



ANALISIS DAMPAK PENERAPAN KEBIJAKAN *BONDED WAREHOUSE* (GUDANG BERIKAT) TERHADAP BIAYA LOGISTIK DI PELABUHAN

*Sapit Hidayat dan Habibi Palippui

Prodi Manajemen Pelabuhan, Program Diploma Pelayaran, Universitas Hang Tuah Surabaya

*shidayat@uht.ac.id

Abstrak

Gudang Berikat merupakan tempat menimbun barang impor, dapat disertai 1 (satu) atau lebih kegiatan berupa pengemasan/pengemasan kembali, penyortiran, penggabungan (*kitting*), pengepakan, penyetelan, pemotongan, atas barang-barang tertentu dalam jangka waktu tertentu untuk dikeluarkan kembali. Dalam Peraturan Menteri Keuangan (PMK) No.155/PMK.04/2019 tentang Gudang Berikat, Kementerian Keuangan menekankan bahwa pengetatan pengawasan ini dilakukan dalam dua bentuk baik dari sisi perpajakan maupun mekanisme pemasukan barang. Kebijakan gudang berikat ini diharapkan mengurangi biaya logistik nasional dengan menurunkan *dwelling time* di pelabuhan dan mempercepat akses gudang bahan baku ke Industri. Inti dari penelitian ini menganalisis sejauh mana pengaruh yang diperoleh oleh pengguna jasa gudang berikat dari sisi biaya logistik. Perbandingan biaya diperoleh dari survei dengan perusahaan yang sudah memanfaatkan fasilitas gudang berikat.

Kata kunci: Gudang Berikat, Biaya Logistik, *Dwelling Time*, *Bonded Warehouse*.

Abstract

A bonded warehouse is a place to store imported goods, which can be accompanied by one or more activities in the form of packaging / repacking, sorting, merging (kitting), packing, adjusting, cutting, for certain goods within a certain period to be reissued. In the Minister of Finance Regulation (PMK) No.155 / PMK.04 / 2019 concerning Bonded Warehouses, the Ministry of Finance emphasizes that this tightening of supervision is carried out in two forms, both in terms of taxation and the mechanism for importing goods. This bonded warehouse policy is expected to reduce national logistics costs by reducing dwelling time at ports and accelerating access to raw material warehouses to industry. The essence of this study is to analyze the extent of the influence obtained by users of bonded warehouse services in terms of logistics costs. Cost comparisons are obtained from surveys with companies that have already utilized bonded warehouse facilities.

Keywords: *Bonded Warehouse, Logistics Costs, Dwelling Time, Bonded Warehouse.*

1. PENDAHULUAN

Gudang berikat (*bonded warehouse*) adalah gudang pabean Indonesia yang di dalamnya diberlakukan ketentuan khusus terhadap barang yang dimasukkan dari luar pabean atau dari dalam lingkup pabean di Indonesia lainnya tanpa dikenakan pungutan bea cukai dan atau pungutan negara lainnya sampai barang tersebut dikeluarkan untuk tujuan impor, ekspor, dan re-ekspor. Gudang berikat merupakan fasilitas yang dikembangkan guna menunjang industri dalam negeri dan mendorong terciptanya hubungan perdagangan internasional dalam lingkup pelabuhan dengan menawarkan fasilitas berupa penangguhan bea masuk, tidak dipungut ppn dan ppn serta pembebasan cukai. Melalui gudang berikat, ada fleksibilitas yang ditawarkan mulai dari pemasukan dan pengeluaran barang selain itu kegiatan sederhana yang dapat dilakukan, status kepemilikan barang, serta fasilitas perpajakan dan kepabeanan yang dekat dari akses pelabuhan. Kegiatan yang dapat dilakukan di dalam gudang adalah pengemasan ulang dan *labeling*. Gudang berikat bisa diartikan sebagai gudang logistik multifungsi yang bea masuk dan pajak impornya ditunda pembayarannya, sehingga dapat



copyright is published under [Lisensi Creative Commons Atribusi 4.0 Internasional](https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/).

adalah kegiatan memasukkan barang dari daerah kepabeanan suatu negara. Daerah pabean adalah wilayah Republik Indonesia yang meliputi wilayah darat, perairan, dan ruang udara di atasnya, serta tempat – tempat tertentu di Zona Ekonomi Eksklusif dan landas kontingen yang di dalamnya berlaku Undang-Undang [4].

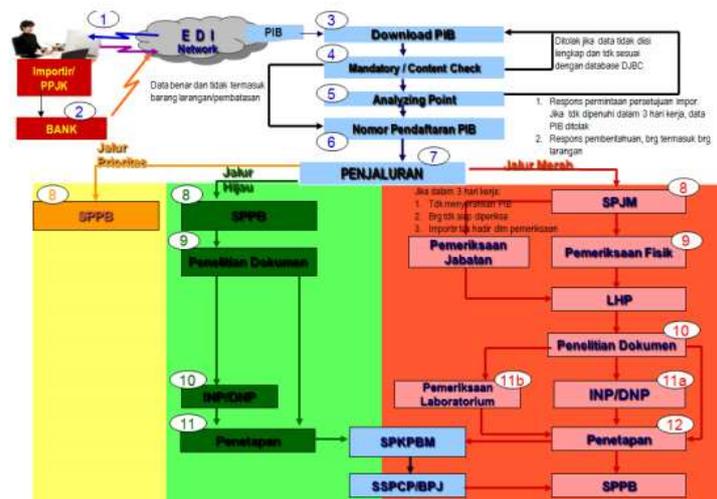
Dasar hukum peraturan mengenai Tatalaksana Impor diatur dalam Keputusan Direktur Jendral Bea dan Cukai Nomor KEP-07/BC/2003. Tentang petunjuk pelaksanaan Tatalaksana Kepabeanan di bidang impor dan Keputusan Menteri Keuangan Nomor 453/KMK.04/2002 tentang Tatalaksana Kepabeanan di bidang impor. Komoditi yang dimasukkan ke wilayah pabean, yang dibawa dari luar wilayah pabean dikenakan bea masuk kecuali dibebaskan atau diberikan pembebasan.

Sedangkan sesuatu yang berhubungan dengan pengawasan atau lalu lintas barang yang masuk atau keluar daerah pabean dan pemungutan bea masuk disebut dengan kepabeanan. Untuk tatalaksana kepabeanan di bidang impor juga terdapat dokumen yang harus dilengkapi seperti pada tabel berikut [5].

Tabel 2. Dokumen Kepabeanan

Kode	Keterangan
BC 1.0	Pemberitahuan rencana kedatangan sarana pengangkut.
BC 1.1	Pemberitahuan barang kargo/niaga yang diangkut dalam sarana pengangkut.
BC 1.2	Pemberitahuan barang impor yang diangkut lanjut.
BC 1.3	Pemberitahuan pengangkutan barang asal daerah pabean dari satu tempat ke tempat lain melalui luar daerah pabean.
BC 2.0	Pemberitahuan Impor Barang.
BC 2.1	Pemberitahuan Impor Barang Tertentu.
BC 2.2	Pemberitahuan Impor Barang penumpang/awak sarana pengangkut.
BC 2.3	Pemberitahuan pengangkutan barang impor/ekspor dari satu tempat ke tempat lain dalam pengawasan pabean.
BC 2.4	Pengeluaran barang impor dari TPB ke DPIL.
BC 2.5	Pemberitahuan pengeluaran barang dari tempat penimbunan berikat.
BC 3.0	Pemberitahuan Ekspor Barang
BC 4.0	Pemberitahuan pemasukan barang asal daerah pabean ke KawasanBerikat

Proses impor merupakan penetapan Jalur Pelayanan Impor, Pengeluaran Barang Impor, Pasca Persetujuan, dan Pengeluaran Barang. Adapun proses atau prosedur impor di Indonesia ditampilkan pada gambar berikut.



Gambar 2. Alur impor Indonesia [6]

Berdasarkan Gambar 2 barang impor yang telah diajukan PIB dilakukan pemeriksaan pabean secara selektif. Dalam rangka pemeriksaan pabean secara selektif inilah ditetapkan jalur pengeluaran barang, yaitu [7]

- Jalur Merah Proses pelayanan dan pengawasan pengeluaran barang impor dengan dilakukan pemeriksaan fisik, dan dilakukan penelitian dokumen sebelum diterbitkannya Surat Persetujuan Pengeluaran Barang (SPPB).
- Jalur Hijau Proses pelayanan dan pengawasan pengeluaran barang impor dengan tidak dilakukan

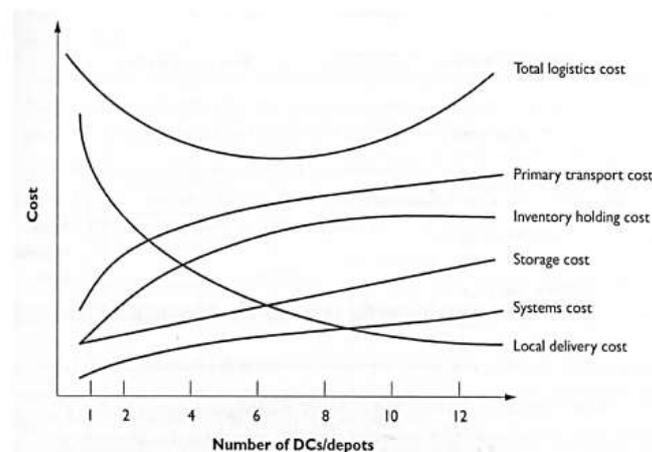


copyright is published under [Lisensi Creative Commons Atribusi 4.0 Internasional](https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/).

- pemeriksaan fisik, tetapi dilakukan penelitian dokumen setelah diterbitkannya Surat Persetujuan Pengeluaran Barang (SPPB).
- c. Jalur Kuning Proses pelayanan dan pengawasan pengeluaran barang impor dengan tidak dilakukan pemeriksaan fisik, tetapi dilakukan penelitian dokumen sebelum diterbitkannya Surat Persetujuan Pengeluaran Barang (SPPB).
- d. Jalur Prioritas Proses pelayanan dan pengawasan pengeluaran barang impor yang tidak dilakukan pemeriksaan fisik dan penelitian dokumen, setelah ada penetapan dari Pemerintah terhadap importir jalur prioritas tersebut.

3. BIAYA LOGISTIK

Biaya logistik salah satu alat untuk mengukur kinerja logistik nasional. Pembagian komponen biaya logistik penting untuk mempermudah pencapaian kinerja logistik yang efisien. Ditingkat operasional, indikator biaya logistik dapat digunakan untuk menekan biaya operasional dan meningkatkan pelayanan logistik yang kemudian dapat meningkatkan arus barang menjadi lebih cepat dan lebih murah sehingga dapat meningkatkan daya saing usaha. Komponen biaya logistik ditampilkan pada gambar grafik berikut ini:



Gambar 3. Komponen Biaya Logistik [7]

Dari gambar grafik di atas storage cost (biaya penimbunan/pelabuhan) tidak mengalami strim line, biaya akan terus meningkat seiring dengan bertambahnya waktu sewa. Besar tidaknya keuntungan dari hasil produksi tidak mempengaruhi biaya sewa gudang. Dengan kata lain sewa gudang akan terus ada meskipun proses produksi tidak berlangsung. Hal ini menandakan bahwa biaya tersebut tidak dipengaruhi faktor luar sehingga menjadi biaya konstan yang akan terus dikeluarkan. Hanya saja Biaya penyimpanan barang di gudang, dipengaruhi tipe penyimpanan dan penanganan barang yang digunakan, jumlah dan volume barang yang disimpan serta ukuran dan lokasi gudang itu sendiri.

4. KOMODITI GANDUM INDONESIA

Gandum salah satu alternatif makanan pokok di beberapa daerah di Indonesia seperti Maluku, Nusa Tenggara, dan Papua. Di luar itu, gandum banyak dimanfaatkan dalam bidang bisnis dan industri kuliner dan catering, dan akan terus bertambah seiring semakin banyaknya inovasi akan variasi makanan. Penggunaan gandum sebagai terigu paling dominan ada pada bahan baku mie instan dan roti karena keduanya merupakan makanan favorit masyarakat Indonesia yang terus meningkat nilai permintaannya.

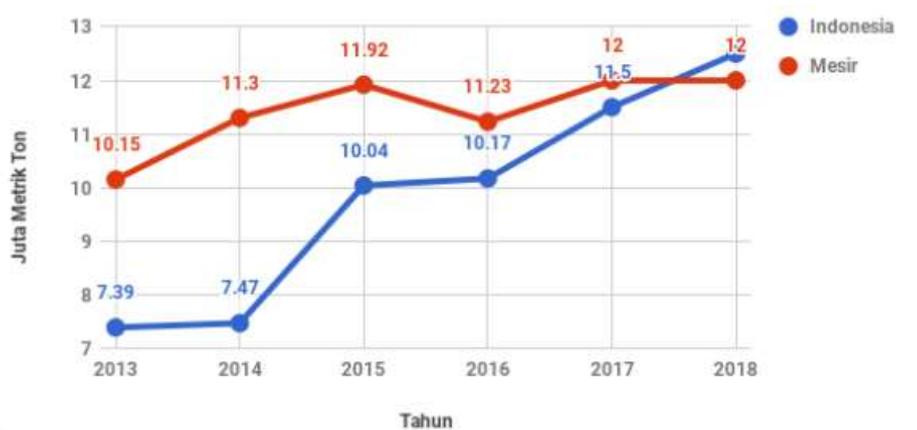
Sementara itu, laporan dari Asosiasi Produsen Tepung Terigu Indonesia (Aptindo) menunjukkan bahwa impor gandum dari Juli 2015 sampai Mei 2016 telah mencapai total 8,2 juta ton. Sedangkan sepanjang 2016 mencapai 8,71 juta ton. Impor gandum tahun ini ditaksir meningkat antara 5-6 persen hingga 8,79 juta ton.

Menurut data indopress, kebutuhan gandum Indonesia telah menyalip Mesir, penguasa impor gandum sedunia. Pada 2013, Indonesia hanya menyedot 7,39 juta ton gandum berikut produk turunannya sementara Mesir 10,15 juta metrik ton. Namun, pada 2018, menurut data Kementerian Pertanian Amerika, Indonesia mengimpor



copyright is published under [Lisensi Creative Commons Atribusi 4.0 Internasional](https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/).

12,5 juta metrik ton, melampaui Mesir yang mencatat impor 12 juta metrik ton. Seperti ditampilkan pada grafik berikut.

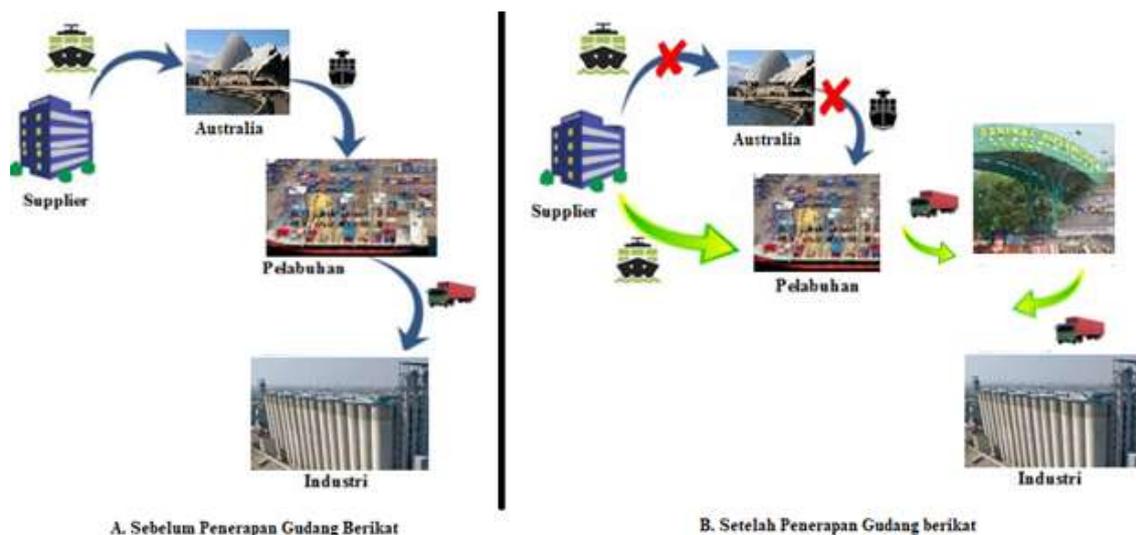


Gambar 4. Grafik kebutuhan gandum Indonesia dan Mesir [3]

Sementara itu, *demand* gandum nasional di satu sisi terus meningkat. Sepanjang tahun 2011, ada impor 6,3 juta ton gandum dengan nilai US\$ 2,5 miliar. Pelaku impor adalah Bogasari Flour Mills (Bogasari) anak usaha PT Indofood Sukses Makmur Tbk yang mengimpor gandum rata-rata perbulannya sebesar 300 ribu ton. Jumlah ini akan terus meningkat karena besarnya permintaan produk gandum di Tanah Air. Impor gandum biasanya dilakukan dari Australia, Kanada, Amerika Serikat, China, dan beberapa negara Eropa Timur. Tindakan impor ini semakin dipermudah dan dibuka lebar karena gandum termasuk salah satu produk impor selain kapas yang dibebaskan dari tarif pajak masuk alias 0%.

5. STUDI KASUS IMPOR TEPUNG GANDUM

Pada sebelum pengoperasian gudang berikat untuk pengiriman impor tepung gabudum dilakukan dengan menggunakan petikemas, dimana pengusaha industri Indonesia yang membutuhkan bahan baku tepung gandum masih harus menunggu melalui proses yang panjang dikarenakan Negara Importir terletak jauh dari Indonesia yang mengharuskan melakukan transshipment ataupun harus menggunakan gudang penyimpanan yang berada di Negara Australia. Berikut gambaran Sebelum dan sesudah penerapan Gudang berikat.



Gambar 5. Perbedaan alur sebelum dan sesudah penerapan gudang berikat

Berdasarkan gambar di atas dapat dilihat bahwa ada penambahan dan pengurangan alur logistik. Adanya perubahan tersebut maka besar kemungkinan akan ada perbedaan biaya logistik di pelabuhan. Penelitian ini akan menganalisis besar perbedaan biaya sebelum dan sesudah penerapan gudang berikat.



copyright is published under [Lisensi Creative Commons Atribusi 4.0 Internasional](https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/).

Untuk memenuhi *demand* PT Indofood Sukses Makmur Tbk. dalam satu tahun 2011 sebesar 300.000 ton/bulan atau sekitar 3.600.000 ton/tahun, dilakukan perhitungan kebutuhan kontainer untuk kondisi sebelum ada kebijakan gudang berikat dengan asumsi-asumsi ditunjukkan pada tabel berikut.

Tabel 4. Asumsi kebutuhan kontainer

Demand	3.600.000 Ton	
Asumsi	20'	25%
	40'	75%
Load Factor Kapal	90%	
Demand dalam Petikemas	20'	900.000 Ton
	40'	2.700.000 Ton

6. BIAYA PENUMPUKAN

6.1. Biaya Gudang di Australia

Dari proses pengiriman impor gandum dari negara asal kapal melakukan *transshipment* dan biasanya melakukan penumpukan selama satu bulan di gudang konsolidasi di Australia, terdiri dari biaya penumpukan, *biaya handling*, dan *biaya custom clearance*. Dari hasil penelitian di lapangan sebelum adanya gudang berikat total biaya pelabuhan didapatkan sebagai berikut.

Tabel 5. Biaya penumpukan di Australia [3]

Biaya	Satuan	20'	40'
Covered Storage	Rp/tahun	108,894,126,085	657,740,759,040
Handling	Rp/tahun	23,096,678,217	132,726,266,879
Custom Clearance	Rp/tahun	8,310,154,357	50,256,307,202
Rp/tahun		140,300,958,658	840,723,333,121
Total		981,024,291,779	

Dari keseluruhan kegiatan yang dilakukan di Gudang didapatkan Biaya Total 981,024,291,779 Rp/tahun dan dengan biaya per unit Rp 272,507/ton.

6.2. Biaya Pelabuhan di Australia

Biaya pelabuhan selain biaya bongkar muat dari kapal menuju dermaga ataupun sebaliknya. Biaya pelabuhan didapatkan dari biaya penumpukan di Countainer Yeard, biaya Lo-Lo, biaya recovery, dll. Dari hasil penelitian di lapangan sebelum adanya Gudang berikat total biaya pelabuhan didapatkan sebagai berikut.

Tabel 6. Biaya Pelabuhan di Australia [3]

Biaya	Satuan	20'	40'
Port Storage	Rp/tahun	6,190,200,000	42,854,400,000
Lo-Lo Cost	Rp/tahun	2,730,176,471	14,179,764,706
Lainnya	Rp/tahun	2,836,038,504	15,023,020,147
	Rp/tahun	11,756,414,974	72,057,184,853
Total		83,813,599,827	

Dari keseluruhan biaya pelabuhan didapatkan Biaya Total 83,813,599,827 Rp/tahun, dan dengan biaya per unit Rp 23,282 /ton.

6.3. Biaya Gudang Berikat di Indonesia (Tanjung Priok)

Yang termasuk dalam biaya penumpukan yaitu biaya pelabuhan selain biaya bongkar muat dari kapal menuju



copyright is published under [Lisensi Creative Commons Atribusi 4.0 Internasional](https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/).

dermaga ataupun sebaliknya. Biaya pelabuhan didapatkan dari biaya penumpukan di CY, biaya Lo-Lo, biaya recovery, dll. Seperti ditampilkan pada tabel berikut.

Tabel 7. Biaya Pelabuhan di Indonesia (Tanjung Priok)

Komponen biaya	20'	40'
Biaya Penumpukan	Rp.244,800	Rp.489,600
LoLo	Rp.21,600	Rp.32,400
Biaya Lain-Lain	Rp.193,619	Rp.263,826
Jumlah Muatan	Rp.900,000	Rp.2,700,000
Biaya Penumpukan	Rp.220,320,000,000	Rp.1,321,920,000,000
LoLo	Rp.19,440,000,000	Rp.87,480,000,000
Biaya Lain-Lain	Rp.174,257,100,000	Rp.712,330,200,000
Jumlah	Rp.414,017,100,000	Rp.2,121,730,200,000
Total	2,535,747,300,000	

Berdasarkan hasil perhitungan biaya pelabuhan, didapat masing-masing Biaya Total dan biaya per TEUs-nya seperti pada tabel diatas. Maka dapat diperoleh Biaya Total Pelabuhan dalam satu tahun yaitu sebesar Rp 2,535,747,300,000 untuk memenuhi seluruh permintaan impor kapas sebanyak 3.600.000 ton/tahun. Dengan mengetahui Biaya Total impor dan permintaan impor per tahun yang ditangani PLB PT Dunex, maka diperoleh biaya per Unit sebesar Rp 704,374/ton.

Tabel 8. Biaya Warehouse

Biaya	20'	40'
Handling 1st cont	Rp.475,000	Rp.500,000
Quaranteen	Rp.150,000	Rp.150,000
Covered Warehouse	Rp.300,000	Rp.300,000
Jumlah Muatan	Rp.900,000	Rp.2,700,000
Handling 1st cont	Rp.427,500,000,000	Rp.1,350,000,000,000
Quaranteen	Rp.135,000,000,000	Rp.405,000,000,000
Covered Warehouse	Rp.270,000,000,000	Rp.810,000,000,000
Biaya Storage	Rp.832,500,000,000	Rp.2,565,000,000,000
Total	Rp.3,397,500,000,000	

Berdasarkan hasil perhitungan biaya Gudang berikat, didapat masing-masing Biaya Total dan biaya per TEUs-nya seperti pada tabel di atas. Maka dapat diperoleh Biaya Total Gudang berikat dalam satu tahun yaitu sebesar Rp.3,397,500,000,000 untuk memenuhi seluruh permintaan impor kapas sebanyak 3.600.000 ton/tahun. Dengan mengetahui Biaya Total Impor dan permintaan impor per tahun yang ditangani PLB PT. Dunex, maka diperoleh biaya per Unit sebesar Rp 943.750/ton.

6.4. Perbandingan Biaya

Setelah dilakukan perhitungan di atas, diketahui biaya per unit pada masing-masing komponen biaya penumpukan pelabuhan setelah diberlakukannya kebijakan gudang berikat di Indonesia. Maka dilakukan perbandingan Biaya Total antara sebelum dan setelah adanya gudang berikat dapat dilihat sebagai berikut.

Tabel 9. Perbandingan Biaya

Biaya	Tidak Melalui Gudang Berikat	Melalui Gudang Berikat	Satuan
Biaya Warehouse Australia	981,024,291,779		Rp/tahun
Biaya Pelabuhan	3,397,500,000,000	3,397,500,000,000	Rp/tahun
Biaya Warehouse Indonesia	2,535,747,300,000	2,535,747,300,000	Rp/tahun
Jumlah Biaya	6,914,271,591,779	5,933,247,300,000	Rp/tahun
Selisih Biaya		981,024,291,779	Rp/tahun



copyright is published under [Lisensi Creative Commons Atribusi 4.0 Internasional](https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/).

7. KESIMPULAN

Dari analisa total cost demand tepung gandum dari Australia ke Indonesia dengan mempertmbangkan kebijakan gudang berikat maka dapat disimpulkan bahwa terdapat perbedaan biaya yang dikeluarkan saat melalui gudang berikat sebesar Rp. 981,024,291,779/tahun. Dengan kata lain, bisa menghemat pengeluaran sekitar Rp.981,024,291,779/tahun.

DAFTAR PUSTAKA

- [1] Nur, H. I. (2014). Kajian Usulan Kebijakan Pendulum Nusantara: Tinjauan Sektor Pelayaran dan Kepelabuhanan. Surabaya: Jurusan Transportasi Laut ITS.
- [2] Ade, S.N., Hang Tuah dan *Ofyar*. 1999. *Analisis Kebutuhan Interaksi Tata Guna Lahan dan Transportasi Studi Kasus Kotamadya Bandung*. Bandung.
- [3] Cikarang, D. J. (2016, September 28). Dipetik February 2, 2017, dari <http://beacukaicikarang.net/sekilas-tentang-pusat-logistik-berikat-plb/>
- [4] Dunn, W. N. (2003). Pengantar Analisis Kebijakan Publik (Kedua ed.). Yogyakarta: Gadjah Mada Iniversity Press
- [5] Dunn, W. N. (2008). Public Policy Analysis: An Introduction (4th Edition ed.). Englewood Cliffs: Prentice hall.
- [6] Kementerian Perhubungan Republik Indonesia. (2015). Peraturan Pemerintah Nomor 11 Tahun 2015 Tentang Jenis dan Tarif atas Jenis Penerimaan Negara Bukan Pajak yang berlaku pada Kementrian Perhubungan. Jakarta: Kementerian Perhubungan Republik Indonesia.
- [7] Suyono, R. (2007). Shipping - Pengangkutan Intermodal Ekspor Impor Melalui Laut - Edisi Keempat. Jakarta: PPM.

