PLB) jika dijumlah akan senilai 75.178.947.355.484 Triliun Rupiah. Bea masuk yang telah ditangguhkan senilai 32.023.049.553.246.900 Kuadtriliun Rupiah. Hal tersebut kemudian diperkuat oleh data yang telah diberikan pihak Direktorat Jenderal Bea dan Cukai.

Tabel 10. Data Jumlah Inventory yang Ditimbun dalam Pusat Logistik Berikat Indonesia Tahun 2016-2018

Bulan	Nilai Devisa (USD)	Bea Masuk Ditangguhkan (IDR)	Jml Dokumen
Mar16	0	0	3
Apr16	38,111,282	658,972,953	40
May16	62,710,370	3,356,837,522	60
Jun16	57,716,942	2,235,319,694	71
Jul16	52,571,250	4,773,191,353	67
Aug16	59,068,666	6,777,483,012	89
Sep16	48,962,518	9,047,284,135	98
Oct16	69,922,345	7,877,147,399	173
Nov16	57,692,832	24,436,613,108	256
Dec16	80,617,361	29,609,171,130	382
Jan17	82,196,142	17,865,392,250	487
Feb17	95,004,599	49,036,072,865	435
Mar17	98,669,111	59,757,605,006	554
Apr17	122,749,524	391,754,570,551	750
May17	149,608,525	68,196,346,082	1199

Jun17	169,919,724	55,707,124,239	2416
Jul17	213,356,985	107,905,881,682	2722
Aug17	229,571,377	76,367,198,800	2793
Sep17	235,337,112	71,972,830,783	3187
Oct17	327,613,550	82,907,896,784	3629
Nov17	204,382,267	75,869,142,460	3513
Dec17	208,378,784	73,492,664,171	2898
Jan18	284,097,199	81,629,833,162	3356
Feb18	275,925,491	122,892,699,143	3205
Mar18	306,632,213	123,184,644,498	3592
Apr18	276,659,595	110,458,266,738	3651
May18	324,686,082	153,573,788,699	3657
Jun18	244,734,780	87,722,919,434	2537
Jul18	448,771,771	162,166,635,205	3917
Aug18	216,429,983	86,486,965,004	2065

Sumber: Direktorat Jenderal Bea dan Cukai.

3. *Dwelling Time* setelah pembangunan Pusat Logistik Berikat (PLB)

Terdapat 3 (tiga) bagian dalam proses *Dwelling Time* yaitu, *pre-customs clearance*, *customs clearance*, dan *post-customs clearance*. Pada tahap *pre-customs clearance*, merupakan waktu yang diperlukan sejak peti kemas dibongkar dari kapal sampai dengan Pemberitahuan Pabean Impor (PIB) mendapatkan nomor pendaftaran. Bagi importir yang menggunakan fasilitas Pusat Logistik Berikat (PLB), tahapan proses *Dwelling Time* seperti *pre-customs clearance* dan *customs clearance* akan dilaksanakan di Pusat Logistik berikat

(PLB). Jadi setiap barang impor tersebut akan otomatis mendapatkan Surat Perintah Pengeluaran Barang (SPPB).

Hal tersebut kemudian diperkuat melalui pernyataan Staf Direktorat Fasilitas Kepabeanan Direktorat Jenderal Bea dan Cukai, 16 Agustus 2018 pukul 10.00 WIB di Kantor Direktorat Jenderal Bea dan Cukai :

“Terus kalo konsep *Dwelling Time* seperti yang saya jelaskan tadi. Untuk menghitung *Dwelling Time* itu kita liat 3. Pertama, *pre-customs clearance*. Kedua, *customs clearance*. Ketiga, *post-customs clearance*. *Pre-customs clearance* itu apa, yaitu ketika dia dibongkar dari kapal sampai dengan dapat nomor pendaftaran. Ini semua proses *pre-customs clearance*. Kalo *customs clearance* ketika dia sudah dapat nomor pendaftaran sampai dengan SPPB. Kalo dia di PLB, itu *defaultnya* PLB itu kan hijau ya. Jadi dia langsung SPPB. Intinya barang yang masuk PLB itu *defaultnya* hijau. Kecuali dia kena *random check*.”

Tujuan pemerintah menerbitkan kebijakan Pusat Logistik Berikat (PLB) bukan hanya menumpuk barang impor atau ekspor untuk dijual, melainkan juga untuk memperlancar arus barang di pelabuhan seperti menekan waktu tunggu bongkar muat barang di pelabuhan atau *Dwelling Time*. Dengan adanya peraturan baru mengenai perluasan cakupan karakteristik gudang Pusat Logistik Berikat (PLB), maka perubahan waktu yang terjadi terhadap *Dwelling Time* di pelabuhan Indonesia dapat dilihat dengan mengklafikasikan terlebih dahulu setiap karakteristik gudang dalam Pusat Logistik Berikat (PLB). Perubahan waktu *Dwelling Time* di pelabuhan tidak signifikan apabila seluruh waktu *Dwelling Time* disetiap karakteristik dirata-rata menjadi satu. Hal tersebut dikarenakan setiap gudang memiliki karakteristik masing-masing.

Sebagai contoh terhadap Pusat Logistik Berikat (PLB) pendukung kegiatan *hub cargo* udara. Gudang tersebut memiliki karakteristik yaitu pengangkutan

barang-barang besar sehingga proses distribusi barang tersebut akan memakan waktu yang cukup lama. Sama halnya dengan Pusat Logistik Berikat (PLB) *Floating Storage*, proses distribusi barang tersebut melalui laut sehingga akan memakan waktu yang cukup lama. Dua karakteristik gudang yang telah disebutkan dapat mencatat waktu yang berbeda-beda dengan karakteristik gudang lainnya. Bahkan untuk karakteristik gudang lainnya dapat mencatat waktu hanya dengan hitungan menit dan jam.

Hal tersebut kemudian diperkuat melalui pernyataan Staf Direktorat Fasilitas Kepabeanan Direktorat Jenderal Bea dan Cukai, 16 Agustus 2018 pukul 10.00 WIB di Kantor Direktorat Jenderal Bea dan Cukai :

“Lamanya *Dwelling Time* sebelum PLB kalo saya liat dia naik turun naik turun tidak stabil, krna memang Priok merata-rata dari semuanya sesuai karakteristik PLB nya. Jadi yang kecil itu ngecilin datanya, tapi yang besar ya dia malah besarin datanya. Misalkan bulan januari *hub cargo* udara ngimpor maka bulan ini rata-rata di Priok tinggi. Tapi kalo bulan depan dia gak impor ya dia rendah. Jadi emang harus didetailin lagi. Jadi misalkan kita dapet data *Lead Time* atau *Dwelling Time*, itu gabisa disamakan semua misalnya dia satu jam atau dua jam terus ternyata yang *hub cargo* udara dia 24 jam . Itu gabisa langsung kita rata rata, misal 20 PLB langsung dijumlah dibagi 20 itu gabisa. Jadi itungannya per PLB sendiri-sendiri. Misal *hub cargo* udara ya dia kan mengangkut barang-barang besar, gamungkin dia mengeluarkan barang cuman satu jam, dia akan lama prosesnya karna karakteristik barangnya itu. Kedua, misalnya *floating storage*, diakan ditengah laut barangnya, dia mau masukin juga atau mau ngeluarin itu juga lama. Jadi dia beda sama temen-temennya yang lain. Mungkin yg lain malah bisa hitungan menit kan, jadi yg bedain itu ya karakteristik PLB nya.”

Pemanfaatan Pusat Logistik berikat (PLB) oleh para pengusaha dirasa cukup menguntungkan. Pasalnya, bagi pengusaha yang menimbun barang di Pusat Logistik berikat (PLB) dapat meminimalisir pemborosan keuangan perusahaan seperti dari segi penyimpanan, batas waktu pemakaian peti kemas di dalam pelabuhan (*demurrage*), relokasi barang, juga proses pengangkutan. Keuangan

perusahaan akan semakin terbuang dikarenakan biaya untuk penimbunan barang di pelabuhan tidak sedikit. Terhadap barang yang ditimbun juga belum terjamin keamanannya, karena setiap kontainer di pelabuhan belum disisipkan alat pengaman seperti *e-sell*. Jadi, dengan kebijakan Pusat Logistik Berikat (PLB), perusahaan dapat menurunkan biaya logistiknya karena bisa terhindar dari biaya tambahan di pelabuhan.

Hal tersebut kemudian diperkuat oleh Manager Operasional Penyelenggara Pusat Logistik Berikat PT. Agility International, 15 Agustus 2018 pukul 11.00 WIB di Warehouse Pusat Logistik Berikat PT. Agility International :

“Banyak sekali loh mba. Pertama, *minimize business waste (storage, demurrage, relocation & air freight)* artinya dari segi *storage* yang dulu disini harus penumpukannya lama karena harus menyelesaikan perhitungan BC 2.0 nya. Belum lagi jalur merah dan segala macam seperti biaya *storage, demurrage*, belum lagi kalo misalnya lebih dari seminggu tau-tau barangnya sudah di pindahkan ke tempat lain atau TPS lain, itu bisa saja terjadi untuk yang non-PLB tadi. Udah ngurusin pembayarannya susah, terus penetapan jalur merah, terus pas dicek lagi kontainernya ternyata sudah dipindah dari tempat satu ke tempat lain. Karena memang di Tanjung Priok kondisi sangat penuh, karena semuanya masih tersentralisasi di Priok, mulai dari kawasan Tangerang sampai ke Subang, Bogor, Sukabumi, itu semua masih mengandalkan Tanjung Priok. Jadi gimana pelabuhan Tanjung Priok gak membludak kan. Nah disitu, dengan adanya PLB begitu datang cuma butuh waktu sehari maksimal 2 hari sudah bisa dikeluarkan dan masuk ke PLB.”

Pengusaha Pusat Logistik Berikat (PLB) dapat pula mengukur biaya yang akan dikeluarkan secara akurat. Barang tersebut memiliki akurasi waktu yang dapat diprediksi oleh penyelenggara Pusat Logistik Berikat (PLB), sehingga pengusaha akan mengetahui barang tersebut kapan akan sampai. Akurasi waktu tersebut dapat berdampak kepada harga barang yang akan dipasarkan ke *customer*. Jika proses pengiriman barang tersebut tidak melalui Pusat Logistik Berikat (PLB),

maka importir tidak dapat memastikan akurasi biaya yang akan dikeluarkan. Hal ini tentu disebabkan oleh dampak *Dwelling Time* di pelabuhan Indonesia.

Hal tersebut kemudian diperkuat oleh Manager Operasional Penyelenggara Pusat Logistik Berikat PT. Agility International, 15 Agustus 2018 pukul 11.00 WIB di Warehouse Pusat Logistik Berikat PT. Agility International :

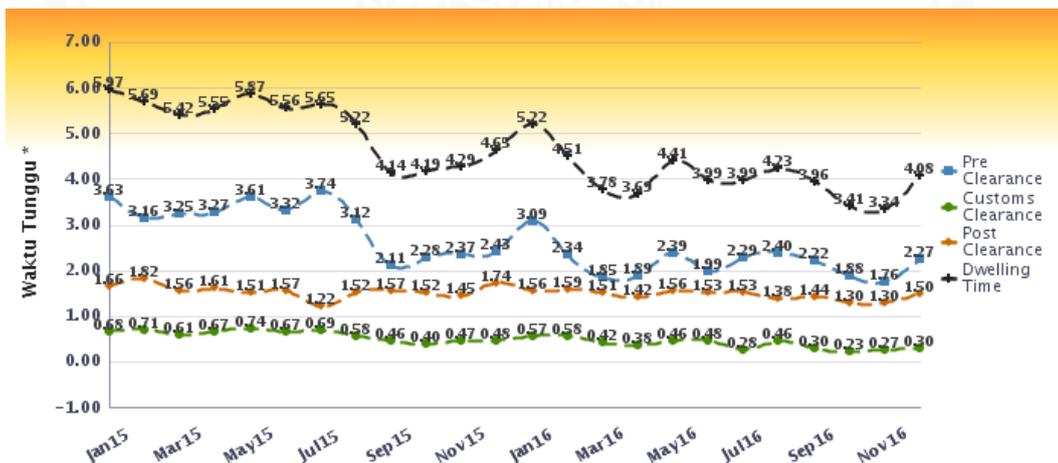
“Kedua, *cost effectiveness with accurate*. Jadi barang yang masuk itu dengan skema PLB itu sudah dapat diprediksikan, karena orang impor sudah tau dalam satu dua hari bayar *storagenya* sekian, bayar sewa PLB sekian, dan biaya lainnya seperti pengeluaran barangnya juga sudah dapat diprediksikan. Sehingga importir juga sudah tau harus jual ke *customer* dengan harga berapa. Tapi coba yang non-PLB, kita mau jualan mainan contohnya kita gaktau mau jual ke *customer* dengan harga berapa. Karena belum tentu barang dikirimkan dari luar negeri bisa langsung cepet sampai ke importir itu, belum lagi kalo misalkan ternyata kontainernya kena *demurrage*. Wah harga jual mainnanya jadi bisa lebih mahal lagi.”

Beralihnya tempat penimbunan barang dari pelabuhan ke Pusat Logistik Berikat (PLB) secara tidak langsung dapat meningkatkan volume impor dan arus kas yang sehat. Importir dapat mengimpor hingga 10 (sepuluh) kontainer tanpa biaya *progressive*, karena barang tersebut tidak akan membutuhkan waktu lama untuk disimpan di dalam kontainer. Barang dari pelabuhan akan langsung dibawa ke Pusat Logistik Berikat (PLB) untuk ditimbun, sehingga proses *customs clearance* menjadi lebih cepat dari barang yang non-PLB. Waktu tunggu bongkar muat barang di pelabuhan atau *Dwelling Time* dapat diketahui dan dipastikan oleh penyelenggara Pusat Logistik Berikat (PLB).

Hal tersebut kemudian diperkuat oleh Manager Operasional Penyelenggara Pusat Logistik Berikat PT. Agility International, 15 Agustus 2018 pukul 11.00 WIB di Warehouse Pusat Logistik Berikat PT. Agility International :

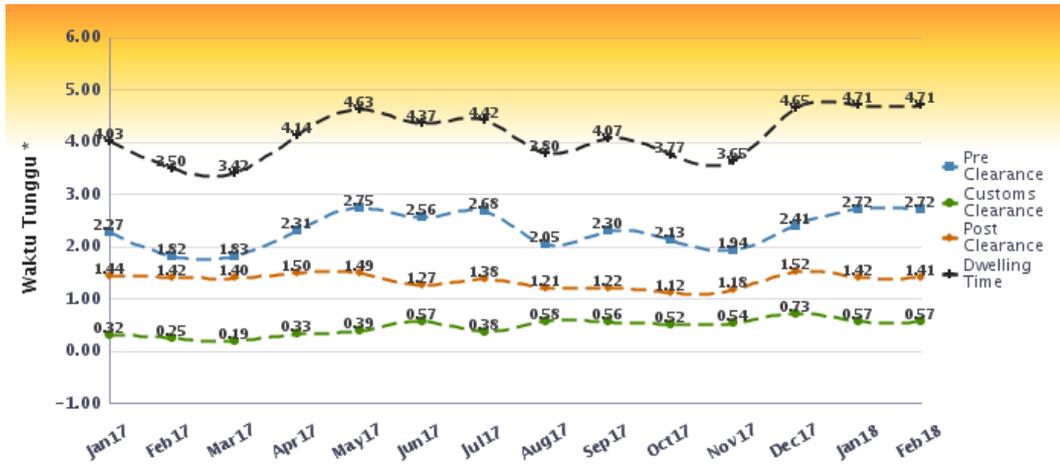
“Ketiga, *increase volume direct import with zero DOH stocks & healthy cash flow*. Jadi mereka bisa menambah volume barang yang mereka impor. Jadi kalo selama ini para importir atau pengusaha-pengusaha yang memiliki *warehouse* kecil ya mereka kalo order barang jadi sedikit-sedikit. Gak mungkin lah mereka gudangnya kecil malah impor sampai 10 kontainer, begitu masuk ke gudang terus mau taruk dimana gitu kan. Ujung-ujungnya malah nyimpen di kontainer. Emang nyimpen di kontainer gratis? Kan engga. Ya kayak gitulah, solusinya dengan PLB tadi itu tuh. Bisa impor 10 kontainer atau lebih, yakan yang penuh nanti PLBnya buka gudangnya mereka. Order barang dari PLB juga suka-suka dia sesuai kebutuhannya karena gak harus langsung 10 kontainer diambil langsung. Terus memastikan untuk alur atau *supply* barang ke *customer* itu bisa terjaga ya. Karena itu, kecepatan dari *customs clearance*, jadi kontainer *Dwelling Time* itu bisa kebaca ya dan *Dwellingnya* jadi bisa ketahuan. Berapasih pak *Dwelling Timenya*? 1-2 hari bisa? Bisa. Cuman kalo yang non-PLB bisa? Siapa bisa jamin. Tapi PLB bisa jamin. Jadi intinya adalah *Dwelling Time* dengan menggunakan PLB itu bisa kurang dari 3 hari.”

Hingga saat ini, *Dwelling Time* di pelabuhan Tanjung Priok terlihat mengalami penurunan pada tahap *pre-customs clearance*, *customs clearance*, dan *post-customs clearance* setelah diresmikannya fasilitas Pusat Logistik Berikat (PLB) pada tanggal 10 Maret 2016. Hal tersebut kemudian juga diperkuat oleh data yang telah diberikan pihak Direktorat Jenderal Bea dan Cukai.



Gambar 13. Grafik *Dwelling Time* di Pelabuhan Tanjung Priok Pada Bulan Januari 2015 - Desember 2016

Sumber: Direktorat Teknis Kepabeana, DJBC



Gambar 14. Grafik Dwelling Time di Pelabuhan Tanjung Priok Bulan Januari 2017 - Februari 2018

Sumber: Direktorat Teknis Kepabeana, DJBC

C. Analisis dan Interpretasi

Pusat Logistik Berikat dalam Upaya Pemangkasan Dwelling Time di Pelabuhan Tanjung Priok

Kebijakan mengenai Pusat Logistik Berikat (PLB) telah diatur dalam Peraturan Menteri Keuangan Republik Indonesia Nomor 28/PMK.04/2018 tentang Perubahan Atas Peraturan Menteri Keuangan Nomor 272/PMK.04/2015 tentang Pusat Logistik Berikat. Kebijakan tersebut merupakan salah satu bagian dari Paket Kebijakan Ekonomi Jilid II yang dikeluarkan pemerintah. Kebijakan tersebut bertujuan untuk mengatasi *Dwelling Time* di pelabuhan yang terbilang masih tinggi, serta mengatasi tingginya biaya logistik Indonesia yang menyebabkan industri menjadi tidak kompetitif. Keberhasilan suatu penerapan kebijakan dapat diukur dari tercapai atau tidaknya tujuan yang ingin diraih. Menurut Grindle dalam Subarsono (2012:93), keberhasilan implementasi



dipengaruhi oleh dua variabel besar, yakni isi kebijakan yang terdiri dari 6 (enam) cakupan dan lingkungan implementasi yang terdiri dari 3 (tiga) cakupan.

Isi kebijakan yang diimplementasikan pada penelitian ini adalah kebijakan Pusat Logistik Berikat dalam upaya pemangkasan *Dwelling Time* di pelabuhan Tanjung Priok. Cakupan pertama dari variabel isi kebijakan yaitu, sejauh mana kepentingan kelompok sasaran termuat dalam isi kebijakan. Kebijakan Pusat Logistik Berikat dalam peraturannya telah menetapkan beberapa bentuk fasilitas yang didapatkan oleh penyelenggara dan pengusaha Pusat Logistik Berikat, serta pengusaha dalam Pusat Logistik Berikat. Pada prakteknya, instansi Bea dan Cukai telah memberikan bentuk fasilitas tersebut kepada kelompok sasaran yang termuat dalam isi kebijakan. Fasilitas tersebut juga telah dirasakan langsung oleh penyelenggara dan pengusaha Pusat Logistik Berikat, serta pengusaha dalam Pusat Logistik Berikat.

Cakupan kedua dari variabel isi kebijakan yaitu, jenis manfaat yang diterima oleh kelompok sasaran. Kebijakan Pusat Logistik Berikat jelas memberikan manfaat kepada penyelenggara dan pengusaha Pusat Logistik Berikat, serta pengusaha dalam Pusat Logistik Berikat dalam melakukan proses impor barang. Kecepatan pengiriman barang impor melalui pelabuhan menjadi lebih cepat, sehingga *Dwelling Time* di pelabuhan menjadi menurun.

Cakupan ketiga dari variabel isi kebijakan yaitu, sejauh mana perubahan yang diinginkan dari sebuah kebijakan. Salah satu yang menjadi tujuan pemerintah dalam menerbitkan kebijakan Pusat Logistik Berikat yaitu memangkas *Dwelling Time* di pelabuhan. Dalam jangka waktu 2 (dua) tahun sejak diresmikannya Pusat

Logistik Berikat, telah tercatat *Dwelling Time* di pelabuhan Tanjung Priok mengalami penurunan.

Cakupan keempat dari variabel isi kebijakan yaitu, apakah letak sebuah program sudah tepat. Kebijakan Pusat Logistik Berikat merupakan program pemerintah yang dirasa cukup tepat dalam menangani tingginya biaya logistik di Indonesia. Dalam hal ini, dengan beroperasinya Pusat Logistik Berikat di wilayah Indonesia, industri dalam negeri akan semakin mudah dalam mendapatkan bahan baku dan bahan penolong yang selama ini diperoleh dari impor.

Cakupan kelima dari variabel isi kebijakan yaitu, apakah kebijakan telah menyebutkan implementornya dengan rinci. Pada Peraturan Menteri Keuangan Republik Indonesia Nomor 28/PMK.04/2018 Tentang Pusat Logistik Berikat dan Peraturan Direktorat Jenderal Bea dan Cukai Nomor PER-11/BC/2018 Tentang Tata Laksana Pusat Logistik Berikat, telah menetapkan Direktorat Jenderal Bea dan Cukai sebagai instansi yang bertanggung jawab melakukan pengawasan dalam Pusat Logistik Berikat. Segala bentuk proses pengelolaan dan perusahaan dalam Pusat Logistik Berikat telah menjadi tanggung jawab penyelenggara dan pengusaha Pusat Logistik Berikat. Dalam hal ini, penyelenggara Pusat Logistik Berikat menyediakan dan mengelola kawasan untuk kegiatan perusahaan Pusat Logistik Berikat yang dilakukan oleh Pengusaha Pusat Logistik Berikat. Segala bentuk kegiatan Pusat Logistik Berikat akan diawasi pihak Bea dan Cukai melalui *IT Inventory* yang tersambung langsung antara gudang Pusat logistik Berikat dengan Kantor Bea dan Cukai.

Cakupan keenam dari variabel isi kebijakan yaitu, sebuah program didukung oleh sumber daya yang memadai. Pada pelaksanaannya, perusahaan yang akan mendaftarkan dirinya sebagai penyelenggara Pusat Logistik Berikat harus mendayagunakan sistem informasi yang berbasis komputer (*IT Inventory*) dalam pengelolaan barang di Pusat Logistik Berikat. Para pengusaha yang akan melakukan perusahaan Pusat logistik Berikat akan semakin dimudahkan dengan penggunaan *IT Inventory* tersebut. Kemudahan pelayanan semakin terdukung dengan ketersediaan sumber daya manusia berkeahlian dan berpengalaman yang tersebar pada beberapa jenis pelayanan yang diberikan oleh PT. Agility International sebagai penyelenggara Pusat Logistik Berikat. Beberapa bentuk pelayanan tersebut antara lain, *ocean freight, air freight, marine and transportation insurance, customs brokerage, fairs and events logistics, contract logistics, domestics distribution*, dan *project logistics*.

Selanjutnya, keberhasilan implementasi menurut Grindle dipengaruhi oleh variabel lingkungan. Cakupan pertama dari variabel lingkungan kebijakan yaitu, seberapa besar kekuasaan, kepentingan, dan strategi yang dimiliki oleh para aktor yang terlibat dalam implementasi kebijakan. Berdasarkan penjelasan dari penyajian data dalam penelitian ini, pembangunan Pusat Logistik Berikat masih belum merata. Atas hal tersebut, pemerintah dalam hal ini pihak Bea dan Cukai melakukan kegiatan sosialisasi kepada perusahaan yang memiliki potensi melakukan perusahaan Pusat Logistik Berikat. Namun, bentuk sosialisasi tersebut tidak berjalan seimbang karena beberapa perusahaan yang telah terdaftar sebagai penyelenggara Pusat Logistik Berikat tidak turut serta melakukan bentuk

sosialisasi kepada pengusaha lainnya mengenai manfaat yang didapatkan dari fasilitas Pusat Logistik Berikat.

Cakupan kedua dari variabel lingkungan kebijakan yaitu, karakteristik institusi dan rejim yang sedang berkuasa. Tempat atau lingkungan dimana suatu kebijakan dilaksanakan dapat mempengaruhi keberhasilan kebijakan tersebut. Kebijakan Pusat Logistik Berikat diterapkan di seluruh Indonesia, namun pada penelitian ini peneliti memfokuskan pada Kantor Pusat Direktorat Jenderal Bea dan Cukai serta tempat Pusat Logistik Berikat milik PT. Agility International. Kedua tempat tersebut memiliki tempat yang cukup strategis untuk mengimplementasikan kebijakan tersebut. Salah satunya, PT. Agility yang bertempat di kawasan industri. Sehingga semakin mendekatkan jarak antara industri dengan tempat penimbunan barangnya. Sebagai tempat penimbunan barang, PT. Agility International memiliki luas lokasi tanah dan/bangunan kurang lebih 120.000 m². Luas tersebut selaras dengan berbagai jenis barang yang ditimbun di dalamnya, antara lain berasal dari beberapa *customer* seperti Nike, Puma, Herbalife, Unilever, Honda, Tupperware, dan Yazaki.

Cakupan ketiga dari variabel lingkungan kebijakan yaitu, tingkat kepatuhan dan responsivitas kelompok sasaran. Berdasarkan hasil penelitian yang telah dilakukan, kebijakan Pusat Logistik Berikat telah disambut dengan baik oleh para kelompok sasaran seperti penyelenggara dan pengusaha Pusat Logistik Berikat. Tingkat kepatuhan juga dibuktikan oleh para pengusaha yang tidak dapat melakukan kecurangan seperti pembelian barang impor secara borongan. Setiap importir yang menimbun barangnya dalam Pusat Logistik Berikat harus melalui

persyaratan dan pengawasan yang cukup ketat, sehingga nantinya importir akan patuh terhadap aturan yang diberlakukan dalam Pusat logistik Berikat.

Analisis diatas membuktikan bahwa penerapan kebijakan Pusat Logistik Berikat telah cukup memenuhi kriteria keberhasilan implementasi menurut Grindle. Dua variabel yang telah dijelaskan diatas, dapat terjawab dengan didukung oleh hasil wawancara peneliti kepada 3 (tiga) narasumber serta data yang diperoleh dari Direktorat Jenderal Bea dan Cukai dan PT. Agility International. Penerapan kebijakan Pusat Logistik Berikat juga semakin berkembang dengan beragamnya karakteristik gudang penimbunan dalam Pusat Logistik Berikat. Keadaan tersebut menjadi salah satu faktor pemerintah dalam mengeluarkan Peraturan Direktorat Jenderal Bea dan Cukai Nomor PER-11/BC/2018 tentang Perubahan Atas Peraturan Direktorat Jenderal Bea dan Cukai Nomor PER-01/BC/2016 tentang Tata Laksana Pusat Logistik Berikat.

Hasil dari perubahan peraturan yang dibuat oleh pemerintah, saat ini telah terdapat 8 (delapan) karakteristik gudang dalam Pusat Logistik Berikat, sebagai berikut:

- a. Pusat Logistik Berikat (PLB) pendukung kegiatan industri besar (PLB Industri Besar)
- b. Pusat Logistik Berikat (PLB) pendukung kegiatan industri kecil dan menengah (PLB IKM)
- c. Pusat Logistik Berikat (PLB) pendukung kegiatan *hub cargo* udara (PLB *Hub Cargo Udara*)

- d. Pusat Logistik Berikat (PLB) pendukung kegiatan *E-Commerce* (PLB *E-Commerce*)
- e. Pusat Logistik Berikat (PLB) barang jadi
- f. Pusat Logistik Berikat (PLB) barang pokok
- g. Pusat Logistik Berikat (PLB) *Floating Storage*
- h. Pusat Logistik Berikat (PLB) Ekspor Barang Komoditas

Hal tersebut juga telah sesuai dengan data yang telah diberikan oleh pihak Direktorat Jenderal Bea dan Cukai. Terbukti saat ini telah terdapat 65 perusahaan penyelenggara Pusat Logistik Berikat (PLB) dengan 94 persebaran lokasi yang memiliki karakteristik gudang yang berbeda-beda. Penyelenggara dan pengusaha Pusat Logistik Berikat dapat memiliki lebih dari satu lokasi penyelenggaraan dan perusahaan Pusat Logistik Berikat. Persebaran lokasi tersebut memberikan kemudahan bagi industri agar lebih efisien dalam mendapatkan bahan baku dan bahan penolong yang dibutuhkan sehingga biaya logistik menjadi rendah. Karena selama ini lokasi penimbunan barang industri dan perdagangan berada di luar negeri. Maka, dengan semakin dekatnya jarak lokasi penimbunan bahan baku di dalam negeri para pelaku industri menjadi lebih diuntungkan karena proses ekspor dan impor menjadi lebih optimal, sehingga dapat bersaing dengan baik di pasar dalam negeri maupun pasar internasional.

Berdasarkan Peraturan Menteri Keuangan Republik Indonesia Nomor 272/PMK.04/2015 tentang Pusat Logistik Berikat, setiap barang yang dimasukan dari luar daerah pabean untuk ditimbun di Pusat Logistik berikat akan mendapatkan insentif perpajakan berupa penangguhan bea masuk, pembebasan

cukai, dan/atau tidak dipungut pajak dalam rangka impor (PDRI). Insentif perpajakan tersebut sebelumnya telah diterapkan pula pada jenis tempat penimbunan berikat lainnya seperti Gudang Berikat (GB). Berdasarkan Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 85 Tahun 2015 tentang Perubahan Atas Peraturan Pemerintah Nomor 32 Tahun 2009 tentang Tempat Penimbunan Berikat, terdapat beberapa jenis Tempat Penimbunan Berikat yang memiliki insentif perpajakan seperti penangguhan bea masuk yaitu sebagai berikut:

- a. Gudang Berikat
- b. Kawasan Berikat
- c. Tempat Penyelenggaraan Pameran Berikat
- d. Toko Bebas Bea
- e. Tempat Lelang Berikat
- f. Kawasan Daur Ulang Berikat
- g. Pusat Logistik Berikat

Pusat Logistik Berikat itu sendiri merupakan jenis fasilitas paling terbaru yang dikembangkan dalam Tempat Penimbunan Berikat. Fungsi dari Pusat Logistik Berikat memiliki keistimewaan dibandingkan tempat penimbunan berikat lainnya, antara lain terdapat 3 (tiga) jenis kepemilikan, barang dapat ditimbun hingga 3 (tiga) tahun dan dapat diperpanjang, pengusaha dapat menggunakan dokumen *certificate of origin* (COO) atau biasa disebut surat keterangan asal untuk menghindari pengenaan bea masuk, proses penjaluran barang tersebut juga dapat dilakukan di dalam pusat logistik berikat, serta proses pengeluaran barang dapat dilakukan secara parsial. Hal tersebut juga sesuai dengan apa yang disampaikan

oleh Manager Operasional Penyelenggara Pusat Logistik Berikat PT. Agility International dan Staf Direktorat Fasilitas Kepabeanan Direktorat Jenderal Bea dan Cukai.

Kebijakan terkait insentif yang diberikan kepada pengusaha yang menimbun barangnya di Pusat Logistik Berikat (PLB) sejauh ini telah disambut dengan baik. Hingga bulan Agustus 2018, telah banyak perusahaan yang memindahkan barangnya dari gudang milik Singapura lalu dimasukkan ke dalam Pusat logistik Berikat Indonesia. Nilai devisa yang berasal dari persediaan bahan baku setiap perusahaan yang menimbun barangnya di Pusat Logistik Berikat (PLB) jika dijumlah akan senilai 75.178.947.355.484 Triliun Rupiah. Bea masuk yang telah ditangguhkan senilai 32.023.049.553.246.900 Kuadriliun Rupiah. Namun, nilai tersebut dianggap masih belum memenuhi target pemerintah yaitu, 900 Triliun Rupiah.

Disamping insentif fiskal, terdapat beberapa insentif lain yang diberikan dari kebijakan Pusat Logistik Berikat (PLB). Berdasarkan Peraturan Menteri Keuangan Republik Indonesia Nomor 28/PMK.04/2018 tentang Perubahan Atas Peraturan Menteri Keuangan Republik Indonesia Nomor 272/PMK.04/2015 tentang Pusat Logistik Berikat, penyelenggara dan pengusaha Pusat Logistik Berikat (PLB) diberikan kemudahan pelayanan kepabeanan dan cukai berupa kemudahan pelayanan perizinan, kemudahan pelayanan kegiatan operasional, dan/atau kemudahan kepabeanan dan cukai. Beberapa kemudahan tersebut telah sesuai dengan bentuk fasilitas yang diberikan oleh penyelenggara pusat logistik berikat. Fasilitas tersebut mulai dari barang masih ada di tangan *supplier* luar

negeri, kemudian proses penyiapan barang di gudang pusat logistik berikat indonesia. Pihak penyelenggara dapat menjalankan perannya sebagai perwakilan bagi penjual atau pembeli barang tersebut agar memudahkan komunikasi saat dilakukannya proses pengiriman barang. Sarana transportasi untuk pengiriman barang juga telah di atur oleh penyelenggara pusat logistik berikat.

Kelancaran alur pendistribusian dituntut dapat lebih cepat, agar bahan baku yang diimpor dapat lebih cepat sampai ke industri Indonesia. Di Indonesia, kelancaran proses pengiriman barang tersebut sering dikeluhkan oleh para pengusaha. Terlebih lagi pada proses waktu bongkar muat atau *Dwelling Time* di pelabuhan Tanjung Priok yang memakan waktu hingga 6-7 hari. Lamanya waktu bongkar muat di pelabuhan atau *Dwelling Time* menjadi persoalan mendesak yang harus diselesaikan oleh pemerintah. Pasalnya, dengan lamanya waktu bongkar muat tersebut berdampak pada lemahnya daya saing industri dalam negeri dengan negara lain. Hal tersebut dikarenakan banyak industri dalam negeri yang melakukan penimbunan barang impor maupun ekspor yang selama ini berpusat di luar negeri.

Keadaan tersebut menjadikan kelancaran proses pengiriman barang menjadi salah satu hal yang penting. Melihat iklim global saat ini yang dirasa semakin cepat, persaingan bisnis pun menjadi suatu hal yang tidak bisa dihindari. Persaingan tersebut tidak lagi hanya berasal dari individu dengan individu, perusahaan dengan perusahaan, kota dengan kota, provinsi dengan provinsi, tetapi sudah sampai tahap persaingan antar negara. Melalui fasilitas Pusat Logistik Berikat (PLB), para pengusaha diberikan kemudahan pelayanan perizinan dan

kemudahan pelayanan kegiatan operasional. Hal tersebut juga telah sesuai dengan Peraturan Menteri Keuangan Republik Indonesia Nomor 28/PMK.04/2018 tentang Perubahan Atas Peraturan Menteri Keuangan Republik Indonesia Nomor 272/PMK.04/2015 tentang Pusat Logistik Berikat.

Pada pelaksanaannya, terdapat beberapa perbedaan proses dalam *Dwelling Time* setelah kebijakan Pusat Logistik Berikat tersebut di resmikan. Perbedaan tersebut timbul setelah diberlakukannya Peraturan Menteri Keuangan Republik Indonesia Nomor 28/PMK.04/2018 tentang Perubahan Atas Peraturan Menteri Keuangan Republik Indonesia Nomor 272/PMK.04/2015 tentang Pusat Logistik Berikat. Pemerintah melalui peraturan tersebut diwajibkan memberikan kemudahan pelayanan perizinan dan kemudahan pelayanan kegiatan operasional kepada pengusaha yang menggunakan fasilitas Pusat Logistik Berikat. Hal tersebut juga sesuai dengan apa yang dikatakan oleh Staf Direktorat Fasilitas Kepabeanan Direktorat Jenderal Bea dan Cukai. Menurutnya, setiap barang impor yang menggunakan fasilitas pusat logistik berikat setelah sampai di pelabuhan, nantinya seluruh proses administrasi kepabeannya akan dilakukan di Pusat Logistik Berikat (PLB). Sehingga, seluruh barang yang diimpor tersebut tidak akan dtimbun lama di dalam pelabuhan, sehingga arus kemacetan dipelabuhan menjadi lebih berkurang.

Berdasarkan wawancara kepada penyelenggara dan pengusaha Pusat Logistik Berikat PT. Agility International, dengan pemanfaatan pusat logistik berikat *Dwelling Time* di pelabuhan dapat ditekan hingga 2-3 hari. Namun, hal berbeda disampaikan oleh Staf Direktorat Fasilitas Kepabeanan. Terhadap *Dwelling Time*

di Indonesia setelah pembangunan Pusat Logistik Berikat dianggap menurun dari tahun sebelum adanya Pusat Logistik Berikat. Akan tetapi, penurunan waktu *Dwelling Time* tersebut hingga saat ini dirasa masih naik turun sesuai karakteristik barang yang akan diimpor. Setiap karakteristik barang dalam Pusat Logistik Berikat memiliki waktu dan proses pengiriman yang berbeda-beda.

Pada gambar 13, terlihat bahwa pada bulan Januari 2015 - Februari 2016 rata-rata *Dwelling Time* di pelabuhan masih berada di sekitaran waktu 4,61 hari. Hal tersebut terjadi karena pada proses *customs clearance* para importir harus menyampaikan dokumen pelengkap permohonan izin impor terlebih dahulu kepada kementerian/atau lembaga yang mengatur dan mengawasi keamanan, kesehatan peredaran atau tata niaga barang impor. Nantinya, dokumen yang diterbitkan akan terkait dengan larangan atau pembatasan (Lartas) atas barang impor tersebut. Pada proses *cutsoms clearance*, jika barang yang dimiliki importir tersebut dikenakan jalur merah maka pihak Bea dan Cukai harus melakukan pemeriksaan fisik atas barang tersebut. Pada prakteknya, penyelesaian perizinan impor juga membutuhkan waktu yang cukup lama karena melibatkan banyaknya kementerian/atau lembaga. Importir juga harus melakukan pembayaran bea masuk dan pajak dalam rangka impor (PDRI) melalui bank devisa persepsi. Selama proses tersebut dilakukan, peti kemas yang mengangkut barang milik importir tetap harus diletakan di terminal penumpukan. Hal tersebut yang menyebabkan banyaknya kontainer-kontainer yang menumpuk di area pelabuhan, sehingga menyebabkan angka *Dwelling Time* menjadi tinggi.

Setelah pusat logistik berikat diresmikan pada bulan Maret 2016 lalu hingga bulan Februari 2018, waktu tunggu *Dwelling Time* di pelabuhan Tanjung Priok telah mengalami penurunan. Pada gambar 14, terlihat rata-rata *Dwelling Time* Bulan Januari 2017-Februari 2018 berkisar antara 4,11 hari, dimana sebelumnya pada gambar 13 rata-rata *Dwelling Time* Bulan Januari 2015-Desember 2016 berkisar antara 4,61 hari sebelum adanya pusat logistik berikat. Terdapat perbedaan proses *pre-customs clearance* dan *customs clearance* dalam *Dwelling Time*. Bagi pengusaha yang menggunakan fasilitas pusat logistik berikat, sebagian proses *pre-customs clearance* dan *customs clearance* dapat ditunda pelaksanaannya di pelabuhan dan proses tersebut nantinya akan dilaksanakan di Pusat Logistik Berikat (PLB). Perpindahan proses pelaksanaan tersebut menjadikan waktu *Dwelling Time* menjadi lebih pendek.

Berdasarkan hasil wawancara yang dilakukan oleh peneliti terhadap ketiga sumber yaitu Staf Direktorat Fasilitas Kepabeanan, Manager Operasional Penyelenggara Pusat Logistik Berikat PT. Agility International, dan pengusaha Pusat Logistik Berikat yang menimbun barangnya di PT. Agility International, menyatakan bahwa kegiatan impor melalui pelabuhan menjadi lebih cepat sekitar 1-2 hari untuk dikeluarkan dari pelabuhan. Terhadap gambar 13 dan 14 diatas, peneliti melampirkan rata-rata grafik *Dwelling Time* untuk keseluruhan jenis importasi. Penurunan tersebut sudah dapat terlihat tetapi tidak signifikan. Sehingga perlu disorot secara mendalam dan diklasifikasikan kembali terkait kegiatan importasi untuk karakteristik barang yang ditimbun di Pusat Logistik Berikat (PLB).

BAB V

KESIMPULAN

A. Kesimpulan

Berdasarkan hasil penelitian yang telah diuraikan pada penyajian data dan analisis data terkait Pusat Logistik Berikat dalam Menurunkan *Dwelling Time* di Pelabuhan Tanjung Priok, maka peneliti dapat mengambil kesimpulan sebagai berikut:

1. Penerapan Pusat Logistik Berikat (PLB)

Berdasarkan analisis yang ditulis dalam penelitian ini menunjukkan bahwa pelaksanaan penerapan Pusat Logistik Berikat telah sesuai dengan kriteria keberhasilan implementasi dari teori Grindle. Dua variabel dalam teori Grindle yakni variabel isi kebijakan dan variabel lingkungan kebijakan dapat terjawab dengan didukung oleh hasil wawancara peneliti kepada 3 (tiga) narasumber serta data yang diperoleh dari Direktorat Jenderal Bea dan Cukai dan PT. Agility International. Penerapan kebijakan Pusat Logistik Berikat juga telah sesuai dengan apa yang dicantumkan dalam Peraturan Menteri Keuangan Republik Indonesia Nomor 28/PMK.04/2018 tentang Perubahan Atas Peraturan Menteri Keuangan Nomor 272/PMK.04/2015 tentang Pusat Logistik Berikat. Dengan semakin berkembangnya karakteristik gudang dalam Pusat Logistik Berikat, pemerintah juga terus melakukan pembaharuan peraturan yang nantinya dapat mengakomodir seluruh bentuk kegiatan impor dan ekspor yang menggunakan fasilitas Pusat Logistik Berikat.

2. Insentif yang ditawarkan Pusat Logistik Berikat (PLB) terhadap barang impor.

Kebijakan pemerintah dengan memberikan insentif kepada pengusaha yang menimbun barangnya di pusat logistik berikat memberikan dampak positif terhadap *Dwelling Time* di pelabuhan. Kebijakan insentif tersebut juga memberikan dampak positif terhadap industri dalam negeri, dimana semakin mudahnya pelaku industri

dalam negeri memperoleh bahan baku dan bahan penolong. Namun, dengan banyaknya insentif yang diberikan, pemerintah menilai jumlah *inventory* yang ditimbun di dalam pusat logistik berikat masih jauh dari target. Hal tersebut masih terus diupayakan oleh pemerintah, sehingga nantinya semakin banyak para pengusaha yang menimbun barangnya di pusat logistik berikat.

3. Tahapan dalam *Dwelling Time* setelah pembangunan Pusat Logistik Berikat

Tahapan *Dwelling Time* sebelum dan sesudah pembangunan Pusat Logistik Berikat mengalami beberapa perbedaan yang dapat mengurangi waktu *Dwelling Time* di pelabuhan Tanjung Priok. Faktor utama penurunan *Dwelling Time* disebabkan oleh pemindahan beberapa kegiatan pada tahap *pre-customs clearance* dan *customs clearance* di pelabuhan ke pusat logistik berikat. Jika sebelum diterapkannya fasilitas Pusat Logistik Berikat *Dwelling Time* di pelabuhan Tanjung Priok pernah mencapai angka 7,01 hari, maka dengan diterapkannya fasilitas Pusat Logistik Berikat *Dwelling Time* di pelabuhan Tanjung Priok berada di sekitaran waktu 4,11 hari. Catatan waktu tersebut akan dapat ditekan jika lebih disorot secara mendalam dan diklasifikasikan tersendiri terhadap kegiatan importasi untuk karakteristik barang yang ditimbun di Pusat Logistik Berikat (PLB) saja.

B. Saran

Berdasarkan kesimpulan yang telah dipaparkan sebelumnya, maka terdapat beberapa hal penting yang dapat dijadikan masukan bagi pihak-pihak terkait, yaitu:

1. Bagi instansi Direktorat Jenderal Bea dan Cukai, sebaiknya lebih sering melakukan sosialisasi mengenai Pusat Logistik Berikat kepada perusahaan-perusahaan yang dalam usahanya sering melakukan kegiatan ekspor impor, sehingga nantinya akan

semakin banyak perusahaan yang dapat memanfaatkan fasilitas Pusat Logistik Berikat tersebut.

2. Bagi Penyelenggara dan Pengusaha Pusat Logistik Berikat, sebaiknya saling berkerjasama dan berkordinasi dengan baik dalam menginformasikan manfaat dan kemudaha yang diperoleh dari pemanfaatan fasilitas Pusat Logistik Berikat kepada para eksportir dan importir lainnya yang belum bergabung.
3. Sebaiknya setiap kementrian/lembaga yang ikut andil dalam pemberian izin atas setiap barang yang masuk atau keluar ke atau dari dalam daerah pabean dapat memperbaiki birokrasinya, atau membuat kebijakan baru yang dapat mempercepat setiap proses pelayanan ekspor dan impor.
4. Bagi peneliti selanjutnya, sebaiknya sebelum penyusunan skripsi dapat dilakukan pra-riset terlebih dahulu terkait data yang nantinya dibutuhkan dan perizinan terkait lokasi penelitian. Sehingga pada saat penyusunan skripsi data yang akan dilampirkan dapat memperkuat analisis dan interpretasi peneliti.

DAFTAR PUSTAKA

Buku:

- Amir, MS. 1980. *Teknik Perdagangan Luar Negeri*. Jakarta: PT Bhratara Karya Aksara
- Basrowi dan Suwandi. 2008. *Memahami Penelitian Kualitatif*. Jakarta: Rineka Cipta
- Firdiansyah, Ryan dan Soekarsono, Bambang. 2016. *Pengantar Kepabeanan, Imigrasi dan Karantina Edisi 2*. Jakarta: Mitra Wacana Media
- Hamdani dan Arimbhi, Pebriana. 2014. *Manajemen Perdagangan Impor (Level Dua)*. Jakarta: In Media
- Moleong, Lexy J. 2017. *Metode Penelitian Kualitatif Edisi Revisi*. Bandung: PT Remaja Rosdakarya
- Nazir, Moh. 2003. *Metode Penelitian*. Jakarta: Ghalia Indonesia
- Purwito, Ali. 2009. *Kepabeanan dan Cukai (Pajak Lalu Lintas Barang) Teori dan Aplikasi*. Jakarta: Kajian Hukum Fiskal FHUI Bekerjasama dengan Lembaga Penerbit Fakultas Hukum Universitas Indonesia
- Purwito, Ali dan Indriani. 2015. *Ekspor, Impor, Sistem Harmonisasi, Nilai Pabean dan Pajak dalam Kepabeanan*. Jakarta: Mitra Wacana Media
- Rinaldi, Mikhral., Jamal, Abd., dan Seftarita, Chenny. 2017. *Analisis Pengaruh Perdagangan Internasional Dan Variabel Makro Ekonomi Terhadap Pertumbuhan Ekonomi Indonesia*.
- Sugianto. 2008. *Pengantar Kepabeanan dan Cukai*. Jakarta: PT. Grasindo
- Sutedi, Adrian. 2012. *Aspek Hukum Kepabeanan*. Jakarta: Sinar Grafika
- Sugiyono. 2017. *Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif, dan R&D*. Bandung: Alfabeta
- Tandjung, Marolop. 2011. *Aspek dan Prosedur Ekspor Impor*. Jakarta: Salemba Empat
- Tambunan, Tulus. 2000. *Perdagangan Internasional dan Neraca Pembayaran: Teori dan Temuan Empiris*. Jakarta: Pustaka LP3ES
- Tentowi, Achmad Ridwan., Sumadikara, Subarsyah., Panggabean, Roely. 2016. *Politik Hukum Tata Kelola Kepelabuhan Nasional Studi Kasus Dwelling Time di Tanjung Priok – Jakarta*.

Jurnal:

- Basuki, Minto., Susanto, Roni Budi., Herianto, Herman Pratama. 2015. Analisis Risiko Kegiatan Bongkar Muat Sebagai Komponen *Dwelling Time* Di Pelabuhan Haryana, Avif. 2016. Peran Pusat Logistik berikat (PLB) Dalam Menurunkan *Dwelling Time* di Pelabuhan Indonesia
- Haryotejo, Bagas. 2013. Analisis Sektor Logistik Dalam Rangka Kelancara Arus Barang Dan Peningkatkan Daya Saing Komoditi Ekspor Daerah.

- Laksono, Jitu dan Kristiantoro, Hendi. 2017. Penentuan Prioritas Pemilihan Lokasi Pembangunan Pusat Logistik Berikat Berdasar Aspek Sustainability
- Narindra, Raka Argiansyah Arya. 2016. Analisis Pengaruh *Dwelling Time* Terhadap Pendapatan (Studi Kasus Pada PT Terminal Petikemas Semarang)
- Ratnaningsih, Desy. 2018. Analisis Dampak Penerapan Kebijakan Pusat Logistik Berikat Terhadap Impor: Studi Kasus Bahan Baku Kapas Industri Tekstil
- Sanjaya, Akhwan Caesar. 2017. Pelaksanaan Pengurusan Dokumen Tentang Impor Barang Terkait Dengan *Dwelling Time* Di Pelabuhan Panjang Bandar Lampung
- Utami, Wahyu Septi. 2015. Percepatan *Dwelling Time*: Strategi Peningkatan Kinerja Perdagangan Internasional Pelabuhan Tanjung Priok

Undang-Undang:

- Keputusan Menteri Keuangan Republik Indonesia Nomor 453/KMK.04/2002 Tanggal 30 Oktober 2002 Tentang Tata Laksana Kepabeanan di Bidang Impor
- Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 85 Tahun 2015 Tentang Perubahan Atas Peraturan Pemerintah Nomor 32 Tahun 2009 Tentang Tempat Penimbunan Berikat
- Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 35 Tahun 2005 Tentang Pungutan Ekspor atas Barang Ekspor Tertentu
- Peraturan Menteri Keuangan Republik Indonesia Nomor 272/PMK.04/2015 Tentang Pusat Logistik Berikat
- Peraturan Menteri Keuangan Republik Indonesia Nomor 143/PMK.04/2011 Tentang Gudang Berikat
- Peraturan Menteri Keuangan Republik Indonesia Nomor 145/PMK.04/2007 Tentang Ketentuan Kepabeanan di Bidang Ekspor
- Peraturan Menteri Perdagangan Republik Indonesia Nomor: 54/M-DAG/PER/10/2009 Tentang Ketentuan Umum di Bidang Impor
- 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-29/BC/2016 Tentang Perubahan Atas Peraturan Direktur Jenderal Bea dan Cukai Nomor PER-32/BC/2014 Tentang Tata Laksana Kepabeanan di Bidang Ekspor
- Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 14 Tahun 2015 Tentang Anggaran Pendapatan dan Belanja Negara Tahun Anggaran 2016
- Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 2006 Tentang Perubahan Atas Undang-Undang Nomor 10 Tahun 1995 Tentang Kepabeanan
- Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 7 Tahun 2014 Tentang Perdagangan

Internet dan Artikel:

- <http://www.beacukai.go.id/arsip/abt/sekilas-direktorat-jenderal-bea-dan-cukai.html>
diakses pada 8 Mei 2018 pukul 14.25

- <http://www.beacukai.go.id/arsip/abt/visi-misi-dan-fungsi-utama.html> diakses pada 27 Mei 2018 pukul 09.53
- <http://industri.bisnis.com/read/20180129/98/731451/dwelling-time-tanjung-perak-lebih-dari-tiga-hari-ini-penjelasan-pelindo-iii> diakses pada 2 Juni 2018 pukul 07.47
- <https://www.liputan6.com/bisnis/read/2330188/pusat-logistik-berikat-jadi-solusi-atasi-dwelling-time> diakses pada 5 Juli 2018 pukul 17.54
- <http://surabaya.tribunnews.com/2016/06/22/forkas-jatim-siapkan-kawasan-pusat-logistik-berikat-ini-tiga-alternatif-lokasinya> diakses pada 6 Juli 2018 pukul 15.32
- <https://www.wartaekonomi.co.id/read117312/pusat-logistik-berikat-berikan-fleksibilitas-pengiriman-barang.html> diakses pada 15 Juli 2018 pukul 23.26
- Pusat Kebijakan Perdagangan Dalam Negeri. 2017. *Laporan Akhir Kajian Evaluasi Manfaat Pusat Logistik Berikat Dalam Mendukung Daya Saing Industri Nasional*
- Supomo. 2016, April. Peran Bea Cukai Sebagai Regulator Utama PLB. *Warta Bea Cukai*, hal 13-16
- World Bank. 2014. *Connecting to Compete Trade Logistics in the Global Economy, The Logistics Performance Indeks and Its Indicators*.

