

BAB II

LANDASAN TEORI

2.1 Perdagangan Internasional

Perdagangan internasional merupakan hubungan kegiatan ekonomi antar negara yang diwujudkan dengan adanya proses pertukaran barang atau jasa atas dasar sukarela dan saling menguntungkan (Aprita & Adhitya, 2020). Dalam konteks perdagangan internasional, terdapat teori keunggulan mutlak yang dikemukakan oleh Adam Smith. Menurut Adam Smith dalam Salvatore (2013), perdagangan antar negara didasarkan pada keunggulan mutlak (*absolute advantage*) yaitu ketika suatu negara lebih efisien daripada negara lainnya dalam memproduksi suatu komoditas, akan tetapi kurang efisien dalam memproduksi komoditas lain. Sehingga melalui proses tersebut, penggunaan sumber daya antar negara dapat digunakan dengan lebih efisien dan *output* yang dihasilkan pun akan meningkat.

Konsep spesialisasi dalam produksi diperkenalkan oleh David Ricardo pada tahun 1817 (Salvatore, 2013) yang menyatakan bahwa suatu negara harus memiliki spesialisasi dalam produksi dan ekspor komoditas dengan kerugian absolut yang lebih kecil (komoditas keunggulan komparatif) dan melakukan impor komoditas dengan kerugian absolut yang lebih besar (komoditas kerugian komparatif).

Dengan demikian suatu negara akan diuntungkan dari spesialisasinya atas produksi komoditas tersebut. Konsep tersebut selanjutnya lebih dikenal dengan teori keunggulan komparatif.

Pada praktik perdagangan internasional, keunggulan suatu negara tidak hanya ditentukan oleh keunggulan komparatifnya. (Porter, 1990) mengemukakan bahwa keunggulan kompetitif (daya saing) suatu negara bergantung pada kapasitas industri di negara tersebut untuk selalu berinovasi dan meningkatkan kemampuannya. Perbedaan nilai, budaya, struktur ekonomi, institusi dan sejarah juga berkontribusi dalam keberhasilan daya saing suatu negara. Hal tersebut menyebabkan pola daya saing yang berbeda pada setiap negara, dan tidak ada negara yang unggul dalam setiap sektor industri. Menurut Porter, terdapat 4 (empat) atribut yang mempengaruhi keunggulan kompetitif suatu negara, yaitu *factor conditions*, *demand conditions*, *related and supported industry*, dan *firm strategy, structure, and rivalry*.

Keterlibatan suatu negara dalam perdagangan internasional tidak luput dari harapan untuk mendapatkan manfaat dari kegiatan yang dilakukan. Manfaat dari perdagangan internasional menurut Ibrahim dan Halkam (2021) yaitu terciptanya efisiensi, spesialisasi dalam produksi barang atau jasa dengan murah, kenaikan pendapatan, devisa, dan transfer modal, serta meningkatnya kesempatan kerja.

2.2 Supply Chain Management

Chopra dan Meindl (2013) menjelaskan bahwa *supply chain* meliputi setiap pihak yang terlibat, baik secara langsung maupun tidak langsung dalam memenuhi kebutuhan *customer*. Proses *supply chain* tidak hanya sekedar melibatkan

perusahaan manufaktur dan *supplier*, akan tetapi melibatkan pula berbagai pihak seperti *customer*, *retailer*, distributor, perusahaan manufaktur, dan *supplier* bahan baku. Tujuan dari proses *supply chain* tersebut adalah memaksimalkan keseluruhan *value* yang dihasilkan. *Value* dari proses *supply chain* (*supply chain surplus*), dihasilkan dari perbedaan *value* dari produk akhir yang diterima *customer* dengan biaya yang ditimbulkan dalam memenuhi permintaan *customer*.

Supply Chain Management (SCM) merupakan perencanaan, koordinasi, dan pengendalian terpadu dari semua proses bisnis dan aktivitas pada *supply chain* untuk menghasilkan produk kualitas tinggi kepada *customer* dengan biaya yang rendah pada keseluruhan proses, serta memenuhi ketentuan dari pemangku kepentingan lainnya dalam *supply chain* seperti pemerintah dan lembaga sosial masyarakat (Van Der Vorst, 2004). Penerapan konsep SCM dapat berpotensi mengurangi biaya penyimpanan barang (mengurangi persediaan yang berlebih, perputaran persediaan yang lebih cepat), biaya transportasi, mengurangi biaya tenaga kerja langsung dan tidak langsung, serta dapat meningkatkan penjualan.

Kurang optimalnya implementasi SCM oleh perusahaan yang turut serta dalam perdagangan internasional, tentu akan menurunkan daya saing dengan kompetitornya akibat tidak berjalannya proses produksi barang atau jasa secara efektif dan efisien untuk disalurkan kepada *customer*. Untuk mengurangi dampak tersebut, pemerintah dapat berperan dalam menerapkan kebijakan terkait *supply chain* yang dapat meningkatkan daya saing industri dalam negeri.

2.3 Logistik

Menurut *Council of Logistic Management* (CLM) dalam Hayati (2013), logistik adalah bagian dari proses *supply chain management*. Logistik merupakan kegiatan untuk mengatur dua alur utama yaitu alur material barang fisik dari *supplier* melalui pusat distribusi ke toko, alur informasi data permintaan (*demand*) dari *customer* akhir kembali ke bagian pembelian (*purchasing*) dan ke *supplier*, dan data penawaran (*supply*) dari *supplier* ke *retailer* sehingga alur material dapat direncanakan dan dikendalikan secara akurat (Harrison & Hoek, 2008). Sementara itu, Christopher (2011) menjelaskan bahwa logistik adalah proses mengelola pengadaan, pergerakan, penyimpanan material, suku cadang, dan barang jadi secara strategis (dan yang terkait informasi) melalui organisasi dan saluran pemasaran dengan sedemikian rupa sehingga profitabilitas saat ini dan masa depan dapat dimaksimalkan melalui pemenuhan permintaan yang hemat biaya. Penjelasan peran dari logistik dapat dilihat pada gambar II.1.

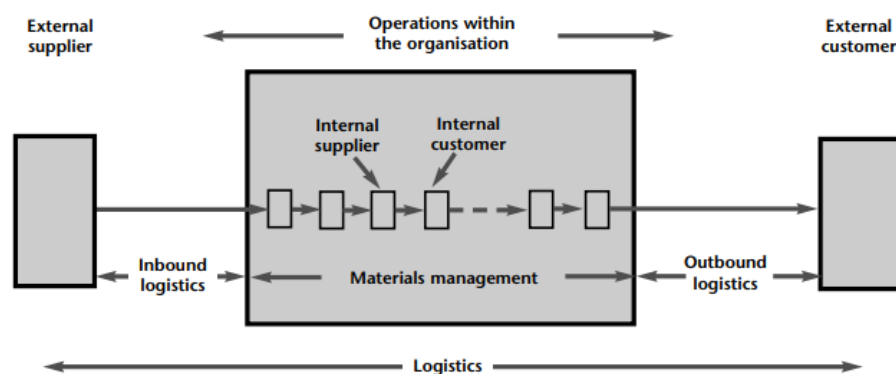
Sejalan dengan hal tersebut kegiatan logistik dapat mendukung daya saing *supply chain* secara keseluruhan dengan pemenuhan kebutuhan *customer* akhir melalui penyediaan atas apa yang dibutuhkan, dalam bentuk yang dibutuhkan, serta kapan dibutuhkan, dalam biaya yang kompetitif (Harrison & Hoek, 2008). Cara tradisional untuk bersaing dalam konteks logistik adalah dengan menawarkan keunggulan atas hal sebagai berikut.

- a. Keunggulan kualitas (*quality advantage*), pada berbagai situasi logistik, kualitas dalam pelayanan adalah tentang menyediakan jumlah yang tepat dari produk yang tepat untuk memenuhi permintaan *customer*.

- b. Keunggulan waktu (*time advantage*), dapat dideskripsikan sebagai kecepatan atau responsivitas. Keunggulan waktu bergantung pada seberapa lama *customer* harus menunggu untuk dapat menerima produk atau jasa.
- c. Keunggulan biaya (*cost advantage*), persaingan antar produk seringkali didasarkan pada biaya yang murah. Keunggulan ini diperoleh dari biaya yang rendah pada proses manufaktur, distribusi, layanan, dan sebagainya.

Dapat disimpulkan bahwa praktik logistik dilakukan dengan tujuan untuk mempercepat distribusi barang dari *supplier* ke *customer*, dengan menggunakan metode yang seefektif dan seefisien mungkin. Dengan pelaksanaan praktik logistik yang optimal, maka dapat tercipta keunggulan kompetitif dari layanan logistik yang diberikan.

Gambar II.1 Peran Logistik



Sumber: Waters (2003)

2.3.1 Kinerja Logistik

Definisi kinerja (*performance*) menurut Donnely, Gibson, dan Ivancevich (1994) dalam Zufrie (2017) merujuk pada tingkat keberhasilan dalam melaksanakan suatu tugas serta kemampuan dalam mencapai tujuan yang telah

ditetapkan. Suatu kinerja dapat dinyatakan sukses apabila tujuan yang diinginkan dapat tercapai dengan baik. Ketiadaan tujuan dan sasaran sebagai tolak ukur akan menyebabkan kinerja seseorang ataupun organisasi tidak dapat diketahui.

Sementara itu, yang dimaksud dengan pengukuran kinerja (*performance measurement*) adalah *monitoring* dan pelaporan program berjalan yang harus diselesaikan untuk mencapai tujuan yang telah dilakukan (Sulisworo, 2009). Pengukuran yang dilakukan dapat ditekankan pada level program, proses, *output*, maupun *outcome*-nya. Program yang dimaksud dapat berupa aktivitas, fungsi, proyek, atau kebijakan yang telah diketahui sasaran dan tujuannya. Apabila dikaitkan dengan logistik, maka pengukuran kinerja logistik memiliki fungsi untuk memastikan bahwa aktivitas, fungsi, proyek, atau kebijakan terkait logistik telah dilaksanakan sesuai tujuan.

Hasil pengukuran kinerja logistik suatu negara secara umum dapat dilihat pada indeks yang dirilis oleh World Bank yang dikenal sebagai *Logistic Performance Index (LPI)*. LPI merupakan alat pembandingan interaktif yang dibuat untuk membantu negara-negara mengidentifikasi tantangan dan peluang yang mereka hadapi dalam kinerja logistik perdagangan mereka dan apa yang dapat mereka lakukan untuk meningkatkan kinerja mereka (World Bank, 2023). Pengukuran indeks pada LPI meliputi 6 (enam) dimensi yaitu *customs, infrastructure, international shipments, logistics competence and quality, timeliness*, dan *tracking and tracing*.

Berdasarkan data LPI tahun 2023, Indonesia menempati peringkat 63 dari 139 negara. Peringkat tersebut jauh tertinggal apabila dibandingkan dengan

peringkat negara lainnya di ASEAN seperti Malaysia, Thailand, Vietnam, dan Thailand. Sehingga upaya dalam meningkatkan kinerja logistik di Indonesia masih menjadi tugas bersama khususnya pada dimensi *customs*, *infrastructure*, dan *logistics competence and quality* dikarenakan skor penilaiannya yang relatif rendah. Dimensi *customs* merupakan penilaian atas efisiensi *customs and border management clearance*, dimensi *infrastructure* meliputi penilaian atas kualitas infrastruktur pendukung perdagangan dan transportasi, sedangkan dimensi *logistics competence and quality* meliputi penilaian terkait *trucking*, *forwarding*, dan *customs brokerage*.

2.3.2 Biaya Logistik

Logistik merupakan hal yang esensial bagi setiap aktivitas ekonomi. Logistik tidak hanya esensial tetapi juga mahal. Setiap organisasi sering mengurangi biaya *overhead* produksi sebanyak mungkin, tetapi tidak siap dengan biaya logistik yang tinggi (Waters, 2003). Penyebab mahalnya biaya logistik antara lain disebabkan beberapa faktor seperti infrastruktur yang tidak mendukung, sistem logistik yang buruk karena kurangnya sumber daya manusia, dan jumlah stok produk yang tidak merata dikarenakan tidak adanya komoditas logistik sehingga terjadi perbedaan biaya (Barata, 2020).

Biaya logistik menurut Zaroni (2017) secara umum dikelompokkan menjadi tiga klasifikasi, yaitu:

- a. biaya transportasi, mencakup semua biaya transportasi setiap moda transportasi yang digunakan untuk aktivitas pergerakan barang dalam rangkaian proses rantai pasok dan saluran distribusi.
- b. biaya penyimpanan barang (*inventory carrying cost*), meliputi biaya aktivitas penyimpanan di gudang, biaya penggunaan modal kerja untuk pembelian dan penyimpanan barang, pajak, asuransi, dan biaya *shrinkage*.
- c. biaya administrasi, meliputi biaya gaji pegawai dan staf kantor pusat dan cabang, gaji pegawai di pusat distribusi, gaji pegawai analis dan perencanaan *inventory* dan *traffic*, biaya *information and communication technology* (ICT), dan biaya *overhead* di kantor pusat dan unit *support*.

Berdasarkan kajian World Bank dengan Pusat Kajian Logistik IPB pada tahun 2013, rata-rata biaya logistik Indonesia sepanjang tahun 2004 s.d. 2011 mencapai 26,64% dari PDB. Dari biaya logistik tersebut komponen biaya angkutan (transportasi) memberikan kontribusi terbesar (12,04% dari PDB), biaya persediaan di urutan menengah (9,47% dari PDB), dan biaya administrasi memberikan kontribusi terendah (4,52%). Pada komponen biaya angkutan, didominasi oleh angkutan darat (72,21%) dan pada komponen biaya persediaan didominasi oleh biaya penyimpanan/*holding cost* (49,37%) (Kemendag, 2017).

2.4 Fasilitas Tempat Penimbunan Berikat

Fasilitas kepabeanan merupakan fasilitas yang diberikan oleh pemerintah/DJBC berkaitan dengan kegiatan ekspor-impor yang akan memberikan manfaat bagi perekonomian nasional (DJBC, 2011). Fasilitas pabean diberikan berkaitan dengan cara pandang efisiensi logistik (*chain of distribution efficiency*)

yang mengedepankan aspek nilai tambah ekonomis atas kemudahan rantai distribusi barang dan alat angkut dalam wilayah negara (*within territory*/daerah pabean) dominan wilayah laut seperti Indonesia maupun internasional dan terjaminnya hak-hak negara berupa pajak negara (Anwar, 2014).

Fasilitas Tempat Penimbunan Berikat (TPB) adalah salah satu jenis fasilitas kepabeanan yang ditawarkan oleh Pemerintah (DJBC) yang bertujuan untuk menarik investasi, meningkatkan ekspor, penerimaan negara, serta efisiensi biaya produksi dan logistik (DJBC, 2022). Melalui TPB, pemerintah memberikan kemudahan fiskal seperti penangguhan bea masuk, pembebasan cukai, tidak dipungutnya PPh Pasal 22 Impor, tidak dipungutnya PPN dan PPnBM, dan tidak dipungutnya PPN (asal barang lokal). Selain itu terdapat kemudahan nonfiskal (prosedural) seperti pengeluaran yang cepat di pelabuhan bongkar, penangguhan ketentuan tata niaga impor (pembatasan), dan pemeriksaan pabean di pabrik.

Berdasarkan Peraturan Pemerintah Nomor 32 tahun 2009 tentang Tempat Penimbunan Berikat sebagaimana telah diubah dengan Peraturan Pemerintah Nomor 85 Tahun 2015, dijelaskan bahwa Tempat Penimbunan Berikat adalah bangunan, tempat, atau kawasan yang memenuhi persyaratan tertentu yang digunakan untuk menimbun barang dengan tujuan tertentu dengan mendapatkan penangguhan bea masuk. TPB dapat berbentuk Gudang Berikat, Kawasan Berikat, Tempat Penyelenggaraan Pameran Berikat, Toko Bebas Bea, Tempat Lelang Berikat, Kawasan Daur Ulang Berikat, atau Pusat Logistik Berikat.

2.5 Hasil Penelitian Sebelumnya

Terdapat beberapa penelitian sebelumnya yang membahas mengenai kinerja logistik, efisiensi biaya logistik, maupun dampak ekonomi dari pemberian fasilitas kepabeanan khususnya TPB. Namun penelitian dengan objek fasilitas GB belum banyak dilakukan.

Rahayu dan Nurkhamid (2020) melakukan penelitian yang bertujuan membuktikan dampak fasilitas Pusat Logistik Berikat (PLB) terhadap industri dalam negeri berupa efisiensi biaya logistik. Metode penelitian yang dilakukan menggunakan metode kualitatif melalui wawancara terhadap 13 pengusaha PLB yang memiliki tema dukungan industri yang berbeda, DJBC, Asosiasi Logistik Indonesia, praktisi bidang logistik, Asosiasi Pertekstilan Indonesia, dan Perhimpunan Pusat Logistik Berikat Indonesia. Hasil penelitian membuktikan bahwa PLB telah meningkatkan efisiensi biaya logistik industri dalam negeri berupa penurunan *dwelling time*, percepatan pemenuhan bahan baku bagi industri dalam negeri, efisiensi *cost recovery* untuk industri pertambangan, efisiensi waktu dan biaya atas proses perizinan pada prosedur kepabeanan, dan efisiensi biaya produksi bagi industri manufaktur dalam negeri dengan sistem *just in time inventory*.

Barlianto dan Riesfandiari (2021), melakukan penelitian yang bertujuan mengevaluasi manfaat Kawasan Berikat Mandiri (KBM) dalam meningkatkan kinerja logistik dan kinerja operasional Pengusaha KB (PKB). Penelitian yang dilakukan menggunakan metode kualitatif melalui studi kasus terhadap PKB X di Purwakarta. Kinerja logistik yang dievaluasi adalah indikator efisiensi, efektivitas,

dan diferensiasi. Sementara itu, kinerja operasional dievaluasi menggunakan indikator profitabilitas yaitu margin keuntungan dan tingkat kembalian investasi. Hasil dari evaluasi menunjukkan terdapat efisiensi dari penurunan *cost of inventories* sebesar -9,34% dan COGS turun 8,9%. Selain itu terjadi pengurangan *non-added value activities* dari waktu tunggu sekitar 60 menit setiap kegiatan pembongkaran dan pemuatan. Indikator profitabilitas menunjukkan keuntungan dan tingkat kembalian modal perusahaan menurun yang dimungkinkan akibat dampak COVID-19 terhadap ekonomi global.

Sumaardiyasa dan Pohan (2021), meneliti pengaruh dari PLB, insentif fiskal, dan *dwelling time* terhadap efisiensi biaya logistik. Penelitian tersebut menggunakan metode kuantitatif eksplanatif dengan variabel terikat berupa efisiensi biaya logistik dan variabel bebas berupa PLB, insentif fiskal, dan *dwelling time*. Data primer diperoleh menggunakan kuesioner yang disebar kepada pelaku usaha dan investor di bidang ekspor impor sebanyak 45 orang menggunakan teknik *random sampling*, sedangkan data sekunder yang didapat dari jurnal dan sumber lainnya. Dari hasil analisis statistik yang dilakukan menunjukkan bahwa variabel PLB, insentif fiskal, dan *dwelling time* berpengaruh positif dan signifikan secara bersama-sama terhadap biaya logistik sebesar 88,6%.

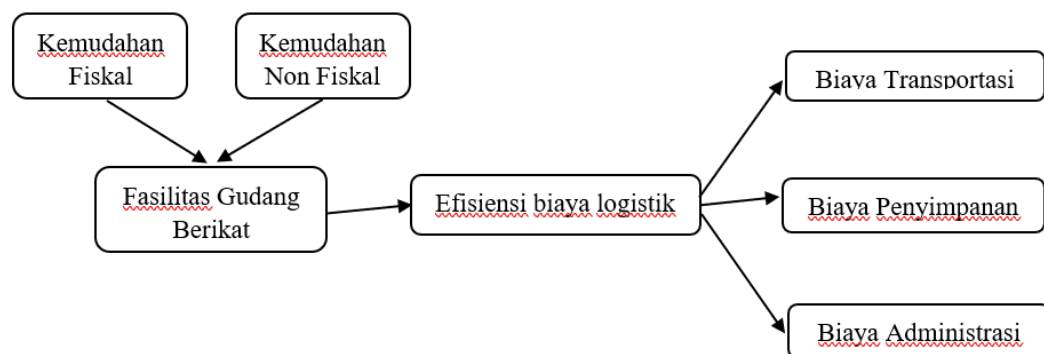
2.6 Kerangka Pemikiran

Berdasarkan uraian pada latar belakang dan landasan teori, pemberian kemudahan fiskal dan nonfiskal dari fasilitas GB diharapkan dapat memberi keuntungan bagi perusahaan berupa menurunkan biaya logistik barang yang akan ditimbun dan didistribusikan sehingga akan meningkatkan daya saing produk.

Sementara itu keuntungan secara nasional adalah untuk memperlancar arus barang dari luar negeri dan mendekatkan bahan baku kepada industri dalam negeri (Kanwil DJBC Kalbagtim).

Fokus penelitian ada pada dampak pemberian fasilitas GB terhadap efisiensi biaya logistik. Efisiensi atas biaya logistik tersebut dapat dikategorikan menjadi biaya transportasi, biaya penyimpanan, dan biaya administrasi. Kerangka pemikiran penelitian ini ditunjukkan pada gambar II.2.

Gambar II.2 Kerangka Pemikiran



Sumber: diolah oleh Penulis