

BAB 2

TINJAUAN PUSTAKA

2.1 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.

2.2 Dokumen-Dokumen Ekspor

- a. Pemberitahuan Ekspor Barang (PEB) menurut Marzuqi Yahya, 2016 adalah dokumen pabean yang digunakan untuk pemberitahuan pelaksanaan ekspor barang yang dapat berupa tulisan di atas formulir atau media elektronik. Pemberitahuan Ekspor Barang (PEB) biasa adalah Pemberitahuan Ekpor Barang (PEB) yang diajukan untuk setiap transaksi ekspor
- b. *Invoice* menurut Amir, 2017 disebut juga faktur atau nota, *invoice* merupakan sebuah dokumen yang berfungsi sebagai bukti transaksi atau penagihan. *Invoice* dibuat oleh eksportir dan memiliki judul surat perusahaan eksportir.
- c. *Packing List* menurut Titik Purwinarti, 2011 adalah dokumen pengemasan yang menunjukkan jumlah, jenis, serta berat dari barang ekspor impor, sekaligus merupakan penjelasan dari uraian barang yang disebut di dalam *commercial invoice*.

- d. *Bill Of Lading* (B/L) menurut Arif Nofa Sugiyanto, 2020 yaitu surat tanda terima barang yang telah dimuat di dalam kapal laut atau tanda bukti kepemilikan barang, adanya kontrak dan perjanjian pengangkutan barang melalui laut.

2.3 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.

2.4 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 :

a. Kelompok Eksportir

1) Produsen Eksportir

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

2) *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.

3) 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.

4) 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.

5) Wisma Dagang

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

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

1) 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.

2) 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.

3) 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.

4) Maskapai asuransi

Resiko atas barang baik di darat maupun dilaut tak mungkin dipikul sendiri oleh para eksportir 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.

5) 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.

6) *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.

7) 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.

8) Perusahaan DEPO *container*

Depot container menurut mscgva, 2009 adalah wilayah atau tempat yang ada di pelabuhan yang digunakan untuk menyimpan container dengan dilakukan proses pengeluaran, penerimaan, perawatan dan perbaikan terhadap *container* kosong. Sebuah depot *container* harus memenuhi persyaratan dari asosiasi depo container/ASDEKI, pemerintah, dan pemilik container. Depo *container* mempunyai peran yang sangat penting di dalam pertumbuhan ekonomi khususnya kegiatan ekspor dan impor yang menggunakan *container*. *Container* merupakan bagian dari truk trailer yang dapat dilepas dari chasisnya untuk dimuat ke dalam kapal, kereta, atau ditumpuk di depo *container*.

2.5 Penanganan Dokumen Ekspor

1. Penanganan Ekpor

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

- a. Kurangnya karyawan di bidang ekspor pada 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. 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. 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 Pemberitahuan Ekspor Barang (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:

- a. Terhadap barang ekspor berdasarkan petunjuk kuat akan terjadi pelanggaran atau telah terjadi pelanggaran ketentuan dibidang ekspor;
- b. 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;
- c. 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.
- d. Terhadap hasil produksi yang seharusnya diekspor di mana bahan bakunya mendapat pembebasan dan/atau pengembalian serta dipungut PPN dan PPnBM yang harus dapat dipertanggung jawabkan keberadaannya. Apabila perusahaan tidak dapat mempertanggung jawabkan, perusahaan wajib:
- e. 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.
- f. 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.

2.6 Jenis-jenis Container

Menurut DR. D.A. LASSE, S.H., DRS., M.M. dalam bukunya Manajemen Muatan Aktivitas Rantai Pasok Di Area Pelabuhan (2016:90), Peti Kemas adalah ruang muatan yang teruji kekuatannya, terbuat dari bahan logam, dapat dipakai berulang-ulang di kapal, atau di kendaraan non kapal, dan disediakan oleh pihak pengangkut (*Carrier*), Tipe dan ukuran diatur menurut standar ISO maupun non ISO. Menurut Website Raficon rumah *container*,

Unit kontainer merupakan bagian yang paling integral dari seluruh industri pelayaran, perdagangan, dan transportasi. Kontainer pengiriman ini adalah suatu struktur yang menyimpan berbagai macam produk yang perlu dikirim dari satu bagian dunia ke bagian dunia yang lain. Bentuk kontainer akan melindungi isi untuk suatu perjalanan Panjang.

Container dapat bervariasi dalam dimensi, struktur, bahan, dan konstruksi. Berikut adalah beberapa jenis yang paling umum dari container yang digunakan pada saat:

1. *Dry Container*

Jenis pertama dari jenis-jenis kontainer dan kegunaannya adalah *General Purpose Container* atau juga dikenal sebagai "*Dry Storage Container*". *Container* pengiriman jenis ini adalah yang paling umum digunakan. Mereka datang dalam berbagai dimensi distandarisasi oleh ISO. Mereka digunakan untuk pengiriman bahan kering dan datang dalam ukuran 10 feet (ft), 20 ft, dan 40 ft. Kontainer ini sepenuhnya tertutup, dilindungi dan tahan terhadap unsur-unsur cuaca, dengan atap, dinding samping dan lantai yang kaku. *Dry Storage Container* sejauh ini merupakan jenis yang paling umum digunakan. Sehingga dengan demikian, *container* ini digunakan untuk memuat sebagian besar jenis kargo yang normal. Selain itu, *General Purpose Container* ini dapat memiliki adaptasi seperti liner-bags atau flexi-tank untuk pengiriman beberapa jenis kargo curah cair atau kargo curah kering.

2. *Flat Rack Container*

Flat Rack Container ini memiliki sisi dilipat yang dapat dilipat untuk membuat rak datar. Dinding end cukup stabil untuk memungkinkan pengamanan kargo, sehingga mereka ideal untuk pengiriman barang-barang yang besar, seperti mesin-mesin berat, kendaraan di trek, gulungan besar dan bahan konstruksi. Beberapa 40 feet *Flat Rack Container* pengiriman cocok untuk membawa sebanyak 45 metrik ton kargo. Jenis kedua dari jenis-jenis *container* dan kegunaannya memiliki

sisi yang dapat dilipat. Dengan sisi dilipat, ini adalah seperti penyimpanan kontainer pengiriman sederhana di mana sisi bisa dilipat sehingga membuat rak datar untuk pengiriman berbagai macam barang.

3. *Refrigerated Container*

Container ini selalu memiliki suhu rendah dikontrol dengan hati-hati. Mereka secara eksklusif digunakan untuk pengiriman zat yang mudah rusak seperti buah-buahan dan sayuran jarak jauh. Sebuah kontainer pengiriman ISO digunakan untuk pengiriman suhu sensitif, kargo yang mudah rusak seperti daging, buah-buahan dan sayuran. Kontainer ini bergantung pada daya eksternal untuk menjaga suhu diatur. Kontainer ini umumnya tersedia dalam 20 *feet* dan 40 *feet*, dan biasanya terbuat dari baja yang dikenal sebagai “*cor-ten steel*”

4. *Insulated / Thermal Containers*

Container yang tersedia dengan kontrol suhu yang dapat diatur. Hal ini memungkinkan mereka untuk mempertahankan temperature dalam ruangan. *Container* ini terbuat dari bahan pilihan untuk memungkinkan memiliki waktu pakai yang panjang tanpa rusak oleh paparan konstan untuk suhu tinggi. Mereka yang paling cocok untuk transportasi jarak jauh dari produk. Seperti kontainer ISO Reefer, wadah terisolasi atau termal memiliki kontrol suhu diatur yang memungkinkan mereka untuk menahan suhu yang lebih tinggi. Mereka dilengkapi dengan kepatuhan listrik (kompresor mekanik) untuk mendinginkan atau memanaskan udara dalam wadah. kontainer terisolasi biasanya dibangun dari tabung hampa udara, mirip dengan “*termos*” botol. Dengan demikian, jenis kedelapan dari jenis-jenis kontainer dan kegunaannya ini paling cocok untuk transportasi jarak jauh dari produk seperti makanan, obat-obatan, organ, darah, bahan biologis dan kimia.

5. *Tank Container*

Unit kontainer yang digunakan sebagian besar untuk transportasi bahan cair, mereka digunakan oleh sebagian besar seluruh industri pelayaran. Mereka sebagian besar terbuat dari baja kuat atau bahan anti korosif lainnya menyediakan mereka dengan umur panjang dan perlindungan terhadap material. Kontainer tangka ("*Tank Container*"), atau kapal tanker, terbuat dari baja kuat atau bahan anti-korosif lainnya untuk transportasi dan lama hidup perlindungan bahan cair. Sebuah kontainer tangki harus minimal 80% penuh untuk mencegah lonjakan berbahaya cairan dalam perjalanan, tetapi juga harus tidak lebih dari 95% penuh atau tidak akan ada ruang yang cukup untuk ekspansi termal.

6. *High Cube Container*

High Cube Container yang mirip dengan struktur *General Purpose Container*, tetapi lebih tinggi sekitar 1 kaki (1 foot). Kontainer ini tersedia dalam ukuran 40 ft dan kadang-kadang 45 ft , dan digunakan dalam kasus di mana kapasitas volume yang sedikit lebih besar diperlukan. Kebanyakan *High Cube Container* memiliki bagian khusus di lantai di ujung depan ke pusat wadah pada apa yang disebut *chassis gooseneck*, yang memungkinkan untuk barang tergeletak/berbaring rendah dan menjadi konstruksi lebih tinggi.

2.7 Ukuran *Container*

Menurut DR. D.A. LASSE, S.H., DRS., M.M dalam bukunya Manajemen Muatan Aktivitas Rantai Pasok Di Area Pelabuhan (2016:84), ukuran dan jenis peti kemas yang standar ISO ditunjukkan pada tabel 1

Tabel 1
Ukuran dan jenis Peti Kemas ISO

Jenis	Ukuran
1. General Cargo Container	20 ft x 8 ft x 8 ft with doors at one end
2. General Cargo Container	40 ft x 8 ft x 8 ft with doors at one end
3. Open Top Container	20 ft x 8 ft x 8 ft open top with canvas cover
4. Insulated Container	20 ft x 8 ft x 8 ft with doors at one end and port
5. Refrigerated Container	20 ft x 8 ft x 8 ft holes at the other end
6. Refrigerated Container	20 ft x 8 ft x 8 ft with integral freezing plant
7. Flat Rack Container	40 ft x 8 ft x 8 ft with integral freezing plant
8. Tank Container	20 ft x 8 ft x 8 ft with hinged ends
9. Tank Container	20 ft x 8 ft x 8 ft half height bulk liquid tank
10. Half Height Bin Container	20 ft x 8 ft x 8 ft open top and hinged drop end

Sumber : Buku Manajemen Muatan Aktivitas Rantai Pasok Di Area
Pelabuhan