

## PENGARUH PUSAT LOGISTIK BERIKAT, INSENTIF FISKAL DAN DWELLING TIME TERHADAP EFISIENSI BIAYA LOGISTIK PADA KANTOR KANTOR PENGAWASAN DAN PELAYANAN BEA DAN CUKAI TIPE MADYA PABEAN A TANGERANG TAHUN 2019

I Gusti Nyoman Sumaardiyasa<sup>1</sup>, Chairil Anwar Pohan<sup>2\*</sup>

Program Studi Administrasi Publik, Fakultas Ilmu Administrasi  
Institut Ilmu Sosial dan Manajemen STIAMI, Indonesia

Email : [sumaardiyasa@yahoo.co.id](mailto:sumaardiyasa@yahoo.co.id)<sup>1</sup>, [anwar.phn@gmail.com](mailto:anwar.phn@gmail.com)<sup>2</sup>

\*Corresponding Author

### ARTICLE INFO

### ABSTRACT

#### Keywords

*Bonded Logistics Center, Fiscal Incentives, Dwelling Time, Logistics Cost Efficiency*

*Indonesia's logistics costs are the highest, around 24% of GDP based on World Bank studies. The aforementioned conditions are the cause of the sub-optimal performance of the national logistics sector. This study is important to find empirical evidence regarding the factors that influence the high cost of logistics in Indonesia. There are several other factors that affect the high cost of logistics, including infrastructure, transportation, additional costs imposed by logistics service providers, information technology and regulations. The high cost of logistics in Indonesia is also influenced by warehousing, shipping and other supporting activities. This study aims to analyze the influence of bonded logistics centers, fiscal incentives and dwelling time, either partially or simultaneously, on logistics cost efficiency. This research uses an explanative quantitative approach, it is used to examine certain populations or samples, the sampling technique is generally carried out randomly, data collection uses research instruments, data analysis is quantitative / statistical in order to test predetermined hypotheses. The population and sample are business actors and investors engaged in the export-import sector. The analysis used in this research is correlation and regression, t test, F test and determination coefficient test. The results prove that (1) the Bonded Logistics Center has a positive and significant effect on the efficiency of logistics costs by 60.5%. This shows that the more PLBs built by the government, the more efficient the logistics costs will be. (2) Fiscal incentives have a positive and significant effect on the efficiency of logistics costs by 51.9%. This shows that the efficiency of logistics costs in Indonesia can be driven, among others, through the provision of fiscal incentives from the government. (3) Dwelling time has a positive and significant effect on logistics cost efficiency by 69.8%. This means that the faster the dwelling time at the port will reduce logistics costs so that it is more efficient. Simultaneously, Bonded Logistics Center, fiscal incentives and dwelling time together have a positive and significant effect on logistics cost efficiency by 88.6%. Thus it can be concluded that these three variables are very dominant actors in reducing logistics costs in Indonesia.*

### PENDAHULUAN

Biaya logistik merupakan faktor yang sangat mempengaruhi daya saing perusahaan dan negara. Bagi perusahaan, biaya logistik akan mempengaruhi harga jual produk akhir. Sementara

bagi negara, biaya logistik agregat akan mempengaruhi pasar ekspor dan impor. Oleh sebab itu, pengurangan biaya logistik selalu menjadi perhatian, baik para manajer perusahaan maupun regulator. Biaya logistik suatu negara 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-negara anggota ASEAN lainnya, biaya logistik di Indonesia tergolong tinggi. Faktor utama yang membuat biaya logistik di Indonesia tinggi adalah tidak efisiennya jalur logistik saat ini. Panjangnya rantai pasok untuk pengiriman bahan baku ke Indonesia yang harus melewati gudang konsolidasi di Malaysia dan Singapura menjadi penyebab tingginya biaya logistik. Hingga saat ini kebutuhan bahan baku, barang modal, dan bahan penolong untuk industri domestik umumnya diimpor dari gudang penimbunan di negara tetangga, yaitu Singapura dan Malaysia. Akibatnya, biaya dan waktu menjadi tidak efisien.

Kemudian dalam hal ini pengaruh dwelling time juga sangat vital, tingkat dwelling time yang dihadapi oleh beberapa pelabuhan di Indonesia cukup tinggi. Rata-rata dwelling time di Indonesia adalah kisaran 5 hingga 7 hari. Berdasarkan hasil perhitungan, rata-rata import container dwelling time di Pelabuhan Peti Kemas Jakarta International Container Terminal (JICT) Tanjung Priok adalah 6,77 hari. Sehingga menurut catatan historis, pada tahun 2013 memaksa Wamenkeu pada saat itu, Mahendra Siregar, sampai berkantor di pelabuhan Tanjung Priok untuk mengatasi problematika tersebut (Detik Finance, 09 Juli 2013). Terdapat beberapa faktor lain yang mempengaruhi tingginya biaya logistik antara lain infrastruktur, transportasi, biaya-biaya tambahan yang dibebankan oleh penyedia jasa logistik, teknologi informasi dan regulasi. Biaya logistik tinggi juga disebabkan terbatasnya SDM Indonesia yang memiliki sertifikasi kompetensi dan kualifikasi di sektor logistik, baik pada tingkat okupasi operator, manajerial/analisis, maupun ahli. Tidak hanya itu, mahalnnya biaya logistik di Indonesia tak hanya dipengaruhi oleh sektor transportasi, tetapi juga pada kegiatan pergudangan, pengiriman hingga kegiatan pendukung lainnya. Di antaranya karena komoditi tidak ada yang dikelola berbasis logistik, dalam pengertian dari hulu sampai hilir. Padahal di negara-negara lain, ada yang namanya agro based logistic, dari hulu sampai hilir, sehingga bisa lebih efisien.

Untuk itu berbagai upaya telah dilakukan oleh pemerintah untuk menekan biaya logistik, seperti memperbaiki regulasi, mengembangkan infrastruktur maupun teknologi informasi dan komunikasi. Hal ini dilakukan antara lain dengan penyusunan Cetak Biru Pengembangan Sistem Logistik Nasional, pembangunan pelabuhan, dryport, Pusat Distribusi Regional (PDR), program tol laut dan gerai maritim serta mengembangkan Indonesia National Single Window (INSW). Akhirnya pada akhir bulan September tahun 2015, pemerintah melakukan terobosan baru di bidang logistik yaitu pengembangan Pusat Logistik Berikat (PLB). Kebijakan ini merupakan bagian dari paket Kebijakan Ekonomi Tahap Ke-2 yang diluncurkan tanggal 29 September 2015. Kebijakan ini cukup cepat ditindaklanjuti oleh pemerintah sehingga pada bulan November tahun 2015 pemerintah 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 Nomor 85 Tahun 2015 tersebut disisipkan bab dan pasal baru yang menjelaskan dan mengatur tentang PLB secara khusus. Pada akhir bulan Desember tahun 2015, pemerintah menerbitkan Peraturan Menteri Keuangan Republik Indonesia Nomor 272/PMK.4/2015 tentang Pusat Logistik Berikat yang mengatur Pusat Logistik Berikat secara lebih rinci dan pada bulan Maret tahun 2016 pemerintah telah meresmikan beroperasinya PLB.

PLB adalah suatu gudang logistik multifungsi yang mendapat fasilitas pembebasan bea masuk dan pajak impor. Berdasarkan Peraturan Pemerintah Nomor 85 Tahun 2015, PLB 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. PLB merupakan Kawasan Pabean dan sepenuhnya berada di bawah pengawasan Direktorat Jenderal Bea dan Cukai (DJBC). Pemerintah juga memberikan beberapa insentif fiskal dalam kawasan tersebut, antara lain :

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.

Hingga bulan Januari tahun 2016, tingkat dwelling time yang dihadapi oleh beberapa pelabuhan di Indonesia cukup tinggi. Rata-rata dwelling time di Indonesia adalah kisaran 5 hingga 7 hari. Berdasarkan hasil perhitungan, rata-rata import container dwelling time di Pelabuhan Peti Kemas Jakarta International Container Terminal (JICT) Tanjung Priok adalah 6,77 hari. Komponen pre-clearance memiliki kontribusi paling besar terhadap dwelling time dengan waktu rata-rata selama 3,82 hari (56,43%). Kedua komponen lainnya, yaitu komponen customs clearance dan post-clearance memakan waktu rata-rata selama 0,9 hari (13,34%) dan 2,05 hari (30,23%) ([indonesiashippingline.com/port/1109-dwelling-time-port-of-tanjung-priok](http://indonesiashippingline.com/port/1109-dwelling-time-port-of-tanjung-priok)). Hal ini sangat lama dibandingkan dengan dwelling time di beberapa negara seperti Singapura yang hanya 1,5 hari, Hong Kong 2 hari, Australia 3 hari, Port Klang di Malaysia 4 hari, dan Leam Chabang di Thailand 5 hari (Artakusuma, 2012).

Dari beberapa diskusi terungkap bahwa skor LPI pada tahun 2018 belum mengakomodir perkembangan terkini sektor logistik di Indonesia, khususnya menyangkut biaya logistik. Fenomena ini menjadi tantangan dan perlu mendapatkan perhatian oleh para pemangku kebijakan untuk menemukan instrumen yang bisa menekan biaya itu, sehingga produk-produk nasional mempunyai daya saing. Fenomena yang penulis angkat dari data dokumentasi di atas bahwa ternyata biaya logistik di Indonesia sangat mahal sehingga berdampak pada upaya daya saing Indonesia untuk menarik minat investor dan menyebabkan kenaikan pada harga jual suatu produk. Berdasarkan fenomena tersebut penulis tertarik untuk mengangkatnya dalam suatu penelitian yang mengambil judul **Pengaruh Pusat Logistik Berikat, Insentif Fiskal dan Dwelling Time terhadap Efisiensi Biaya Logistik pada Kantor Pengawasan dan Pelayanan Bea dan Cukai Tipe Madya Pabean A Tangerang tahun 2019**.

## KAJIAN PUSTAKA

1. **Administrasi Publik** : Administrasi publik merupakan sesuatu yang dilakukan oleh pemerintah, baik secara langsung maupun tidak langsung. Secara langsung misalnya pemerintah menyediakan pelayanan pengiriman surat, pemenuhan kebutuhan listrik masyarakat, dan sebagainya. Secara tidak langsung, penyediaan pelayanan dilakukan oleh pemerintah melalui sektor swasta/bisnis. Administrasi publik adalah proses kegiatan atau kemampuan kerjasama yang dilakukan pemerintah dalam menentukan suatu keputusan yang memiliki tujuan untuk menyelesaikan suatu masalah dan mengatur kepentingan yang berkembang di masyarakat (publik).

2. **Administrasi Pajak** : Sebagai suatu sistem, administrasi perpajakan merupakan seperangkat unsur yaitu peraturan perundang-undangan, sarana dan prasarana, dan wajib pajak yang saling berkaitan yang secara bersama-sama menjalankan fungsi dan tugasnya untuk mencapai tujuan tertentu. Sedangkan sebagai lembaga, administrasi perpajakan merupakan institusi yang mengelola sistem dan mengelola proses perpajakan yang terwujud pada kantor pusat, wilayah, dan pelayanan kualitas dan kuantitas sumber daya manusia juga merupakan salah satu tolak ukur kinerja administrasi pajak.
3. **Kepabeanan** : Kepabeanan berasal dari kata Pabean (bahasa Inggris : Customs) adalah instansi (jawatan, kantor) yang mengawasi, memungut, dan mengurus bea masuk (impor) dan bea keluar (ekspor) serta bertanggung jawab atas pengawasan pelaksanaan administrasi penerimaan atau pendapatan negara dalam bentuk bea masuk, cukai, pajak pertambahan nilai (value added tax), pajak barang mewah dan pajak penghasilan dalam rangka impor Pasal 22 Undang-Undang Kepabeanan serta bea keluar yang mengatur mengenai pentarifan atas barang sesuai dengan klasifikasinya.
4. **Logistik** : Christopher (2016:4) mendefinisikan logistik sebagai serangkaian aktivitas mengenai pengelolaan, pengadaan, pergerakan, dan penyimpanan bahan baku serta arus informasi terkait secara strategis melalui fungsi organisasi dan saluran pemasaran. Sementara menurut Chase, Jacob dan Aquilano (2018:4) logistik adalah seni dan ilmu untuk memperoleh, memproduksi, dan mendistribusikan bahan baku dan produk di tempat yang sesuai dalam jumlah yang tepat. Menurut Harrison dan van Hoek (2005:7), Logistics is the task of coordinating material flow and information flow across the supply chain. Berdasarkan teori di atas, logistik merupakan aliran bahan baku dari supplier sampai ke penyimpanan.
5. **Manajemen Rantai Pasokan (Supply Chain Management)** : Istilah Supply Chain Management (SCM) mulai muncul pada akhir era tahun 1980-an yang kemudian mulai digunakan secara luas pada tahun 1990-an. Sebelum itu, perusahaan lebih banyak menggunakan istilah seperti logistik dan manajemen operasi dari- pada istilah SCM (Hugos, 2011). Menurut Chopra dan Meindl (2015), manajemen rantai pasok adalah ikatan yang terjadi antara produsen, supplier, distributor, gudang, retailer, dan konsumen untuk memenuhi kebutuhan konsumen. Li (2007) mendefinisikan manajemen rantai pasok sebagai sekumpulan aktivitas dan keputusan yang saling terkait untuk mengintegrasikan pemasok, manufaktur, gudang, jasa transportasi, pengecer, dan konsumen secara efisien. Singkatnya, Manajemen Rantai Pasokan (Supply Chain Management) merupakan sekumpulan aktivitas (dalam bentuk entitas/fasilitas) yang terlibat dalam proses transformasi dan distribusi logistik mulai dari bahan baku hingga produk jadi.
6. **Pusat Logistik Berikat** : Pusat Logistik Berikat (PLB) merupakan tempat penimbunan barang ekspor-impor untuk keperluan industri. Peraturan Menteri Keuangan Nomor 272/PMK.04/2015 tentang Pusat Logistik Berikat (PLB) mendefinisikan PLB sebagai tempat penimbunan berikat untuk menimbun barang asal luar daerah pabean dan/atau barang yang berasal dari tempat lain dalam daerah pabean, dapat disertai satu atau lebih kegiatan sederhana dalam jangka waktu tertentu untuk dikeluarkan kembali. Sementara menurut Haryana (2019:2) : Pusat Logistik Berikat (PLB) adalah tempat penimbunan barang asal luar daerah pabean dan/atau barang yang berasal dari tempat lain dalam daerah pabean dalam jangka waktu tertentu, serta dapat disertai satu atau lebih kegiatan sederhana.
7. **Insentif fiskal** : pemanfaatan pengeluaran dan pendapatan negara untuk mempengaruhi keadaan ekonomi. Contohnya adalah insentif bea masuk dan bea keluar, insentif pajak, dan subsidi. Definisi insentif fiskal menurut Organization of Economic Cooperation and Development (OECD) dalam Purwoko (2013:4) adalah Those special exclusions, exemptions, deductions or credits that provide special credits a preferential tax treatment or deferral of tax liability.

- 8. Dwelling time** : dalam bahasa Indonesia merupakan waktu tunggu (bongkar muat), menjadi salah satu faktor bagaimana siklus perputaran penumpukkan yang berdampak pada biaya logistik yang tinggi. Menurut definisi World Bank (2011), pengertian dwelling time adalah waktu yang dihitung mulai dari suatu petikemas (kontainer) dibongkar dan diangkat (unloading) dari kapal sampai peti kemas tersebut meninggalkan terminal pelabuhan melalui pintu utama.

## **Kerangka Pemikiran**

### **1. Pengaruh Pusat Logistik Berikat terhadap Efisiensi Biaya Logistik**

Kayikci (2010) menyebutkan pusat logistik yang efisien memberi manfaat yang signifikan serta menjadi keunggulan kompetitif untuk memenuhi tujuan komersial strategis, dimana penentuan lokasi adalah faktor kunci dalam meningkatkan efisiensi sistem transportasi dan menginisialisasi rantai pasokan, oleh karena itu otoritas publik harus mempertimbangkan daya dukung ekonomi, sosial dan lingkungan sebelum menetapkan suatu daerah sebagai pusat logistik. Untuk itu, sejak tahun 2015 pemerintah giat mengembangkan Pusat Logistik Berikat (PLB) yang diharapkan akan mampu mengurangi biaya logistik nasional.

### **2. Pengaruh Insentif Fiskal terhadap Efisiensi Biaya Logistik**

Insentif fiskal adalah pemanfaatan pengeluaran dan pendapatan negara untuk mempengaruhi keadaan ekonomi. Contohnya adalah insentif bea masuk dan bea keluar, insentif pajak, dan subsidi. Adanya insentif fiskal tersebut dapat membantu perusahaan dari sisi manajemen cash flow dan dapat menekan biaya logistik yang harus dikeluarkan.

### **3. Pengaruh Dwelling Time terhadap Efisiensi Biaya Logistik**

Tingginya biaya logistik juga dipengaruhi oleh dwelling time. Dwelling time adalah lamanya waktu seluruh proses mulai dari bongkar muat barang hingga barang keluar dari pelabuhan. Lamanya dwelling time ini menimbulkan tanggung jawab dan pengaruh mengenai peralihan risiko yang menentukan pihak mana yang akan menanggung risiko terutama pada saat penyerahan barang yang terkadang mengakibatkan kerugian terhadap para eksportir maupun importir sebagai pengguna jasa pelabuhan. Risiko yang dimaksud meliputi biaya/ongkos bongkar barang dan bertambahnya biaya yang dikeluarkan pihak pengguna jasa pelabuhan (penjual atau pembeli dalam kegiatan perdagangan) akibat lamanya barang yang tertahan di pelabuhan dimana seluruh biaya tersebut masuk dalam komponen biaya logistik.

## **METODE PENELITIAN**

Penelitian ini menggunakan pendekatan kuantitatif. Penelitian kuantitatif merupakan salah satu jenis penelitian yang spesifikasinya adalah sistematis, terencana dan terstruktur dengan jelas sejak awal hingga pembuatan desain penelitiannya. Metode kuantitatif berupa angka-angka yang berasal dari pengukuran dengan menggunakan skala terhadap variabel-variabel yang ada dalam penelitian. Jenis penelitian yang digunakan dalam penelitian ini adalah penelitian kuantitatif dengan pendekatan eksplanatif. Terkait dengan hal tersebut, tujuan penelitian ini adalah menjelaskan hubungan dan pengaruh dari dua atau beberapa variabel bebas terhadap variabel terikat. Dalam penelitian ini, kuesioner merupakan data primer, sedangkan data sekunder diperoleh dari jurnal-jurnal dan sumber-sumber lain yang dapat dijadikan bahan masukan untuk mendukung penelitian. Data primer dikumpulkan melalui pembagian kuesioner yang berisi pernyataan tertutup kepada responden penelitian. Populasi dalam penelitian ini adalah pelaku usaha dan investor yang bergerak di bidang ekspor impor dan berhubungan langsung dengan instansi dimana penulis bekerja berjumlah 100 individu dan perusahaan. Dengan keterbatasan waktu, penulis mengambil sampel dalam penelitian ini sebanyak 45 orang/sampel yang diambil menggunakan teknik simple random sampling.

**HASIL DAN PEMBAHASAN**

**Hasil Penelitian**

Berdasarkan hasil penelitian dapat dideskripsikan bahwa variabel Pusat Logistik Berikat (X1) memiliki nilai mean 33,60 dan standar deviasi 4,797. Variabel Insentif Fiskal (X2) memiliki nilai mean 35,37 dan standar deviasi 4,323. Variabel Dwelling Time (X3) memiliki nilai mean 34,24 dan standar deviasi 4,101, sedangkan variabel Efisiensi Biaya Logistik (Y) memiliki nilai mean 34,63 dan standar deviasi 4,836. Reliabilitas suatu konstruk variabel dikatakan baik jika memiliki nilai Cronbach’s Alpha > 0,06. Dan sebaliknya reliabilitas suatu konstruk variabel dikatakan tidak baik jika memiliki nilai Cronbach’s Alpha < 0,06. Berdasarkan hasil uji statistik pada tabel di atas menunjukkan bahwa seluruh pernyataan dalam kuesioner masing-masing variabel reliabel karena mempunyai nilai Cronbach’s Alpha lebih besar dari 0,06. Hal ini menunjukkan bahwa setiap item pernyataan untuk setiap variabel yang digunakan akan mampu memperoleh data yang konsisten yang berarti bila pernyataan itu diajukan kembali akan diperoleh jawaban yang relatif sama dengan jawaban sebelumnya.

**Tabel 4.8 Model Regresi Variabel X1 dan Y**

Model Summary<sup>b</sup>

Model	R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate
1	.778(a)	.605	.173	5.089

a Predictors: (Constant), X1

b Dependent Variable: Y

Dari tabel di atas, diperoleh nilai R sebesar 0,778, hal ini menandakan terdapat hubungan yang kuat antara variabel Pusat Logistik Berikat (X1) dengan Efisiensi Biaya Logistik (Y). berdasarkan kategori korelasi menurut Sugiyono (2007).

**Pembahasan**

**Pusat Logistik Berikat Berpengaruh Positif dan Signfikan terhadap Efisiensi Biaya Logistik (Y)**

Dari hasil analisis statistik terbukti bahwa Pusat Logistik Berikat memiliki hubungan yang kuat dengan efisiensi biaya logistik, dilihat dari nilai rhitung sebesar 0,778. Persamaan regresi yang terbentuk dari kedua variabel tersebut adalah  $Y = 26,289 + 0,551 X1$ , menunjukkan bahwa setiap peningkatan satu poin pada variabel Y, maka akan meningkatkan variabel X1 sebesar 0,551 pada konstanta 26,289. Dari hasil uji hipotesis dengan uji t, terbukti bahwa Pusat Logistik Berikat berpengaruh positif dan signifikan terhadap efisiensi biaya logistik. Hal ini dibuktikan dengan nilai thitung (3,103) > ttabel (2,105) dan nilai signifikan (0,004) < 0,05, oleh karena itu hasil uji hipotesis pertama layak dijadikan hasil akhir atau rujukan untuk penelitian selanjutnya. Dengan demikian dapat disimpulkan bahwa PLB telah membuat biaya logistik menjadi lebih efisien. Hal ini sejalan dengan pernyataan yang disampaikan oleh Kayikci (2010) yang menyebutkan pusat logistik yang efisien memberi manfaat yang signifikan serta menjadi keunggulan kompetitif untuk

memenuhi tujuan komersial strategis, dimana penentuan lokasi adalah faktor kunci dalam meningkatkan efisiensi sistem transportasi dan menginisialisasi rantai pasokan, oleh karena itu otoritas publik harus mempertimbangkan daya dukung ekonomi, sosial dan lingkungan sebelum menetapkan suatu daerah sebagai pusat logistik.

PLB mewujudkan efisiensi logistik untuk mendapatkan barang yang tepat, pada waktu yang tepat, dengan jumlah yang tepat, kondisi yang tepat, dengan biaya yang terjangkau. Mekanisme PLB untuk menekan biaya logistik adalah dengan mengadopsi konsep hub and spoke. Pelabuhan tidak menjadi satu-satunya tempat melakukan clearance barang karena adanya alternatif lain, yakni PLB. Dengan PLB, barang dapat dikeluarkan dahulu dari pelabuhan, pengurusan clearance (penyelesaian BM, PDRI dan formalitas kepabeanan serta aturan-aturan pembatasan dari K/L) diselesaikan saat akan dikeluarkan dari PLB. Implikasinya, demurrage di pelabuhan yang selama ini masih menjadi komponen signifikan biaya logistik dapat ditekan. Untuk koefisien determinasi berdasarkan  $R^2$ , didapat nilai 0,605. Dengan kata lain Pusat Logistik Berikat mempunyai pengaruh sebesar 60,5% terhadap efisiensi biaya logistik, sedang sisanya sebesar 39,5% dipengaruhi oleh variabel lain yang tidak dianalisis dalam penelitian ini.

#### **Insentif Fiskal (X2) Berpengaruh Positif dan Signifikan terhadap Efisiensi Biaya Logistik (Y)**

Dari hasil analisis statistik terbukti bahwa insentif fiskal memiliki hubungan yang kuat dengan efisiensi biaya logistik, dilihat dari nilai rhitung sebesar 0,721. Persamaan regresi yang terbentuk dari kedua variabel tersebut adalah  $Y = 27,894 + 0,535 X_2$ , menunjukkan bahwa setiap peningkatan satu poin pada variabel Y, maka akan meningkatkan variabel  $X_2$  sebesar 0,535 pada konstanta 27,894. Dari hasil uji hipotesis melalui uji t terbukti bahwa insentif fiskal berpengaruh positif dan signifikan terhadap efisiensi biaya logistik. Hal ini dibuktikan dari thitung (2,024) lebih besar dari ttabel (2,005), dan nilai signifikansi (0,003) < 0,05. Oleh karena itu hasil uji hipotesis kedua layak dijadikan hasil akhir atau rujukan untuk penelitian selanjutnya. Efisiensi biaya logistik di Indonesia salah satunya bisa didorong melalui pemberian insentif fiskal dari pemerintah. Adanya insentif fiskal tersebut dapat membantu perusahaan dari sisi manajemen cash flow dan dapat menekan biaya logistik yang harus dikeluarkan.

Insentif fiskal dapat digunakan oleh para pelaku usaha ekspor impor antara lain untuk merevitalisasi armada mengingat peningkatan biaya operasional terjadi karena usia armada yang sudah tua sehingga dengan demikian biaya transportasi yang menjadi kontributor terbesar dari biaya logistik dapat ditekan. Untuk hasil uji koefisien determinasi dari kedua variabel tersebut diperoleh nilai  $R^2 = 0,519$ . Dengan kata lain insentif fiskal mempunyai pengaruh sebesar 51,9% terhadap efisiensi biaya logistik, sedang sisanya sebesar 48,1% dipengaruhi oleh variabel lain yang tidak dianalisis dalam penelitian ini.

#### **Dwelling Time (X3) Berpengaruh Positif dan Signifikan terhadap Efisiensi Biaya Logistik**

Dari hasil uji hipotesis melalui uji t terbukti bahwa dwelling time memiliki hubungan yang sangat kuat dengan efisiensi biaya logistik, dilihat dari nilai rhitung sebesar 0,839. Persamaan regresi yang terbentuk dari kedua variabel tersebut adalah  $29,112 + 0,435 X_3$ , menunjukkan bahwa setiap peningkatan satu poin pada variabel Y, maka akan meningkatkan variabel  $X_3$  sebesar 0,434 pada konstanta 29,112. Dari hasil uji t terbukti bahwa dwelling time berpengaruh positif dan

signifikan terhadap efisiensi biaya logistik. Hal ini dibuktikan dari  $t$  hitung (2,639) lebih besar dari  $t$  tabel (2,105), dan nilai signifikansi (0,002) < 0,05. Oleh karena itu hasil uji hipotesis ketiga layak dijadikan hasil akhir atau rujukan untuk penelitian selanjutnya.

Untuk mengukur kelancaran arus barang dan biaya logistik, dwelling time dijadikan sebagai salah satu alat ukurnya. Tujuan memangkas dwelling time adalah untuk dapat menurunkan biaya logistik/efisiensi biaya logistik. Secara garis besar proses yang menentukan lamanya dwelling time di pelabuhan adalah pre-clearance, customs clearance dan post-clearance karena ketiga proses ini melibatkan koordinasi banyak instansi baik kementerian dan lembaga dari sisi pemerintah dan pihak swasta sebagai pemilik barang. Dengan lamanya dwelling time, proses pengadaan bahan baku dan bahan penolong yang berasal dari luar negeri (impor) akan terhambat dan berdampak pada peningkatan biaya logistik. Dari hasil uji koefisien determinasi diperoleh nilai  $R^2 = 0,698$ . Dengan kata lain dwelling time mempunyai pengaruh sebesar 69,8% terhadap efisiensi biaya logistik, sedang sisanya sebesar 30,2% dipengaruhi oleh variabel lain yang tidak dianalisis dalam penelitian ini.

### **Pusat Logistik Berikat, Insentif Fiskal dan Dwelling Time Secara Bersama-sama Berpengaruh Positif dan Signifikan terhadap Efisiensi Biaya Logistik**

Berbeda dengan tiga analisa regresi sebelumnya, kali ini digunakan analisa regresi berganda yang menghasilkan koefisien regresi yang positif dan signifikan dari variabel Pusat Logistik Berikat (X1), Insentif Fiskal (X2) dan Dwelling Time (X3) secara bersama-sama terhadap variabel Efisiensi Biaya Logistik (Y). Persamaan regresi berganda yang terbentuk adalah  $Y = 17,895 + 0,405 X_1 + 0,271 X_2 + 0,137 X_3$ , menunjukkan bahwa setiap peningkatan satu poin pada variabel X1, X2 dan X3, maka akan meningkatkan variabel Y sebesar 0,405 poin pada variabel X1, 0,271 pada variabel X2 dan 0,137 pada variabel X3 pada konstanta 17,895. Ketiga variabel bebas tersebut juga memiliki hubungan yang sangat kuat dengan variabel efisiensi biaya logistik. Ini ditunjukkan oleh angka R sebesar 0,941.

Dari hasil uji F, terbukti bahwa variabel Pusat Logistik Berikat (X1), Insentif Fiskal (X2) dan Dwelling Time (X3) secara bersama-sama berpengaruh positif dan signifikan terhadap Efisiensi Biaya Logistik (Y). Keputusan ini diperoleh karena nilai  $F$  hitung (5,493) lebih besar dari  $F$  tabel (3,04) dan nilai signifikansi (0,010) < 0,05, oleh karena itu hasil uji hipotesis keempat layak dijadikan hasil akhir atau rujukan untuk penelitian selanjutnya.

Dari hasil uji koefisien determinasi diperoleh nilai  $R^2 = 0,886$ . Dengan kata lain variabel Pusat Logistik Berikat (X1), Insentif Fiskal (X2) dan Dwelling Time (X3) secara bersama-sama berpengaruh sebesar 88,6% terhadap Efisiensi Biaya Logistik (Y), sedangkan sisanya 11,4% dipengaruhi oleh faktor lain yang tidak dianalisis dalam penelitian ini. Ini membuktikan bahwa Pusat Logistik Berikat, insentif fiskal dan dwelling time sangat dominan mempengaruhi efisiensi biaya logistik.

### **KESIMPULAN**

Berdasarkan hasil pengujian hipotesis dapat disimpulkan sebagai berikut :

1. Pusat Logistik Berikat berpengaruh positif dan signifikan terhadap efisiensi biaya logistik sebesar 60,5%. Ini menunjukkan bahwa semakin banyak PLB yang dibangun oleh pemerintah akan semakin efisien biaya logistik yang harus dikeluarkan.
2. Insentif fiskal berpengaruh positif dan signifikan terhadap efisiensi biaya logistik sebesar 51,9%. Hal ini menunjukkan bahwa efisiensi biaya logistik di Indonesia salah satunya bisa didorong melalui pemberian insentif fiskal dari pemerintah.

3. Dwelling time berpengaruh positif dan signifikan terhadap efisiensi biaya logistik sebesar 69,8%. Hal ini berarti bahwa semakin cepat proses dwelling time di pelabuhan akan dapat menekan biaya logistik sehingga lebih efisien.
4. Pusat Logistik Berikat, insentif fiskal dan dwelling time secara bersama-sama berpengaruh positif dan signifikan terhadap efisiensi biaya logistik sebesar 88,6%. Dengan demikian dapat disimpulkan bahwa ketiga variabel tersebut merupakan faktor yang sangat dominan dalam menekan biaya logistik di Indonesia.

**DAFTAR PUSTAKA****BUKU**

- Adisasmita, Rahardjo, 2011, Manajemen Pemerintah Daerah, Yogyakarta, Graha Ilmu
- Arikunto, Suharsimi, 2010, Prosedur Penelitian Suatu Pendekatan Praktik, Jakarta, Rineka Cipta
- Atmosudirdjo, S, Prajudi, 1986, Dasar-Dasar Ilmu Administrasi, Edisi Ketiga, Cetakan Kedua, Bogor, Ghalia Indonesia
- Ballou, Ronald H., 2004, Business Logistics/Supply Chain Management, United States, Pearson Prentice Hall
- Bustami, Bastian dan Nurlela, 2010, Akuntansi Biaya, Edisi Kedua, Jakarta, Mitra Wacana Media
- Chase, R. B., Jacobs, F. R., & Aquilano, N. J., 2018, Operations and Supply Chain Management (15th Edition), New York, McGraw-Hill Education
- Chopra, S., & Meindl, P., 2015, Supply Chain Management: Strategy, Planning, And Operation (6th Edition), Boston, Pearson Education
- Christopher, Martin, 2016, Logistics and Supply Chain Management, Fourth Edition, London, Prentice Hall
- Dunia, Ahmad Firdaus dan Abdullah, Wasilah, 2012, Akuntansi Biaya, Jakarta, Salemba Empat
- Fredendall, Lawrence D., 2008, Designing Supply Chain Concept Basics of Supply Chain Management, United States of America, APICS Series on Resource Management
- Ghozali, I., 2012, Aplikasi Analisis Multivariate dengan Program SPSS, Semarang, Badan Penerbit Universitas Diponegoro
- Gunadi, 2006, Reformasi Administrasi Perpajakan Dalam Rangka Kontribusi Menuju Good Governance, Jakarta, Erlangga
- Harrison, Allan dan van Hoek, Remko, 2005, Logistic Management and Strategy, Second Edition, England, Pearson Education
- Hugos, Michael H., 2011, Essentials of Supply Chain Management, Second Edition, New Jersey, John Wiley & Sons
- Kotler, Philip, 2006, Manajemen Pemasaran; Analisis, Perencanaan, Implementasi dan Kontrol, Edisi Ke-11, Jakarta, Prenhalindo
- Li, Ling, 2007, Operation Management, Eighth Edition, London, Pearson Prentice
- Lumenta, A., 2010, Manajemen Logistik Rumah Sakit Konsep dan Prinsip Manajemen Rumah Sakit, Jilid II, Jakarta, Direktorat Rumah Sakit Khusus dan Swasta, Departemen Kesehatan Republik Indonesia
- Mansury, 2003, Pajak Penghasilan Pasca Reformasi 2000, Jakarta, YP4
- Martani, H dan Lubis Hari S.B, 1987, Teori Organisasi (Suatu Pendekatan Makro), Jakarta, Pusat Antar Universitas Ilmu-Ilmu Sosial Indonesia
- Mulyadi, Mohammad, 2011, Penelitian Kuantitatif dan Kualitatif, Yogyakarta, Nadi Persada

- Nawawi, Ismail, 2009, *Perilaku Administrasi; Kajian, Teori dan Praktis*, Surabaya, ITSPers
- Prihantono, C.R., 2012, *Konsep Pengendalian Mutu*, Bandung, Remaja Rosdakarya
- Purwito, Ali, 2013, *Kepabeanaan Indonesia, Tangerang Selatan, Jelajah Nusa*.
- Ross, David Frederick, 2016, *Introduction to Supply Chain Management Technologies, Second Edition*, USA, Taylor & Francis
- Schroeder, Roger G., 2007, *Operations Management Contemporary Concepts and Cases, Third Edition*, Singapore, McGraw Hill Internasional Edition
- Shafritz, Jay M. dan Russel, E.W., 2004, *Classics of Public Administration, Fifth Edition*, USA, Thomson & Wadsworth
- Siagian, Yolanda, 2005, *Aplikasi Supply Chain Management Dalam Dunia Bisnis*, Jakarta, Grasindo
- Siagian, Sondang P., 2006, *Filsafat Administrasi, Edisi Revisi*, Jakarta, Bumi Aksara
- Siahaya, Willem, 2012, *Manajemen Pengadaan Procurement Management*, Bandung, Alfabeta
- Subagya, 1996, *Manajemen Logistik*, Jakarta, Sapdodadi
- Sugiyono, 2013, *Metode Penelitian Kuantitatif Kualitatif dan R&D*. Bandung, Alfabeta
- Surrey, Stanley S., 2011, *Tax Expenditure*, Massachusetts, Harvard University Press
- Sutedi, Adrian, 2012, *Aspek Hukum Pengadaan Barang dan Jasa dan Berbagai Permasalahannya*, Jakarta, Bumi Aksara
- Zaroni, 2017, *Logistic & Supply Chain : Konsep Dasar – Logistik Kontemporer – Praktik Terbaik*, Jakarta, Prasetya Mulya Publishing

#### **Peraturan Perundang-Undangan :**

Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2006 tentang Perubahan Atas Undang- Undang Nomor 10 Tahun 1995 Tentang Kepabeanaan

Peraturan Menteri Keuangan Nomor 272/PMK.04/2015 tentang Pusat Logistik Berikat (PLB)

#### **Sumber Lain :**

Anshori, Mildan Risydan, 2016, *Penguatan Bea dan Cukai Secara Kelembagaan dalam Menghadapi Kejahatan Transaksional*, Jurnal Ilmiah Dunia Hukum, Vol. 1 No. 1

Anwar, S. N., 2011, *Manajemen Rantai Pasokan (Supply Chain Management) Konsep dan Hakikat*, Portal Garuda, 1 (2)

Geraldin, L. H., I. N. Pujawan, dan D. S. Dewi, 2007, *Manajemen Risiko dan Aksi Mitigasi Untuk Menciptakan Rantai Pasok yang Robust*, Jurnal Teknologi dan Rekayasa Teknik Sipil – TORSI: 53-64

Gurria, Angel, 2012, Monetary Expansive Policy, Organization for Economic Cooperation and Development

Haryana A., 2019, Pusat Logistik Berikat, Upaya Menekan Biaya Logistik Nasional <https://www.researchgate.net/publication/308403099> Diakses pada 18 Februari 2019

Kayikci, Y., 2010, A Conceptual Model for Intermodal Freight Logistics Centre Location Decisions, Procedia-Social and Behavioral Sciences 2(3): 6297-6311

Lambiase, A., E. Mastrocinque, S. Miranda, 2013, Strategic Planning and Design of Supply Chains: A Literature Review, International Journal of Engineering Business Management 5: 49

Nicoll, J., 2007, Innovative Approaches to Port Challenges -Dwell Time and Transit Time Management, Virginia, International Convention of Norfolk

Prastowo, Yustinus, 2019, Tiga Insentif Fiskal Pemerintah Dinilai Belum Maksimal, [www.nasional.kontan.co.id/news](http://www.nasional.kontan.co.id/news)

Purwoko, 2015, Peran Kebijakan Fiskal Dalam Peningkatan Produktivitas Pembibitan Sapi Nasional, Jurnal Kajian Ekonomi dan Keuangan, Vol. 19 No. 2

Raballand, G., Refas, S., Beuran, M., Isik, G., 2012, Why Does Cargo Spend Weeks in Sub-Saharan African Ports? Lessons from Six Countries. Washington, D.C, The World Bank

Rao, C., M. Goh, Y. Zhao, dan J. Zheng, 2015, Location Selection of City Logistics Centers under Sustainability, Transportation Research Part D, Transport and Environment 36: 29-44.

Sangian, Rudy, 2013, Pendekatan untuk Mengetahui Penyebab Akar Permasalahan Dwelling Time, Senior Consultant at Supply Chain Indonesia, Jakarta

Sanjaya, A. C., Saptono, H., dan Njatrijani, R., 2017, Pelaksanaan Pengurusan Dokumen Tentang Impor Barang Terkait Dengan Dwelling Time di Pelabuhan Panjang Bandar Lampung, Diponegoro Law Journal, Vol. 6 No 2

Tyson, Justin, 2014, Reforming Tax Expenditures in Italy; What, Why and How, IMF Working Paper

UNCTAD, 2014, Tax Incentives and Foreign Direct Investment, a Global Survey, United Nation, New York and Geneva, <http://www.unctad.org>.

World Bank, 2011, Economic Premise, [www.worldbank.org](http://www.worldbank.org) (diakses 24 November 2017),