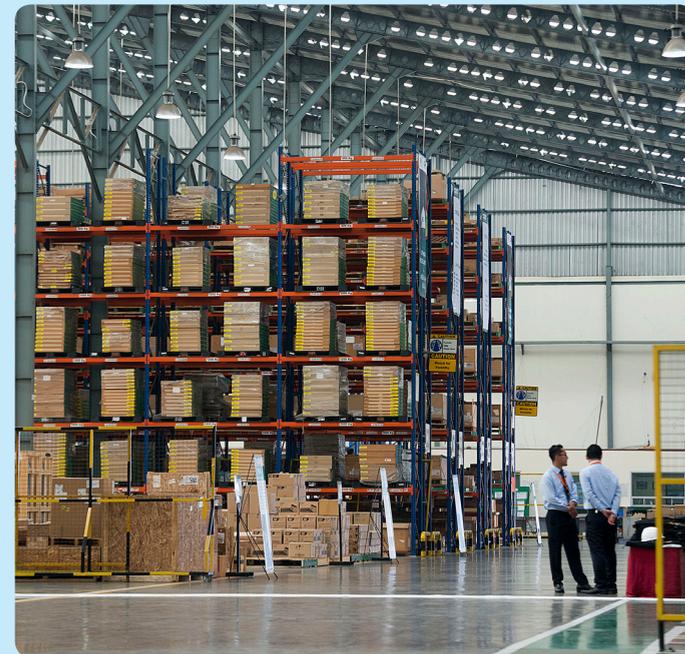


Gambar 1 menunjukkan jalur rantai pasok kapas dari negara produsen hingga ke negara pemakai di kawasan Asia Tenggara. Sebelum kapas sampai ke Indonesia atau negara ASEAN lainnya, kapas ditimbun di gudang pelabuhan di Port Klang, Malaysia. Menurut fungsinya, gudang pelabuhan di Port Klang berfungsi sebagai gudang konsolidasi. Konsep PLB sama dengan konsep gudang di Port Klang Malaysia yaitu mengumpulkan barang dari berbagai sumber pasokan dan mendistribusikan ke industri tekstil domestik maupun industri tekstil di luar negeri. Selanjutnya para pelaku usaha industri pengguna bahan baku kapas mengimpor bahan baku kapas dari Malaysia. Dengan skema seperti ini, importasi bahan baku/bahan penolong harus melalui pengurusan L/C selama sebulan, pengiriman sebulan, dan penyimpanan (di gudang pelabuhan) selama sebulan sehingga para pelaku usaha harus membayar bunga tiga bulan.



Gambar 2. Rantai Pasok Kapas dengan PLB.

Sumber: CDP (2015)



Sumber Foto : www.aktual.com

Gambar 2 menunjukkan rantai pasok kapas dengan skema PLB, dimana penerapan PLB akan memotong jalur distribusi di negara perantara (*middle country* seperti Malaysia) di *regional distribution center* yang terletak di gudang pelabuhan Port Klang. Bahan baku kapas dari negara asal (*origin country*), langsung bisa ditempatkan oleh trader di PLB (*bonded logistics center*) kapas yang terletak di Cikarang *Dry Port* (CDP). Dengan skema seperti ini pabrik kapas tidak perlu menyimpan bahan baku kapas sampai tiga bulan, tapi cukup satu bulan karena kapas sudah tersedia di gudang PLB. Para pengusaha ini tidak lagi perlu merisaukan stok kapasnya ada di luar negeri sebab bisa disimpan di dalam negeri sehingga kerugian akan fluktuasi nilai mata uang pun bisa diminimalisir.

Kehadiran Pusat Logistik Berikat akan membuat kegiatan usaha lebih efisien, sebab perusahaan manufaktur tidak perlu lagi impor bahan baku, barang modal dan bahan penolong dari luar negeri. Selain itu PLB akan mengurangi *dwelling time* di pelabuhan Tanjung Priok, karena bahan baku bisa langsung ditarik ke kawasan PLB dan tidak perlu ditimbun terlebih dahulu di gudang pelabuhan. Berdasarkan data dari Dirjen Bea Cukai pada bulan Desember 2015, sudah ada 25 investor dari berbagai jenis industri yang menyatakan siap memanfaatkan fasilitas PLB. Dengan semakin banyaknya PLB yang dibangun dan beroperasi, Indonesia sebagai negara yang besar berpeluang untuk menjadi Pusat Logistik Berikat di kawasan Asia Tenggara. (Avif Haryana)



Badan Pengkajian dan Pengembangan Perdagangan

PUSAT LOGISTIK BERIKAT, UPAYA MENEKAN BIAYA LOGISTIK NASIONAL



Pemerintah melakukan terobosan baru di bidang logistik yaitu dengan memberikan insentif dalam pengembangan kawasan Pusat Logistik Berikat (PLB). Kehadiran PLB diharapkan akan membuat kegiatan usaha lebih efisien.

Biaya logistik nasional mencerminkan tingkat efisiensi suatu negara dalam pengiriman barang dari titik asal (*point of origin*) sampai titik tujuan (*point of destination*). Dibandingkan dengan negara maju dan negara anggota ASEAN lainnya, biaya logistik di Indonesia tergolong tinggi yaitu mencapai 27% dari Produk Domestik Bruto (PDB) (Ditjen PDN Kemendag, 2015). Biaya logistik Indonesia masih kalah dengan biaya logistik Singapura yang hanya mencapai 8% dari PDB, biaya logistik Jepang sebesar 10,6% dari PDB, atau bahkan dengan biaya logistik Vietnam yang mencapai 25% dari PDB (Puskalog ITB, 2013).

Berbagai upaya telah dilakukan oleh pemerintah untuk menekan biaya logistik baik dari sisi regulasi, infrastruktur, maupun teknologi informasi dan komunikasi seperti penyusunan Cetak Biru Pengembangan Sistem Logistik Nasional, pembangunan pelabuhan, pembangunan *dryport*, pembangunan Pusat Distribusi Regional (PDR), peluncuran program tol laut dan gerai maritim, serta pengembangan *Indonesia National Single Window* (INSW). Pada akhir bulan September 2015, pemerintah melakukan terobosan baru di bidang logistik yaitu dengan memberikan insentif dalam pengembangan kawasan Pusat Logistik Berikat (PLB). Kebijakan ini merupakan bagian dari paket kebijakan ekonomi tahap ke-2 atau yang dikenal dengan paket kebijakan ekonomi Jokowi jilid 2 yang diluncurkan tanggal 29 September 2015.

Kebijakan ini cukup cepat ditindaklanjuti oleh pemerintah sehingga pada bulan November 2015 pemerintah telah merevisi Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 32 Tahun 2009 tentang Tempat Penimbunan Berikat (TPB) dan menerbitkan Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 85 Tahun 2015 tentang Perubahan Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 32 Tahun 2009 tentang Tempat Penimbunan Berikat. Dalam Peraturan Pemerintah No. 85 Tahun 2015 disisipkan bab dan pasal baru yang menjelaskan dan mengatur tentang PLB secara khusus. Pada akhir bulan Desember 2015 pemerintah menerbitkan Peraturan Menteri Keuangan Republik Indonesia No. 272/PMK.4/2015 tentang Pusat Logistik Berikat yang mengatur Pusat Logistik Berikat secara lebih rinci. Untuk memperinci secara lebih teknis pemerintah mengeluarkan peraturan tata laksana PLB yaitu Perdirjen Bea Cukai No.1 Tahun 2016 Tentang Tata Laksana Pusat Logistik Berikat, Perdirjen Bea Cukai No.2 Tahun 2016 Tentang Tata Laksana Pengeluaran Barang Impor dari Kawasan Pabean untuk Ditimbun di Pusat Logistik Berikat dan Perdirjen Bea Cukai No.3

Tahun 2016 Tentang Tata Laksana Pengeluaran Barang Impor dari Pusat Logistik Berikat untuk Diimpor untuk Dipakai.

Pengertian Pusat Logistik Berikat (PLB)

Pusat Logistik Berikat merupakan perluasan fungsi Tempat Penimbunan Berikat (TPB) sebagai pusat distribusi bahan baku impor dan pusat konsolidasi barang-barang ekspor. Berdasarkan PP No. 85 Tahun 2015, Pusat Logistik Berikat didefinisikan sebagai Tempat Penimbunan Berikat untuk menimbun barang asal luar daerah pabean dan/atau barang yang berasal dari tempat lain dalam daerah pabean, dapat disertai 1 (satu) atau lebih kegiatan sederhana (seperti penyortiran, pelabelan dan pengepakan) dalam jangka waktu tertentu untuk dikeluarkan kembali.

Pada prinsipnya fungsi PLB adalah mendekatkan jarak antara pelaku usaha dengan bahan baku di dalam negeri sehingga dapat menurunkan harga bahan baku dan pada akhirnya menurunkan harga produksi pabrik. Pelaku usaha di dalam negeri juga akan diuntungkan oleh kondisi tersebut karena mereka dapat memperoleh bahan baku dengan harga yang lebih murah, dalam waktu yang lebih cepat, sehingga hasil produksinya dapat bersaing baik di pasar dalam negeri maupun pasar internasional (PP No.85 Tahun 2015). Lokasi PLB akan dibangun di dekat sentra industri tertentu sehingga mempermudah arus barang dari pusat logistik berikat ke pabrik.

Pada tanggal 10 Maret 2016 Presiden Republik Indonesia, Joko Widodo, meresmikan pengoperasian pusat logistik berikat di Indonesia yang tersebar di beberapa wilayah. Tabel 1 menunjukkan 11 investor dari pusat logistik berikat yang mulai dioperasikan per Maret 2016.

Tabel 1. Pusat Logistik Berikat di Indonesia.

No.	Nama Perusahaan Pengelola	Lokasi	Fokus Industri
1.	PT Cipta Krida Bahari	Cakung	Energi
2.	PT Kamadjaya Logistics	Bekasi	Makanan minuman
3.	PT Petrosea Tbk	Balikpapan	Pertambangan
4.	PT Pelabuhan Penajam Buana Taka	Balikpapan	Pertambangan dan migas
5.	PT Dunia Express Trasindo	Sunter	Tekstil (kapas)
6.	PT Toyota Motor Manufacturing	Karawang	Otomotif
7.	PT Vopak Terminal Merak	Merak	Industri kimia
8.	PT Dahana	Subang	Bahan peledak
9.	Khrisna Cargo	Bali	Barang IKM
10.	PT Gerbang Teknologi Cikarang	Jababeka	Tekstil (kapas)
11.	PT Agilty	Cikarang	Makanan, minuman & kosmetik

Sumber: Bisnis Indonesia (2016)

Insentif/Fasilitas dalam Pusat Logistik Berikat (PLB)

Perluasan fungsi TPB menjadi PLB tersebut juga akan 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 PLB 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. Direktorat Jenderal Bea dan Cukai Kementerian Keuangan diminta membebaskan cukai bagi perusahaan yang ingin masuk ke kawasan PLB.
4. Barang yang dipindahkan dari kawasan PLB satu ke PLB lainnya berhak mendapatkan fasilitas serupa ditambah pembebasan pajak pertambahan nilai (PPN) atau pajak pertambahan nilai dan pajak penjualan atas barang mewah (PPN dan PPnBM).
5. Barang yang dimasukkan 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.

Salah satu keistimewaan PLB adalah bahan baku atau barang modal asal luar negeri yang ditimbun di PLB sudah berada di dalam negeri namun berstatus barang internasional. Hal ini sebagai akibat dari insentif penundaan bea masuk dan tidak dipungutnya pajak. Insentif bea masuk dan pajak tersebut tidak hanya berlaku bagi bahan baku/barang modal yang dimasukkan dari luar daerah pabean (luar negeri) saja. Insentif bea masuk dan pajak tersebut juga berlaku untuk barang asal luar pabean yang dimasukkan ke PLB dari PLB lain dalam daerah pabean, tempat penimbunan berikat (TPB) selain PLB, Kawasan Ekonomi Khusus (KEK), Kawasan Bebas, dan kawasan ekonomi lainnya yang ditetapkan pemerintah sesuai ketentuan perundang-undangan. Adapun untuk barang yang dimasukkan dari tempat lain dalam daerah pabean ke PLB yang ditujukan untuk ekspor dalam rangka konsolidasi ekspor atau penyediaan barang ekspor, mendapatkan insentif berupa bebas dari pungutan pajak pertambahan nilai (PPN) atau pajak pertambahan nilai dan pajak penjualan atas barang mewah (PPN dan PPnBM).

Jika barang asal luar daerah pabean (luar negeri) yang ditimbun di PLB dikeluarkan ke tempat lain dalam daerah pabean (dalam negeri) dengan tujuan diimpor untuk dipakai, maka barang tersebut wajib dilunasi bea masuknya, dipungut pajak dalam rangka impor (PDRI) dan/atau dilunasi cukainya untuk barang kena cukai. Dalam hal ini pengeluaran barang yang ditimbun di PLB ke tempat lain di dalam negeri terjadi karena adanya proses pembelian/pengadaan (*procurement*) bahan baku atau barang modal oleh pelaku usaha untuk diproses lebih lanjut di dalam negeri.

Pusat Logistik Berikat Komoditi Kapas

Industri tekstil merupakan salah satu industri yang pertama kali memanfaatkan fasilitas PLB untuk bahan bakunya yaitu kapas. Untuk PLB komoditi kapas, tempat yang akan dipergunakan sebagai Pusat Logistik Berikat kapas adalah Cikarang *Dry Port* (CDP) yang terletak di Jababeka. Cikarang *Dry Port* merupakan perusahaan swasta yang berdiri tahun 2010, dimiliki dan dioperasikan oleh PT. Gerbang Teknologi Cikarang, anak perusahaan PT. Jababeka, Tbk yang bergerak dibidang portofolio infrastruktur bisnis. Cikarang *Dry Port* merupakan pelabuhan darat (*inlandport*) pertama di Indonesia yang memiliki kode pelabuhan internasional, yaitu IDJBK. Cikarang *Dry Port* ditunjuk pemerintah sebagai penyelenggara Kawasan Pelayanan Pabean Terpadu (KPPT) di mana dalam kawasan tersebut dilakukan pemusatan kegiatan pelayanan kepabeanaan dan cukai yang berupa Tempat Penimbunan Sementara (TPS), Tempat Konsolidasi Barang Ekspor (TKBE), dan dilengkapi dengan tempat usaha lainnya dalam rangka mendukung kelancaran lalu lintas barang impor dan ekspor, seperti tempat karantina hewan dan tumbuhan.

Para pelaku usaha menyambut baik terhadap kebijakan pemerintah dalam pengembangan kawasan PLB. Pelaku usaha yang tergabung dalam

Asosiasi Pertekstilan Indonesia (API) menyatakan bahwa adanya PLB diharapkan dapat mempermudah masuknya bahan baku dan menekan impor serta ongkos produksi. Salah satunya adalah untuk bahan baku tekstil yaitu kapas yang masih didapat dari Malaysia yang notabene Malaysia hanya menimbun kapas tiap tahunnya yang berasal dari produsen kapas dunia seperti Amerika Serikat dan Rusia. Sekretaris Jenderal API, Ernovian G Ismi, mengatakan bahwa selama ini kebutuhan kapas sebagai bahan baku industri tekstil di dalam negeri dipasok dari Malaysia, karena negara tersebut membolehkan sistem gudang internasional atau logistik internasional. Artinya, barang impor yang masuk ke Malaysia boleh berasal dari *trader* internasional (bukan importir) yang memiliki stok bahan baku untuk memasukan barang ke dalam negeri dan bebas bea masuk impor, sehingga kapas-kapas yang asalnya dari Amerika Serikat (AS) disimpan di negeri jiran tersebut (finance.detik.com, 2015).

Saat ini di Indonesia terdapat 1.479 industri pembuat kain, 2.873 industri pakaian jadi dan 726 industri barang jadi tekstil lainnya. Setiap tahun Indonesia mengimpor kapas dengan nilai USD 1,4 miliar dengan volume sekitar 700 ribu ton dan 300 ribu ton diantaranya berasal dari Malaysia. Sekitar 40% kapas disimpan di Malaysia yang tiap tahun nilainya USD 420 juta dan proses ini sudah berjalan selama 30 tahun (bisnis.liputan6.com, 2015).



Sumber: Cikarang *Dry Port* (2015)