

BAB 2

TINJAUAN PUSTAKA

2.1 Pengertian Ekspor

Para ahli memiliki definisi masing-masing terkait pengertian ekspor, karena setiap para ahli memiliki sudut pandang yang berbeda-beda. Berikut adalah pengertian ekspor menurut para ahli dan undang-undang :

1. H. Banu Santoso (2003)

Menurut H Banu Santoso (2003), Ekspor adalah perdagangan dengan cara mengeluarkan barang dari dalam keluar wilayah pabean Indonesia dengan berdasarkan ketentuan yang berlaku.

2. Astuti Purnawati (2013) dan Sri Fatmawati (2013)

Menurut Astuti Purnawati (2013) dan Sri Fatmawati (2013), Ekspor adalah kegiatan menjual barang/jasa dari daerah pabean sesuai peraturan dan undang-undang yang berlaku. Daerah pabean yang dimaksud ialah seluruh wilayah nasional dari suatu negara , dimana dipungut bea masuk dan bea keluar untuk semua barang-barang yang melewati wilayah tersebut.

3. Amir (2004)

Menurut Amir (2004), Ekspor adalah upaya melakukan penjualan komoditas yang kita miliki kepada bangsa lain atau negara asing, dengan mengharapkan pembayaran dalam valuta asing, serta melakukan komoditi dengan memakai bahasa asing.

4. Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 2 tahun 2009

Menurut Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 2 tahun 2009, Ekspor adalah kegiatan mengeluarkan barang dari daerah pabean, yang dimaksud dengan 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 kontinen dengan memenuhi ketentuan dan peraturan yang berlaku.

2.2 Tujuan dan Manfaat Ekspor

1. Tujuan Ekspor

Ketidakmampuan negara dalam memenuhi kebutuhan rumah tangganya sendiri karena terbatasnya Sumber Daya Alam dan teknologi, maka negara tersebut akan melakukan impor barang dari negara lain untuk memenuhi kebutuhan rumah tangganya. Maka disini negara yang *surplus* barang akan melakukan ekspor ke negara lain yang membutuhkan produk tertentu. Menurut Amir M.S (2004), kegiatan ekspor dilakukan oleh suatu negara dengan tujuan :

- a. Membuka pasar baru di luar negeri sebagai perluasan pasar domestik (membuka pasar ekspor). Sehingga dapat menciptakan iklim usaha dan ekonomi yang kondusif baik secara nasional maupun global
- b. Memanfaatkan kelebihan kapasitas terpasang (*idle capacity*).
- c. Membiasakan diri bersaing dalam pasar internasional sehingga terlatih dalam persaingan yang ketat dan terhindar dari sebutan jago kandang.

2. Manfaat Kegiatan Ekspor

Kegiatan ekspor suatu negara dapat mempengaruhi tingkat pertumbuhan ekonomi di negara tersebut. Semakin tinggi aktivitas ekspor suatu negara maka iklim investasi dan pertumbuhan ekonominya juga semakin baik. Menurut Amir M.S (2004) manfaat dari kegiatan ekspor tersebut adalah :

- a) Memperluas pasar produk lokal, kegiatan ekspor negara Indonesia merupakan salah satu cara untuk meningkatkan pangsa pasar produk-produk dalam negeri.
- b) Menambah devisa negara, transaksi yang terjadi dalam kegiatan ekspor akan menambah penerimaan devisa negara sehingga kekayaan negara akan bertambah.
- c) Membuka lapangan pekerjaan, kegiatan ekspor juga akan berdampak pada jumlah lapangan pekerjaan bagi masyarakat. Ekspor produk Indonesia ke negara lain akan meningkatkan kegiatan produksi dalam negeri yang tentunya membutuhkan banyak tenaga kerja. Disamping itu

juga akan menimbulkan munculnya perusahaan-perusahaan baru yang bergerak dibidang pengangkutan barang dan pelayanan jasa pengurusan kegiatan ekspor. Contoh seperti : Perusahaan EMKL, *Shipping Line*, *Trucking*, *Freight Forwarding*, dan lain-lain.

2.3 Istilah-istilah dalam Kegiatan Ekspor

Dalam kegiatan penanganan ekspor terdapat banyak istilah yang harus dipahami, berikut adalah istilah dalam kegiatan ekspor menurut H. Banu Santoso (2003) :

1. *Stevedoring* adalah pekerjaan membongkar barang dari kapal ke dermaga/tongkang/truk atau memuat barang dari dermaga/tongkang/truk ke dalam kapal sampai dengan tersusun dalam palka kapal dengan menggunakan derek kapal atau derek darat.
2. *Cargodoring* adalah pekerjaan melepaskan barang dari tali/jala-jala di dermaga dan mengangkut dari dermaga ke gudang/lapangan penumpukan barang atau sebaliknya.
3. *Receiving/delivery* adalah pekerjaan memindahkan barang dari timbunan/tempat penumpukan di gudang/lapangan penumpukan dan menyerahkan sampai tersusun di atas kendaraan di pintu gudang/lapangan penumpukan atau sebaliknya.
4. *Stuffing* adalah proses pemuatan barang ekspor kedalam *container* di tempat yang sudah ditentukan.
5. *Unstuffing* adalah proses pembongkaran barang impor dari dalam *container*.
6. *Stripping* adalah kegiatan mengosongkan atau mengeluarkan isi *container* dengan menggunakan tenaga buruh atau *forklift*.
7. *Less than Container Loaded (LCL)* adalah sistem pengiriman barang yang harus di *pull* di konsolidator hingga muat dalam satu kontainer *full*, jadi dalam satu *container* terdiri dari beberapa *shipper*/pengirim barang.

8. *Full Container Loaded (FCL)* adalah sistem pengiriman barang dengan menggunakan *container*, dimana satu *container* tersebut berasal dari satu *shipper* dan ditujukan kepada satu *consignee*.
9. Konsolidasi Muatan adalah suatu proses yang pada biasanya dilakukan oleh *freight forwarder* untuk menggabungkan banyak kiriman menjadi satu kiriman, dan hal ini akan di *pull in* sehingga penuh satu k *container*. Selain itu teknik ini akan memperkecil biaya ongkos kiriman secara keseluruhan.
10. *Open Stack (O/S)* adalah waktu awal diperbolehkannya *container* atau barang ekspor untuk memasuki *Container Yard (CY)* pada area pelabuhan sebelum *closing time*.
11. *Closing Time (C/T)* adalah waktu ditutupnya pemasukan / penumpukan barang atau *container* ekspor ke *Container Yard* pada area pelabuhan.
12. *Dwelling Time* merupakan waktu tunggu bongkar muat *container*, dimana saat *container* masuk ke pelabuhan sampai keluar dari pelabuhan (pengapalan), atau saat *container* turun dari kapal sampai keluar dari pelabuhan (dibawa dengan *trucking*).
13. *Feeder Vessel* adalah Kapal pengangkut dari pelabuhan muat ke pelabuhan *transit*.
14. *Mother Vessel* adalah Kapal induk / kapal yang memiliki berkapasitas besar yang mengangkut muatan dari pelabuhan *transit* ke pelabuhan tujuan.
15. *Estimated Time of Departure (ETD)* adalah waktu perkiraan keberangkatan kapal dari pelabuhan muat.
16. *Estimated Time of Arrival (ETA)* adalah waktu perkiraan kedatangan kapal ke pelabuhan bongkar.
17. *Booking* adalah istilah dalam dunia pelayaran untuk pemesanan tempat di atas kapal untuk *container* yang akan di ekspor.
18. *Ocean Freight (O/F)* adalah biaya pengiriman barang dengan menggunakan kapal laut.

19. *Exwork* adalah sebuah terma dagang dimana sistem pembelian suatu barang tersebut hanya harga barangnya saja, belum termasuk biaya *stuffing, handling fee, forwarding fee*, dan biaya lainnya. Semua biaya tersebut adalah tanggungan pihak *buyer* atau importir.
20. *Free On Board* (FOB) adalah anda memberikan penawaran harga barang hanya sampai diatas kapal saja dan belum termasuk biaya atau ongkos kapal.
21. *Cost Insurance & Freight* (CIF) adalah sistem pembelian barang sudah termasuk pengiriman, asuransi dan harga barang dibayarkan sebelum kapal berangkat/di pelabuhan muat dan merupakan dasar untuk perhitungan bea masuk (*duty & tax*). Dengan kata lain harga barang sudah disatukan dengan biaya ongkos kirim sampai ke *pelabuhan* tujuan sehingga pihak pembeli hanya terima beres sampai di pelabuhannya berasal.
22. *Cost and Freight* (C&F) adalah sistem pembelian barang dimana biaya pengiriman dan harga barang di bayarkan di pelabuhan muat namun asuransi belum termasuk dan itu menjadi tanggungan penerima barang.
23. *Delivered Duty Paid* (DDP) *Shipment* adalah suatu terma dagang dimana pihak eksportir/penjual barang harus menyerahkan barang kepada pembeli/*buyer* dengan kondisi semua permasalahan dari pengiriman, kepabeanan di negara pembeli, *duty tax, forwarding fee*, hingga sampai ke gudang pembeli itu ditanggung oleh si penjual/*seller*.
24. *Delivered Duty Unpaid* (DDU) *Shipment* adalah kebalikan dari DDP *Shipment*, Dimana terma dagang ini pajak dan urusan kepabeanan lainnya bukan tanggungan pihak *seller*/penjual.
25. Notul adalah singkatan dari Nota Pembetulan. Istilah ini akan dipakai jika ada suatu kejadian dimana barang tidak dapat dikeluarkan karena terkena pemutihan atau pelanggaran yang ditemukan oleh bea cukai, baik itu dari dokumen yang tidak *valid* atau dipalsukan, *undervalue* atau pengurangan nilai *invoice*, sehingga bea masuk terlalu tinggi. Singkat cerita, Notul ini adalah denda negara.

26. *Harmonized System Code (HS Code)* adalah cara untuk mengidentifikasi suatu barang. *Hs code* ini berupa angka-angka yang akan memudahkan kita untuk mengenali produk secara detail dan juga memberikan data-data akurat mengenai bea masuk, ppn, pph, dan perhitungan bea lainnya.
27. *Freight Prepaid* adalah suatu sistem pembayaran dimana biaya pengiriman barang harus sudah selesai dibayarkan di pelabuhan muat.
28. *Freight Collect* adalah suatu sistem pembayaran dimana biaya pengiriman barang akan dibayarkan di pelabuhan bongkar.
29. *Port Of Loading (POL)* adalah Pelabuhan Muat.
30. *Port Of Discharge (POD)* adalah Pelabuhan Bongkar.
31. *Container Freight Station (CFS)* adalah lapangan / tempat penumpukan barang untuk container LCL bukan FCL.
32. *Container Yard (CY)* adalah lapangan untuk penumpukan container yang berada di area dermaga/ pelabuhan.
33. *Twenty feet Equivalent Unit (TEU)* adalah satuan yang digunakan dalam pengapalan *container* diatas kapal.
34. *Incoterms* atau *International commercial terms* yaitu sebuah ketentuan atau terma dagang yang diberlakukan oleh departemen perdagangan internasional.
35. *Seal* ialah segel yang digunakan untuk *container* yang berisi barang ekspor yang dimana kemudian akan dikirim kepada *consignee*.
36. *Place of Delivery* yaitu tujuan akhir pengiriman barang.
37. *Place of Receipt* yaitu tempat penerimaan barang.
38. *Customs Clearance* adalah proses administrasi pengiriman dan atau pengeluaran barang ke / dari Pelabuhan muat / bongkar yang berhubungan dengan kepabeanan dan administrasi pemerintahan.
39. *Cubication Measurement (CBM)* adalah ukuran kubikasi suatu barang *export*. Perhitungan Kubikasi ini sangat penting dikuasai oleh para *exporter* untuk menentukan jenis pengirimannya. Apakah menggunakan *container* 20ft, 40ft, 40HQ, 45ft dan sebagainya.

40. *Demurrage* adalah batas waktu pemakaian *container* didalam pelabuhan (CY) mulai bongkar (*discharges*) kapal sampai pintu ke luar pelabuhan (*Get out*) ataupun sebaliknya mulai dari pintu masuk pelabuhan (*Get in*) sampai muat (*Loading*) ke kapal.
41. *Detention* adalah batas waktu pemakaian *container* di luar pelabuhan antara *depot out* (Keluar gudang) *container* maskapai pelayaran samapai masuk ke pintu pelabuhan (*depot in*) atau dari pintu keluar pelabuhan (*depot out*) sampai *container* masuk ke gudang *container* (*depot in*) milik perusahaan pelayaran.
42. *Free time demurage* dan *detention* adalah kebijakan dari maskapai pelayaran yang diberikan ke pihak *customers* untuk penggunaan *container*, mereka memberikan batasan dikarenakan *container* tersebut akan digunakan kembali sebagai main bisnis maskapai pelayaran, jadi apa bila melebihi batas waktunya mereka akan mengenakan biaya sewa yg disebut *demurrage* dan *detention*.
43. *Storage* adalah biaya penumpukan kontainer di area Tempat Penimbunan Sementara (TPS) dan biaya tersebut diberlakukan oleh pemilik/pengelola lahan tersebut kepada pengguna kontainer seperti pelabuhan, gudang berikat, dll.
44. *Deposit container* atau *Waranty* adalah jumlah jaminan berupa uang yang akan dikembalikan oleh perusahaan pemilik *container* kepada *Consignee* apabila dalam batas waktu yg ditentukan *container* sudah dikembalikan, *container* dalam keadaan baik dan tidak rusak karena barang. Apa bila melebihi batas waktu yg ditentukan dan atau ada *container* rusak, maka *waranty* akan dipotong atau kalau kurang akan diminta kekurangannya.
45. *Advance payment* adalah pembayaran secara tunai.
46. *Consignment* adalah pembayaran transaksi yang dibayarkan setelah barang terjual.
47. *Transfer (TT)* adalah pembayaran secara *telegraphic transfer* atau bank transfer.

48. *Applicant* ialah pihak yang membuka kontrak LC kepada bank penerbit. Pada hal ini seorang *applicant* bertindak sebagai pembeli (*buyer*) atau importir.
49. *Beneficiary* ialah sebagai pihak yang akan menerima pembayaran atas pembukaan LC bank oleh *applicant*. Pada hal ini, seorang *beneficiary* adalah sebagai penjual (*seller*) atau eksportir.
50. *Issuing Bank* adalah bank yang berada di negara pihak importir dan bank ini yang akan menerbitkan LC dan meneruskan atau menunjuk *advising bank* dinegara pihak eksportir.
51. *Advising Bank* adalah bank yang berada di negara pihak eksportir dan bank ini yang akan menjadi wakil dalam transaksi bank to bank dengan *issuing bank*. Selain itu *advising bank* memiliki tugas untuk meneruskan dan memberitahukan dan juga menegaskan kebenaran atas pembukaan LC terhadap *beneficiary* / eksportir.

2.4 Pihak-pihak yang Terlibat dalam Kegiatan Ekspor

Di dalam kegiatan ekspor, terdapat banyak pihak mulai dari instansi pemerintah dan badan usaha swasta yang ikut terlibat didalamnya. Menurut Andi Susilo (2013) pihak-pihak tersebut digolongkan menjadi empat kelompok yang sering disebut juga sebagai kelompok pelaksana ekspor. Berikut ini keempat kelompok tersebut:

1. Kelompok *Indentor*

Kelompok *Indentor* adalah para pemakai barang impor atau pihak pelaksana impor yang menggunakan jasa perusahaan *Freight Forwarding* untuk menangani kegiatan impornya. Berikut ini adalah pihak-pihak yang sering disebut sebagai *indentor* :

a. Para Pemakai Langsung

Yang termasuk kelompok para pemakai langsung yaitu para kontraktor pertambangan PT *Freeport* Indonesia yang memesan makanan dan minuman kaleng langsung dari negaranya.

b. Para Pedagang

Para pengusaha elektronik yang memiliki toko sendiri, biasanya melakukan *indent*.

c. Kelompok Importir

Kelompok Importir atau para *Consignee* adalah orang atau badan hukum yang memiliki hak untuk menerima muatan/barang yang dikirim oleh *shipper* dari negara asal. Secara umum, importir terdiri dari beberapa jenis sebagai berikut :

1) *Import-Merchant*

Import Merchant adalah suatu badan usaha yang diberikan izin oleh Pemerintah dalam bentuk Tanda Pengenal Pengakuan Impor (TPPI) untuk mengimpor barang yang bersifat khusus.

2) *Aproved Importer*

Aproved Importer adalah pengusaha importir biasa yang mendapat keistimewaan dari Pemerintah Indonesia, dalam hal ini Departemen Perdagangan untuk mengimpor komoditi tertentu untuk tujuan tertentu dalam keperluan Pemerintah.

3) Importir Terbatas

Pemerintah telah memberikan izin khusus kepada perusahaan PMA dan PMDN dalam rangka UU PMA/PMDN untuk mengimpor mesin-mesin dan bahan baku yang diperlukannya sendiri (tidak diperdagangkan). Izin yang diberikan dalam bentuk APIT (Angka Pengenal Import Terbatas) yang dikeluarkan oleh BKPM atas nama Menteri Perdagangan.

4) Importir Umum

Importir umum adalah sebuah perusahaan impor yang khusus mengimpor aneka macam barang dagangan. Perusahaan ini biasanya memperoleh status sebagai importir umum, yaitu Perusahaan Perseorangan atau Persero Niaga yang sering disebut *Trading House* atau Wisma Dagang.

5) *Sole Agent Importer*

Sole Agent Importer yaitu perusahaan asing yang memiliki minat untuk memasarkan barang di Indonesia yang seringkali mengangkat perusahaan daerah/setempat sebagai kantor perwakilannya. Atau menunjuk suatu Agen Tunggal yang akan mengimpor hasil produksinya di Indonesia.

2. Kelompok Promotor

Kelompok Promotor ialah instansi dari pemerintah yang bertugas merangsang pertumbuhan ekspor-impor dengan cara melakukan promosi di event perdagangan internasional.

3. Kelompok Eksportir

Kelompok Eksportir atau *Shipper* yaitu orang atau badan hukum yang memiliki muatan/ barang yang kemudian akan dikirim ke negara tertentu atau keluar daerah pabean. Kelompok ini bisa juga disebut sebagai pelaku utama dalam perdagangan internasional. Kelompok ini terdiri dari beberapa pihak yaitu :

a. Eksportir Produsen

Eksportir Produsen yaitu eksportir yang memproduksi barangnya sendiri untuk dijual keluar negeri dan untuk segala pengurusan terkait tatalaksana ekspornya dilakukan sendiri.

b. *Buying Agent*

Buying Agent adalah badan usaha yang didirikan di negara produsen dan melaksanakan kegiatan ekspornya atas perintah dari kantor pustanya diluar negri. Atau dengan kata lain jika komoditas yang telah dipesan sudah siap untuk diekspor maka *buying agent* tadi bertindak sebagai eksportir.

c. *Merchant Exporter*

Merchant Exporter adalah badan usaha yang mendapat perlakuan khusus dengan mendapat izin dari pemerintah dalam bentuk SPE (Surat Pengakuan Ekspor)

d. *Trading House*

Trading House sekelompok eskportir perseorangan yang memiliki komoditas ekspor lebih dari satu macam barang kemudian membentuk suatu asosiasi.

4. Kelompok Pendukung

Kelompok yang memiliki peran untuk menjamin kelancaran proses ekspor impor secara keseluruhan. Kelompok ini terdiri dari :

a. Bank Devisa

Bank Devisa adalah bank yang telah disepakati dan ditunjuk oleh eksportir dan importir untuk mepermudah kedua pihak tersebut dalam melakukan pembayaran atas transaksi perdagangan internasional melalui *Letter Of Credit (L/C)*.

b. *Freight Forwarding*

Freight Forwarding adalah Badan Usaha Swasta yang menyediakan pelayanan jasa mulai dari pengumpulan muatan di CFS, memantau pergerakan *container* selama dalam perjalanan menggunakan kapal, hingga proses penagihan uang tambang.

c. Perusahaan Fumigasi

Menurut Herman Budi Sasono (2013) Perusahaan Fumigasi adalah perusahaan yang menyediakan jasa fumigasi untuk barang yang akan diekspor menggunakan *container* untuk memenuhi syarat yang diberlakukan oleh Balai Karantina.

d. *Shipping Company*

Shipping Company/Perusahaan Pelayaran atau *Carrier* adalah badan usaha yang menyediakan jasa peminjaman *container* dan jasa transportasi pengangkutan *container* dengan menggunakan kapal dari pelabuhan muat ke pelabuhan tujuan.

e. Ekspedisi Muatan Kapal Laut (EMKL)

EMKL adalah badan usaha yang melakukan pengurusan dokumen dan muatan yang akan di angkut melalui kapal atau pengurusan dokumen dan muatan yang berasal dari kapal. Dan juga melakukan pengadaan *container* untuk kegiatan ekspor

f. PT Superintending Company of Indonesia

PT *Superintending Company of Indonesia* (Sucofindo) adalah sebuah BUMN Indonesia yang memiliki tugas sebagai surveyor yang bertugas dalam pemeriksaan, pengawasan, pengujian, dan pengkajian atas barang yang akan diekspor

g. Bea dan Cukai

Bea dan Cukai atau *Custom/Pabean* Bertugas untuk mengontrol dan mengawasi lalu lintas perdagangan barang impor atau ekspor dan menerbitkan dokumen PEB dan NPE untuk barang-barang yang akan diekspor.

h. Dinas Perdagangan (Disperindag)

Dinas Perdagangan Disperindag adalah salah satu instansi pemerintah yang bertugas untuk menerbitkan surat keterangan asal atau *Certificate Of Origin* (COO) untuk barang-barang ekspor.

i. Pelabuhan Indonesia atau Pelindo

Menurut H. Banu Santoso (2003), Pelabuhan Indonesia adalah Badan Usaha Milik Negara yang mempunyai tugas melaksanakan perusahaan jasa kepelabuhan dalam rangka menunjang kelancaran arus barang, kapal, dan penumpang.

j. Balai Karantina

Menurut H. Banu Santoso (2003), Karantina atau *Quarantine* memiliki tugas untuk melaksanakan *screening* terhadap muatan atau barang ekspor yang berasal dari hewan atau tumbuhan. Memastikan bahwa barang yang akan diekspor terbebas dari hama dan penyakit. Setelah dilakukan *screening* maka akan terbit *Phytosanitary Certificate*, sebagai bukti bahwa barang dinyatakan aman untuk diekspor.

k. Perusahaan Depo *Container*

Menurut H. Banu Santoso (2003), Perusahaan Depo Kontainer dan Repair adalah perusahaan yang menyediakan jasa pelayanan *Lift On/Off container* dan jasa penitipan *container* sementara dalam rangka

menunjang kegiatan ekspor dan impor serta menyediakan jasa perbaikan *container* setelah *container* digunakan.

2.5 Dokumen yang Digunakan dalam Proses Ekspor

Dokumen yang dibutuhkan dalam kegiatan ekspor bervariasi tergantung pada jenis transaksi, ketentuan atau aturan negara pengimpor atau pengeksportir, tingkat kepercayaan antara pihak, dll. Maka dari itu Astuti Purnawati (2013) dan Sri Fatmawati (2013) mengelompokkan dokumen ekspor menjadi lima kelompok, yaitu :

1. *Financial Document*

Financial Document berupa *wesel (bill of exchange)*. Dokumen ini digunakan eksportir sebagai alat bagi eksportir untuk menarik dana dari *advising bank* atau pihak lain yang ditunjuk setelah memenuhi syarat-syarat dan kondisi yang telah ditentukan.

2. *Shipping Document*

Shipping Document atau dokumen penangkutan yang dapat berupa *Bill Of Lading, Airway bill* atau *Railway Consignment Note* tergantung sarana pengangkutan yang digunakan. Menurut Roselyne Hutabarat (1997), dokumen penangkutan dalam kegiatan ekspor barang mencakup :

a. *Bill Of Lading atau B/L*

Bill Of Lading atau B/L adalah dokumen penangkutan untuk alat transportasi laut. Dokumen ini memiliki sifat jaminan atau pengamanan. B/L menunjukkan hak kepemilikan atas barang-barang yang di ekspor. Pihak yang tercantum dalam BL antara lain *Shipper, Consignee, Notify Party* (Pihak ketiga yang dicantumkan dalam L/C yang mengetahui atas proses ekspor barang), dan *Carrier* (Perusahaan Pelayaran).

b. *Airway Bill*

Airway Bill adalah dokumen pengangkutan untuk alat transportasi udara. Dokumen ini hanya berupa bukti pengiriman bukan bukti kepemilikan atas barang yang diekspor.

c. *Railway Consignment Note*

Railway Consignment Note adalah dokumen pengangkutan untuk alat transportasi menggunakan kereta api dari satu Negara ke Negara lain, eksportir *Consignment Note*.

3. *Comercial Document*

Comercial Document adalah dokumen terkait dengan transaksi keuangan, dokumen ini meliputi :

a. *Comercial Invoice*

Comercial Invoice atau faktur dagang adalah suatu dokumen yang berisi jumlah *wesel* yang akan ditarik, jumlah penutupan dan penyelesaian terkait bea masuk atau keluar.

b. *Inspection Certificate*

Inspection Certificate atau surat pemeriksaan adalah dokumen yang dikeluarkan oleh PT *Superintending Company of Indonesia* (Sucofindo) terkait pemeriksaan fisik barang menurut peraturan yang berlaku.

c. *Insurance Policy*

Insurance Policy atau polis asuransi adalah dokumen yang digunakan untuk memnangani seluruh resiko yang timbul atas barang yang akan diekspor.

4. *Official Document*

Official Document merupakan dokumen yang dikeluarkan oleh instansi pemerintah antara lain ialah Bea Cukai, Disperindag, dan Karantina. Dokumen yang terbitkan antara lain adalah :

a. *Certificate Of Origin*

Certificate Of Origin (COO) atau Surat Keterangan Asal adalah suatu dokumen yang berdasarkan kesepakatan dalam perjanjian bilateral, regional dan multilateral serta ketentuan sepihak dari suatu negara tertentu wajib disertakan pada waktu barang ekspor dari Indonesia memasuki wilayah tertentu yang membuktikan bahwa barang tersebut berasal, dihasilkan atau diolah di Indonesia. COO dikeluarkan oleh dispernidag. Dalam kegiatan ekspor COO dibuat agar barang

ekspor yang akan di jual ke negara tujuan mendapat potongan atas bea masuk yang ditetapkan di negara tujuan. Sehingga hal ini dapat menekan biaya produksi.

Certificate Of Origin ini yang dibuat oleh eksportir (*seller*) dan disertakan pada saat mengirim / mengekspor barang ke suatu negara tertentu dimana negara penerima barang tersebut telah menyepakati suatu perjanjian untuk memberikan suatu kemudahan bagi barang dari negara asal (*origin*) untuk memasuki negara tujuan tersebut, sebagai contoh kemudahan berupa keringanan bea masuk atau dengan kata lain fasilitas preferensi berupa pembebasan sebagian atau keseluruhan bea masuk impor yang diberikan oleh negara tertentu.

Dalam Peraturan Menteri Perdagangan Nomor 33/M-DAG /PER/8/2010 tentang Surat Keterangan Asal (*Certificate of Origin*) Untuk Barang Ekspor Indonesia. Surat Keterangan Asal Barang (SKA) ini ada dua jenisnya yaitu SKA *Preferensi* dan SKA *Non Preferensi*. SKA *Preferensi* diterbitkan untuk memperoleh fasilitas pengurangan atau pembebasan tarif bea masuk yang diberikan oleh suatu negara atau sekelompok negara terhadap barang ekspor Indonesia yang memenuhi syarat sesuai ketentuan perjanjian internasional atau penetapan unilateral. Sedangkan SKA *Non Preferensi* diterbitkan untuk memenuhi ketentuan yang ditetapkan oleh suatu negara atau sekelompok negara terhadap barang ekspor Indonesia berdasarkan perjanjian internasional atau penetapan unilateral.

b. Export Declaration

Export Declaration atau Pemberitahuan Ekspor Barang (PEB) adalah dokumen yang diterbitkan oleh instansi pemerintah yang ditunjuk di negara eksportir sehubungan dengan barang yang diimpor.

c. Karantina Inspection

Karantina Inspection adalah pemeriksaan karantina yang dilakukan kepada barang ekspor yang terbuat dari bahan dasar tumbuhan dan hewan untuk memastikan bahwa barang tersebut

terbebas dari hama dan penyakit. Setelah dilakukan pemeriksaan maka akan terbit *Phytosanitary Certificate*, sebagai bukti bahwa barang dinyatakan aman untuk diekspor

5. Dokumen Tambahan

Dokumen tambahan yang digunakan dalam transaksi ekspor sebagai syarat yang diberlakukan atas barang ekspor di negara asal dan negara tujuan. Dokumen tersebut meliputi :

a. *Packing List*

Packing List atau Daftar Pengepakan merupakan dokumen yang berisi tentang kuantitas atau jumlah dari barang yang akan diekspor.

b. *Certificate Of Quality*

Certificate Of Quality atau Sertifikat Mutu adalah dokumen yang digunakan untuk memeriksa mutu dari barang yang akan diekspor. Dokumen ini dibuat apabila *Letter Of Credit* (LC) mensyaratkan.

c. *Manufacturer Quality Certificate*

Manufacturer Quality Certificate atau Sertifikat Mutu Pembuatan Barang adalah dokumen yang berisi uraian barang yang akan ekspor apakah lulus dari uji mutu yang dilakukan oleh Badan Penelitian dan Pengembangan Industri atau sejenisnya. Dokumen ini dibuat apabila *Letter Of Credit* (LC) mensyaratkan.

d. *Weight Certificate*

Weight Certificate atau Surat Keterangan Daftar Timbangan ialah dokumen yang berisi pemeriksaan atas barang yang akan di ekspor meliputi pemeriksaan ukuran dan berat barang yang dapat dilakukan oleh badan yang disahkan oleh pemerintah, misalnya PT *Superintending Company* (Sucofindo).

e. *V-legal Document*

V-legal Document adalah dokumen yang menyatakan bahwa barang ekspor yang berbahan dasar kayu sudah mendapat izin dari PT. Sucofindo.

f. *Shipping Instruction*

Shipping Instruction adalah dokumen yang menyatakan perintah pengapalan kepada pihak pengangkutan seperti EMKL, FF, dan *Shipping Line* untuk menangkut barang ekspor milik eksportir.

g. *Booking Confirmation* atau *Delivery Order*

Booking Confirmation atau *Delivery Order* adalah dokumen yang diterbitkan oleh *Shipping Line* setelah terjadi kesepakatan pengangkutan antara eksportir dan *Shipping Line* yang kemudian ditujukan kepada Perusahaan EMKL. sebagai syarat untuk mengambil *container* di depo *container*.

h. *Letter Of Credit*

Menurut H. Banu Santoso (2003), *Letter Of Credit* adalah surat jaminan dari pihak bank sebagai pengganti importir bahwa eksportir tidak akan dirugikan sesuai dengan ketentuan-ketentuan yang telah dikehendaki oleh kedua pihak tersebut.

i. *Equipment Interchange Receipt*

Menurut H. Banu Santoso (2003), *Equipment Interchange Receipt* adalah dokumen yang menyatakan bahwa eksportir sudah mengambil *container* di depo, yang kemudian *container* tersebut akan dibawa ke gudang eksportir untuk melakukan *stuffing*.

2.6 Syarat Menjadi Eksportir

1. Syarat menjadi eksportir

Menurut Peraturan Menteri Perdagangan Nomor 13/M-DAG/ PER/ 3/ 2012 untuk menjadi eksportir harus memenuhi ketentuan-ketentuan sebagai berikut:

a. Badan Hukum, dalam bentuk :

- 1) CV (*Commanditaire Vennotschap*)
- 2) Firma
- 3) PT (Perseroan Terbatas)
- 4) Persero (Perusahaan Perseroan)
- 5) Perum (Perusahaan Umum)

- 6) Perjan (Perusahaan Jawatan)
- 7) Koperasi
- b. Memiliki NPWP (Nomor Wajib Pajak)
- c. Mempunyai salah satu izin yang dikeluarkan oleh Pemerintah seperti :
 - 1) Surat Izin Usaha Perdagangan (SIUP) dari Dinas Perdagangan
 - 2) Surat Izin Industri dari Dinas Perindustrian
 - 3) Izin Usaha Penanaman Modal Dalam Negeri (PMDN) atau Penanaman Modal Asing (PMA) yang dikeluarkan oleh Badan Koordinasi Penanaman Modal (BKPM)

2.7 Perusahaan Ekspedisi Muatan Kapal Laut (EMKL)

1. Pengertian Perusahaan EMKL

Menurut H. Banu Santoso (2003) Perusahaan Ekspedisi Muatan Kapal Laut (EMKL) adalah usaha pengurusan dokumen dan muatan yang akan diangkut melalui kapal atau pengurusan dokumen dan muatan yang berasal dari kapal laut, termasuk pekerjaan pengeluaran barang dan sebaliknya pemasukan barang dari gudang pelabuhan ke gudang pemilik barang ke gudang pelabuhan atas perintah pemilik barang.

Sedangkan menurut Andi Susilo dalam bukunya yang berjudul Panduan Pintar Ekspor Impor tahun 2013 halaman 15 disebutkan bahwa EMKL merupakan perusahaan jasa yang di perlukan dalam kelancaran pengurusan dokumentasi ekspor dan impor di wilayah pabean. Perusahaan jasa ini juga berperan dalam kelancaran proses *stuffing* (pemuatan barang kedalam petikemas) di gudang eksportir dan proses *unstuffing* (menurunkan muatan dari dalam petikemas).

2. Kegiatan Perusahaan EMKL

Perusahaan EMKL bergerak sesuai SK Menhub No. KM 82/AL 305/PHB-85. Di pelabuhan bongkar , EMKL membantu pemilik barang mengurus pemasukan barang dengan Bea Cukai, menerima muatan dari perusahaan pelayaran dan membawa barang dari pelabuhan ke gudang pemilik barang. Atas jasanya, EMKL menerima imbalan berupa uang.

Menurut H. Banu Santoso Perusahaan EMKL memiliki tugas pokok antara lain :

- a. Melakukan proses pengurusan barang ekspor/impor dan menyediakan truk untuk proses penganangkutan *container* dari *wearhosue* ke pelabuhan dan sebaliknya.
- b. Melakukan pengadaan *container* sebagai alat pengangkutan untuk barang ekspor.
- c. Melakukan pengurusan dokumen Pemberitahuan Ekspor Bararang (PEB) sampai mendapat respon Nota Pelayanan Ekspor (NPE) dari bea cukai, Melakukan pengurusan dokumen COO ke Disperindag, dan melakukan pengurusan dokumen lainnya. Melakukan pembayaran biaya *lift on container* dari depo ke atas truk untuk menuju gudang eksportir untuk melakukan *stuffing*.
- d. Mengajukan surat permohonan pemeriksaan karantina untuk mendapatkan *phytosanitary certificate*.
- e. Bertanggung jawab penuh dalam pelaksanaan proses ekspor barang. Jadi dalam menjalankan tugas dan tanggung jawabnya, Perusahaan EMKL harus teliti ketika melakukan pengurusan dokumen ekspor. Hal ini bertujuan agar *container* dapat memenuhi persyaratan administratif.

2.8 Container

1. Pengertian *container*

Dalam buku *Port Terminal Operation* yang ditulis H. Banu Santoso yang dimaksud dengan *container* adalah sebagai berikut :

- a. Menurut *International Covention For Save Container (CSC) & International Standard Organization (ISO)*, *container* sebuah peti besar yang terbuat dari logam seperti aluminium atau logam lainnya, serta mempunyai pintu yang dapat dikunci.
- b. Menurut *Custom Convention On Container 1972*, *container* adalah alat angkut untuk mengangkut barang dengan syarat:

- 1) Seluruhnya/sebagian tertutup sehingga berbentuk peti atau karet dan dimaksudkan untuk diisi barang yang akan diangkut.
- 2) Berbentuk permanen dan kokoh sehingga dapat dipakai berulang kali.
- 3) Dibuat sedemikian rupa sehingga memungkinkan pengangkutan barang dengan suatu kendaraan tanpa terlebih dahulu dibongkar kembali.
- 4) Langsung dapat diangkut, khususnya pemindahan dari kendaraan satu ke kendaraan lainnya.
- 5) Mudah diisi dan dikosongkan.
- 6) Mempunyai isi minimal 1 m³.

2. Tujuan kontainerisasi

a. Bagi Pemilik Barang

- 1) Barang terhindar dari kehilangan dan kerusakan
- 2) Barang tiba di tujuan dengan cepat dan lancar
- 3) Biaya pengiriman barang lebih murah

b. Bagi Pemilik Kapal

- 1) *Loading Capacity* lebih besar
- 2) Frekuensi singgah kapal dipertinggi
- 3) Mengurangi biaya–biaya eksploitasi akibat *delay* kapal

c. Bagi Pelabuhan

- 1) *Service for the vessel* tercapai
- 2) *Service to the customers* tercapai

3. Jenis-jenis Ukuran *Container*

Menurut Andi Susilo (2013) *container* dikelompokkan sebagai berikut:

a. *Container 20' Dry Freight* (20 feet)

- 1) Ukuran luar : 20' (p) x 8' (l) x 8' 6" (t) atau 6.058 x 2.438 x 2.591 m
- 2) Ukuran dalam : 5.919 x 2.340 x 2.380 m
- 3) Kapasitas : 33 Cbm
- 4) Berat Muat Maksimal : 21.800 ton

5) Berat kosong : 2.200 kg

b. *Container 40' Dry Freight (40 feet) standard*

1) Ukuran luar : 40' (p) x 8' (l) x 8' 6" (t) atau 12.192 x
2.438 x 2.591 m

2) Ukuran dalam : 12.045 x 2.309 x 2.379 m

3) Kapasitas : 67,3 Cbm

4) Berat Muat Maksimal : 26.680 ton

5) Berat kosong : 3.800 kg

c. *Container 40' High Cube*

1) Ukuran luar : 40' (p) x 8' (l) x 9' 6" (t) atau 12.192 x
2.438 x 2.926 m

2) Ukuran dalam : 12.045 x 2.347 x 2.684 m

3) Kapasitas : 76 Cbm

4) Berat Muat Maksimal : 28.500 ton

5) Berat kosong : 4.000 kg

d. *Container 45'*

1) Ukuran luar : 45' (p) x 8' (l) x 8' 6" (t) atau 13,716 x
2,438 x 2.591 m

2) Ukuran dalam : 13,556x 2.347 x 2.684 m

3) Kapasitas : 86,1Cbm

4) Berat Muat Maksimal : 30.480 ton

5) Berat kosong : 4.800 kg

4. Jenis-jenis *Container*

Sesuai dengan tipe dan penggunaannya maka menurut Andi Susilo (2013) jenis - jenis *container* dapat dibedakan sebagai berikut :

a. *General Cargo Container*

General Cargo Container (closed container) yaitu *container* yang memiliki bentuk tertutup, dengan sebuah pintu dibelakang yang memasukkan atau mengeluarkan muatan, serta digunakan untuk mengangkut muatan umum (*general cargo*) *container* yang termasuk dalam *general cargo* adalah:

- 1) *General Purpose Container* yaitu *container* yang biasa dipakai untuk muatan umum (*general cargo*).
- 2) *Open Side Container* yaitu *container* yang bagian sampingnya dapat dibuka untuk memasukkan dan mengeluarkan barang yang karena ukuran atau beratnya lebih mudah dimasukkan atau dikeluarkan melalui samping *container*.
- 3) *Open Top Container* yaitu *container* yang bagian atasnya dapat dibuka agar barang dapat dimasukkan atau dikeluarkan lewat atas. Tipe *container* ini diperlukan untuk mengangkut barang berat yang hanya dapat dimasukkan lewat atas dengan menggunakan derek.

b. *Bulk Container*

Bulk Container yaitu *container* yang dipergunakan khusus untuk mengangkut muatan berbentuk curah kering yang tidak dikemas, dimana terdapat lubang-lubang pada bagian atas serta bawahnya sebagai jalan masuk dan keluarnya muatan.

c. *Thermal Container*

Thermal Container yaitu *container* yang dipergunakan secara khusus untuk mengangkat barang-barang yang memerlukan suatu perlakuan khusus dimana didalamnya terdapat pengatur suhu udara guna menghindari terjadinya kerusakan atas muatan pada saat proses pengirimannya. Sesuai dengan fungsinya maka jenis *container* ini terdiri dari :

- 1) *Insulated Container* yaitu *container* yang dinding bagian dalamnya diberi isolasi agar udara dingin didalam *container* tidak merembes keluar.
- 2) *Heated Container* yaitu *container* yang dilengkapi dengan mesin pemanas agar udara didalam *container* dapat diatur pada suhu panas yang diinginkan.
- 3) *Refrigerated /Reffer Container* yaitu *container* yang dilengkapi dengan mesin pendingin untuk mendinginkan udara dalam *container*

sesuai dengan suhu yang diperlukan bagi barang yang mudah busuk, seperti sayuran, dingin atau buah-buahan.

- d. *Tank Container* yaitu *container* yang bentuknya menyerupai tanki yang terbuat dari besi baja dan digunakan mengangkut barang-barang muatan curah cair. Contoh : bahan-bahan kimia berbahaya dan lain sebagainya.
- e. *Platform Container* adalah *container* yang terdiri dari lantai dasar, *container* yang terdiri jenis ini adalah:
 - 1) *Flat rack container* yaitu *container* yang terdiri dari lantai dasar dengan dinding pada ujungnya. *Flat rack* dapat dibagi atas *fixed end type* (dinding pada ujungnya dapat dilipat) dan *collapsible type* (dinding pada ujungnya dapat dilipat untuk memudahkan saat diangkut dalam keadaan kosong).
 - 2) *Platform based Container* yaitu *container* yang hanya terdiri lantai dasar saja dan apabila diperlukan dapat dipasang dinding, disebut juga *artificial tween deck*.
- f. *Special Container* adalah *container* yang khusus dibuat untuk muatan tertentu seperti *container* untuk muatan ternak (*Cattle container*) dan muatan kendaraan (*Car Container / Auto Container*).