

BAB 2

TINJAUAN PUSTAKA

2.1 Tinjauan Teoritis

1. Definisi Pengiriman Data Online

National single window (NSW) atau portal nasional satu jalur kepabeanan merupakan pusat kendali sistem berikut keluar masuk data ekspor impor nasional. Menggantikan beberapa fungsi dan wewenang yang selama ini dipegang instansi pemerintah (Sugianto, 2008, h.70). Menurut Sugianto (2008), dengan berjalannya NSW maka importir tidak perlu datang ke pelabuhan atau ke KPU bea dan cukai ataupun instansi penerbit dan perizinan dalam ekspor impor, sepanjang importir dalam mengisi dokumen yang akan dilakukan secara online tersebut benar dan sesuai dengan syarat juga ketentuan yang berlaku maka pengeluaran barang dapat terlaksana.

Pemerintah Indonesia mulai mengimplementasikan tahap pertama NSW dengan tahap awal melibatkan 5 instansi strategis pada 17 Desember 2007. Kelima instansi tersebut adalah (Sugianto, 2008, h.68):

- a. DJBC, dalam hal ini dilayani oleh Kantor Pelayanan Utama (KPU) Tanjung Priok
- b. Badan Pemeriksa Obat dan Makanan (POM)
- c. Ditjen Perdagangan Luar Negeri Departemen Perdagangan
- d. Badan Karantina Pertanian
- e. Pusat Karantina Ikan

Menyangkut aspek legal, Indonesia harus memiliki undang-undang yang mengatur pelaksanaan transaksi data elektronik. Penerapan NSW dapat memberikan pelayanan yang lebih prima dan akan semakin cepat sehingga lebih memberikan kepastian hukum bagi pelaku jasa kepabeanan.

2. Proses dan Prosedur Pengiriman Data Online

PT. Harapan Nusantara Logistik Semarang sudah memiliki beberapa peraturan dan standar oprasional perusahaan dalam menjalankan fungsi oprasionalnya. Akan

tetapi masih terdapat celah dan beberapa peraturan yang masih perlu ditambahkan sehingga fungsi operasionalnya dapat berjalan dengan baik.

Di dalam rancangan buku pedoman Kementerian Keuangan Republik Indonesia Direktorat Jenderal Bea dan Cukai (2014), Proses pengiriman data secara online ini dilakukan sebelum barang dikirimkan. Barang baru bisa dikirimkan jika data yang diisikan telah dinyatakan kebenarannya oleh pihak Kepabeanan. Kebenaran data diukur dari kesesuaian pengisian dengan ketentuan yang ditetapkan oleh pihak Direktorat Jendral Pajak Bea dan Cukai. Untuk mengetahui apakah data yang diisikan benar serta barang dapat dikirimkan dan sampai secara tepat waktu, perusahaan harus menunggu balasan dari pihak Kepabeanan Bea dan Cukai dalam waktu 1 x 24 jam setelah data dikirimkan

PT. Harapan Nusantara Logistik sering menerima balasan dari pihak Kepabeanan berupa Laporan Pemberitahuan Penolakan, dimana dengan diberikannya pemberitahuan penolakan tersebut kepada perusahaan maka data barang yang telah dikirimkan secara online dinyatakan ada kekeliruan dan ketidaksesuaian dengan ketentuan pihak Kepabeanan. Dalam pemberitahuan penolakan dicantumkan kesalahan apa yang terjadi sehingga dapat menuntun perusahaan dalam melakukan perbaikan pengisian data.

Selain itu, PT. Harapan Nusantara Logistik seringkali melakukan kesalahan dan kekeliruan pada proses perbaikan data, sehingga PT. Harapan Nusantara Logistik menerima Surat Pemberitahuan Jalur Kuning. Isi dari pemberitahuan ini adalah kekeliruan dalam pengisian data yang masih terjadi setelah proses perbaikan dari pemberitahuan penolakan.

Selama terjadinya kesalahan penginputan data pada PT. Harapan Nusantara Logistik berdampak pada tertundanya proses operasional dalam perusahaan karena proses pengiriman barang tidak dapat segera dilakukan sebelum data yang dikirimkan secara online ini dinyatakan kebenarannya, barang yang terlambat pengirimannya akan berpengaruh pada waktu sampainya barang tersebut ke tempat tujuan sehingga timbul komplain dari pengguna jasa dan mempengaruhi kredibilitas perusahaan.

bagian pengiriman data online melakukan pencatatan data dengan menginputkan data barang yang akan dikirimkan. Setelah data selesai diisikan, bagian pengiriman data akan melakukan pencocokan data. Kemudian bagian supervisi melakukan pengecekan kembali data tersebut untuk memastikan kebenaran pengisian data dan jika bagian supervisi telah selesai memastikan kebenarannya maka data akan dikirimkan oleh bagian pengiriman data online ke satelit Kepabeanan Bea dan Cukai. Data yang dikirimkan kepada satelit Kepabeanan kemudian diterima dan dilakukan pemeriksaan apakah data tersebut sesuai atau tidak dengan informasi barang yang akan dikirimkan. Setelah melakukan pemeriksaan, pihak Kepabeanan memberikan verifikasi yang akan diterima oleh bagian pengiriman data perusahaan. Verifikasi tersebut berisi dua keputusan, yaitu: keputusan surat jalan diberikan jika data yang dikirimkan benar dan barang dapat segera dikirimkan, keputusan yang kedua adalah keputusan pemberitahuan penolakan (tidak) dimana terdapat kekeliruan dan harus dilakukan perbaikan data dengan melakukan proses secara ulang. Verifikasi yang diterima oleh bagian pengiriman data online dari pihak Kepabeanan Bea dan Cukai dilaporkan kepada pemimpin perusahaan untuk kemudian dilakukan evaluasi atas kinerja dan efektivitas kinerja operasional perusahaan

2.2 Pengertian Ekspor

Menurut Ali Purwito (2013), Ekspor adalah pengangkutan barang dalam jumlah tertentu dari satu negara ke negara lain baik untuk diperdagangkan maupun tidak untuk diperdagangkan, dengan memenuhi kewajiban kepabeanan yang telah ditentukan.

Menurut Jimmy Benny (2013), Kegiatan perdagangan internasional yang memberikan rangsangan guna membutuhkan permintaan dalam negeri yang menyebabkan tumbuhnya industri-industri pabrik besar, bersamaan dengan struktur politik yang stabil dan lembaga sosial yang fleksibel. Berdasarkan uraian di atas, terlihat bahwa ekspor mencerminkan aktivitas perdagangan antarbangsa yang dapat memberikan dorongan dalam dinamika pertumbuhan perdagangan internasional, sehingga suatu negara-negara yang sedang berkembang kemungkinan untuk mencapai kemajuan perekonomian setaraf dengan negara-negara yang lebih maju.

1. Manfaat Kegiatan Ekspor

Menurut Fenin Farina (2017), Manfaat dari kegiatan ekspor adalah :

a. Memperluas Pasar bagi Produk Indonesia

Kegiatan ekspor merupakan cara untuk memasarkan produk-produk dalam negeri ke luar negeri. Adanya kegiatan ekspor, produk yang dihasilkan di dalam negeri tidak hanya dikonsumsi oleh penduduk dalam negeri.

b. Menambah Devisa Negara

Kegiatan ekspor memungkinkan eksportir dalam negeri memasarkan produknya ke luar negeri. Transaksi ekspor ini dapat menambah devisa Negara yang merupakan salah satu sumber penerimaan Negara.

c. Memperluas Lapangan Kerja

Kegiatan ekspor akan membuka lapangan pekerjaan bagi masyarakat. Dengan semakin banyaknya ekspor maka produksi yang dihasilkan akan semakin banyak. Peningkatan jumlah produksi ini akan meningkatkan penyerapan tenaga kerja.

2. Jenis Ekspor

Menurut Andi Susilo 2008, Ekspor dibagi menjadi dua bagian, antara lain:

a. Ekspor langsung

Ekspor langsung adalah cara menjual barang atau jasa melalui perantara/eksportir yang bertempat di negara lain atau negara tujuan ekspor. Penjualan dilakukan melalui distributor dan perwakilan penjualan perusahaan. Keuntungannya, produksi terpusat di negara asal dan kontrol terhadap distribusi lebih baik. Kelemahannya, biaya transportasi lebih tinggi untuk produk dalam skala besar dan adanya hambatan perdagangan serta proteksionisme

b. Ekspor tidak langsung

Ekspor tidak langsung adalah teknik dimana barang dijual melalui perantara/eksportir negara asal kemudian dijual oleh perantara tersebut. Melalui, perusahaan manajemen ekspor (export management companies) dan perusahaan pengeksportir (export trading companies). Kelebihannya, sumber daya produksi terkonsentrasi dan tidak perlu menangani ekspor secara langsung. Kelemahannya, kontrol terhadap distribusi kurang dan pengetahuan terhadap operasi di negara lain kurang.

2.3 Dokumen-dokumen untuk ekspor

Menurut Ali Purwito (2013), dokumen pelengkap untuk ekspor yang dianggap penting dan berlaku dalam perdagangan internasional, dapat disebutkan antara lain:

1. Outward Manifest

Untuk itu berdasarkan *International Maritime Organization* disepakati konvensi yang disebut sebagai *Fal Convention*, oleh perusahaan pengangkutan melalui laut. Ekspor maupun impor barang dari suatu pelabuhan muat harus dilengkapi dengan *manifest (outward)* untuk diekspor dan (*inward*) untuk impor Format dokumen BC 1.1

2. *Bill of Lading*

Dengan telah dimuatnya barang-barang ekspor di atas sarana pengangkut, wajib bagi perusahaan sarana pengangkut untuk menertibkan *bill of lading* pada tanggal yang sama dengan selesainya pemuatan barang.

3. Surat Keterangan Asal (SKA) atau *Certificate of Origin (CO)*

Selain *Commercial Invoice, Packing List*, Surat Keterangan Asal atau SKA yang diperlukan untuk ekspor adalah yang pertama berlaku secara umum dan berlaku tarif umum. Kedua, yang berlaku untuk tarif preferensi atau tarif yang diperlakukan berbeda dan lebih rendah daripada tarif umum. SKA merupakan dokumen yang membuktikan negara asal barang diproduksi.

4. Lisensi atau Izin instansi terkait

Untuk mendorong ekspor dan meningkatkan daya saing produk dalam negeri di pasar internasional. Tetapi dalam rangka kepentingan nasional, atas komoditi tertentu diwajibkan untuk mendapatkan izin dari Kementerian Perdagangan atau instansi terkait. Ekspor binatang yang dilindungi seperti rotan, kayu, buaya, burung tertentu, kura-kura, trenggiling, harus mendapatkan izin dari instansi terkait.

2.4 Pemeriksaan Barang Ekspor

Menurut Rita Dwi Lindawati (2019), Pemeriksaan pabean atas barang ekspor dan dalam rangka mendorong kegiatan ekspor diperlukan suatu kecepatan atau kepastian bagi eksportir dan importir atas barang yang dikirimkan dan akan diterima ke/dari luar daerah pabean. Guna memenuhi kelancaran barang ekspor, pemeriksaan fisik atas barang ekspor diupayakan seminimal mungkin, pada dasarnya pemeriksaan barang ekspor hanya atas dokumen (PEB dan dokumen pelengkap). Untuk menghasilkan Hasil Nota Informasi /

Nota Hasil Intelijen apabila hasil diagnosis berada pada tingkat resiko tinggi dapat dilakukan pemeriksaan fisik, dengan kriteria sebagai berikut:

1. Terhadap barang ekspor berdasarkan petunjuk kuat akan terjadi pelanggaran atau telah terjadi pelanggaran ketentuan dibidang ekspor;
2. Berdasarkan informasi dari Direktorat Jenderal Pajak terdapat petunjuk kuat akan terjadi pelanggaran atau telah terjadi pelanggaran ketentuan dibidang perpajakan dalam kaitannya dengan restitusi PPN dan PPnBM;
3. Barang ekspor yang akan dimasukkan kembali kedalam pabean (re-impor). Pemeriksaan dapat dilaksanakan di Kawasan Pabean, Gudang eksportir atau tempat lain yang digunakan eksportir untuk menyimpan barang ekspor; Bea masuk dapat dibebaskan dengan permohonan eksportir.
4. Terhadap hasil produksi yang seharusnya diekspor di mana bahan bakunya mendapat pembebasan dan/atau pengembalian serta dipungut PPN dan PPnBM yang harus dapat dipertanggungjawabkan keberadaannya. Apabila perusahaan tidak dapat mempertanggungjawabkan, perusahaan wajib:
 - a. Membayar BM dan/atau Cukai yang terutang ditambah denda sebesar 100% (seratus persen) dari BM dan/atau Cukai yang seharusnya dibayar dan bunga sesuai ketentuan yang berlaku.
 - b. Membayar PPN dan PPnBM yang semula tidak dipungut ditambah sanksi ketentuan perpajakan yang berlaku.

Dalam Undang-undang Nomor 17 Tahun 2007 mengatur tentang Pemeriksaan Pabean pada dasarnya dilakukan di dalam daerah pabean oleh pejabat bea dan cukai, tetapi ada kemungkinan dilakukan di luar daerah pabean.

2.5 Pihak-Pihak Yang Terkait Ekspor

Menurut Mauliza Lubis (2018), Untuk melakukan kegiatan ekspor, para eksportir membutuhkan bantuan – bantuan dari berbagai pihak yang berhubungan dengan kegiatan ekspor itu sendiri. Pihak yang terkait dalam kegiatan diantaranya adalah :

1. Kelompok Eksportir.
 - a. Produsen Eksportir.

Produsen yang sebagian besar hasil produksinya memang digunakan untuk pasar luar negeri, dan proses ekspornya diurus sendiri oleh produsen eksportir tersebut.

b. Confirming House.

Perusahaan asing yang mendirikan kantor cabangnya atau bekerja sama dengan warga setempat mendirikan anak perusahaan di dalam negeri. Dan perusahaan yang didirikan atas perintah dari kantor induknya untuk kepentingan Negara asalnya untuk memperoleh keuntungan. Dapat disimpulkan bahwa Confirming House adalah perusahaan lokal yang didirikan sesuai dengan perundang – undangan dan hukum setempat tetapi bekerja untuk dan atas perintah kantor induknya yang berada di luar negeri.

c. Pedagang Ekspor.

Pedagang Ekspor atau yang disebut Ekspor Merchant adalah badan usaha yang diberi ijin pemerintah dalam bentuk surat pengakuan eksportir dan diberi Angka Pengenal Ekspor (APE) dan diperkenankan melaksanakan ekspor komoditi yang dicantumkan dalam surat pengakuan itu. Dan Ekspor Mercant lebih banyak digunakan untuk dan atas kepentingan dari produsen dalam negeri yang diwakilinya.

d. Agen Ekspor.

Agen Ekspor adalah Agen Ekspor yang terjadi bila hubungan antara pedagang ekspor dengan produsen tidak hanya sebagai rekan biasa tetapi sudah meningkat dengan suatu ikatan perjanjian keagenan.

e. Wisma Dagang.

Perusahaan ekspor yang besar dan dapat mengembangkan ekspornya tidak lagi terbatas pada satu komoditi.

2. Kelompok pendukung.

Menurut Mauliza Lubis (2018), Pihak – pihak pendukung yang terkait dalam kegiatan ekspor, antara lain:

a. Bank – bank Devisa.

Bank Devisa merupakan kelompok pendukung yang memberikan jasa perkreditan, baik dalam bentuk kredit ekspor maupun sebagai uang muka jaminan

L/C impor. Di samping itu Bank Devisa juga sangat dibutuhkan dalam pelaksanaan pembukaan L/C impor, penerimaan L/C ekspor, penyampaian dokumen pengapalan itu. Bank juga sangat berguna sebagai peneliti keaslian dokumen pengapalan dan dalam verifikasi jenis dan isi masing – masing dokumen pengapalan.

b. Badan – badan transportasi.

Dengan berkembangnya ekspor maka muncul usaha jasa baru dalam transportasi yang lebih dikenal dengan Freight Forwarder. Tugas dari Freight Forwarding itu sendiri sangat luas dari tugas EMKL, EMKU, atau EMKA (Ekspedisi Muatan Kapal Laut/ Udara/ Kereta Api) yang kita kenal. Tugas itu meliputi dari pengumpulan muatan, menyelenggarakan pengepakan sampai membukukan muatan aneka wahana yang bisa diperdagangkan.

c. Maskapai Pelayaran.

Perusahaan pelayaran masih memegang hegemoni dalam bidang angkutan internasional sekalipun angkutan melalui udara dan darat cukup berkembang pula baik dalam jasa angkutan penumpang maupun barang. Hambatan dalam bidang angkutan ini akan sangat mempengaruhi Perdagangan internasional.

d. Maskapai asuransi.

Resiko atas barang baik di darat maupun dilaut tak mungkin dipikul sendiri oleh para eksortir maupun importir. Dalam hal ini Maskapai Asuransi memegang peranan yang tak dapat diabaikan dalam merumuskan persyaratan kontrak perdagangan internasional yang dapat menjamin resiko yang terkecil dalam tiap transaksi itu.

e. Kantor Perwakilan/ Kedutaan.

Selain untuk membantu promosi, Kantor Kedutaan di luar negeri dapat pula mengeluarkan dokumen legalitas seperti Consuler-Invoice yang berfungsi mengecek dan mengesahkan pengapalan suatu barang dari Negara tertentu.

f. Surveyor.

Pihak yang dapat memberikan kesaksian atas mutu, jenis, kuantum, keaslian, kondisi harga, dan tarif bea dari komoditi atau produk yang diperdagangkan secara obyektif dan netral.

g. Pabean

Pabean sebagai alat pemerintah bertindak sebagai penjaga gawang lalu lintas komoditi internasional, disamping mengamankan pemasukan keuangan Negara bagi kepentingan APBN, juga membantu eksportir dan importir dalam memperlancar arus barang dan penumpang dan tidak sebaliknya selain itu pabean mengawasi barang – barang keluar masuk daerah pabean dan memberi ijin bagi eksportir dalam hal pemuatan barang ke kapal.

2.6 Ekspedisi Muatan Kapal Laut (EMKL)

1. Pengertian Ekspedisi Muatan Kapal Laut (EMKL)

Menurut Novry (2015), Salah satu hal yang memegang peranan penting di dalam pengangkutan di laut, terutama yang menyangkut pengangkutan barang adalah apa yang dikenal dengan ekspedisi muatan kapal laut (EMKL).

Pengertian EMKL Menurut Candra Agustina (2015), Perusahaan Ekpedisi Muatan Kapal Laut adalah perusahaan jasa yang mengurus muatan kapal laut. Proses muat meliputi menyewakan peti kemas/kontainer, mengangkut kontainer ke pelabuhan, menumpuk barang di pelabuhan, sampai menaikkan keatas kapal. Sedang proses bongkar meliputi menurunkan kontainer dari kapal, mengirim ke tujuan.

2. Kewajiban dan Tanggung Jawab Ekspedisi Muatan Kapal Laut

Menurut Anggita Neviana Dewi (2018), EMKL adalah perantara yang bersedia untuk melayani penumpang maupun angkutan barang, tugas dan tanggungjawab Ekspedisi Muatan Kapal Laut, diatur dalam pasal 86 sampai dengan pasal 90 KUHD Bab II buku I, sebagaimana dirumuskan oleh pembentuk undang-undang ialah menyuruh mengangkut (doen vervoren) jadi tugas EMKL berbeda dengan tugas pengangkut, sebagaimana telah diatur dalam Pasal 86 Ayat 1 KUHD, EMKL ialah pengusaha yang bersedia mencarikan pengangkutan baik darat, laut dan udara yang baik untuk pengiriman barang. Pengiriman barang yang dilakukan oleh pihak EMKL ada suatu kewajiban dan pembebasan kewajiban, pembebasan kewajiban yaitu terhadap barang yang telah diterima dari pemilik barang untuk dikirim ialah:

1. Barang dapat segera diserahkan kepada pengangkut;
2. Menjaga agar barang yang diserahkan dalam keadaan baik.

3. Peranan Perusahaan Ekspedisi Muatan Kapal Laut

Menurut Novry Noldy Pandeiroth (2015), EMKL memegang peranan yang sangat penting dalam mengurus kegiatan ekspor baik penyelesaian dengan Bea dan Cukai maupun dengan perusahaan pelayaran dan instansi lainnya. Hal itu selaras dengan SK Menhub No. KM 82/AL 305/PHB-85, yang menyatakan bahwa; EMKL adalah usaha pengurusan dokumen dan muatan yang akan diangkut melalui kapal atau pengurusan dokumen dan muatan yang berasal dari kapal. Untuk pengurusan ini, maka, EMKL mendapat kuasa secara tertulis dari pemilik untuk mengurus barangnya.

2.7 Hambatan Pengiriman Barang Ekspor Dengan Menggunakan Sistem Online

Menurut Agatha Natalia Sugiarto (2014), hambatan pengiriman barang ekspor dengan sistem online antara lain :

- a. Kurangnya karyawan di bidang ekspor pada PT. Harapan Nusantara Logistik. Hal ini berakibat pada karyawan yang bekerja pada Departemen Marketing Ekspor sering terburu-buru dalam menangani sebuah permintaan untuk ekspor.
- b. Departemen Marketing Ekspor menjadi satu ruangan dengan Departemen Marketing, hal ini menimbulkan permasalahan dalam PT. Harapan Nusantara Logistik. Kondisi ini menimbulkan ketidak jelasan mengenai *job description* masing-masing departemen.
- c. Jumlah maupun kondisi *trucking* yang kurang untuk memenuhi kebutuhan eksportirnya.
- d. Sering terjadinya salah penginputan data pada sistem online yang mengakibatkan penolakan pada Kepabeanan yang menimbulkan keterlambatan barang yang akan dikirim.
- e. Penyaringan data pada sistem online yang menyebabkan data sering terjadi korup dan tidak terkirim.
- f. Kesulitan komunikasi karena gangguan jaringan yang berasal dari pusat atau dari kantor sendiri.
- g. Jarangnya melakukan *update* sistem yang menyebabkan adanya bug yang kemudian merusak data.

2.8 Solusi Pengiriman Barang Ekspor Dengan Menggunakan Sistem Online

Menurut Agatha Natalia Sugiarto (2014), upaya untuk mengatasi pengiriman barang dengan menggunakan sistem *online*.

- a. Karyawan harus melakukan pengecekan ulang untuk setiap data yang diisikan sebelum dikirimkan ke satelit Kepabeanan Bea dan Cukai.
- b. Perusahaan memiliki supervisi yang berfungsi mengecek kebenaran data sebelum dikirimkan sehingga memperkecil kemungkinan adanya kesalahan dalam pengisian data yang dikirimkan secara *online*.
- c. PT. Harapan Nusantara Logistik menyediakan daftar checklist yang berisi item yang harus diisikan sesuai dengan ketentuan dan kelengkapan seperti dokumen pendukung.
- d. Melakukan update sistem agar tidak terjadi bug dan korup.
- e. Memastikan jaringan dalam kondisi baik.