

## **BAB III**

### **Implementasi Praktek Kerja Lapangan**

#### **3.1. Latar Belakang PT.Trentama Cargo.**

PT. Trentama Cargo adalah sebuah perusahaan freight forwarder yakni perusahaan yang bergerak dibidang jasa pengiriman barang ekspor-impor maupun pengangkutan untuk perdagangan dalam dan luar negeri yang menggunakan jasa melalui udara dan melalui laut.

#### **3.2. Proses Terjadinya kegiatan ekspor.**

Uraian mengenai proses ekspor ini disusun atas hasil praktek kerja lapangan ( magang ) yang saya lakukan pada bulan februari sampai dengan april, dan untuk lebih jelasnya sebagai berikut :

1. PT.Trentama Cargo melalui staf pemasaran untuk mencari eksportir dengan berbagai cara seperti, via telepon, promosi *door to door* periklanan media massa, dan lainnya. Didalam mencari pelanggan hal-hal yang harus disampaikan kepada calon pelanggan ini meliputi semua hal yang terkait dengan identitas PT.Trentama Cargo termasuk jenis-jenis usaha yang ditawarkan atau dilakukan oleh perusahaan.

Perlu diketahui bahwa perusahaan ini telah memiliki jaringan usaha dan memiliki kerjasama dengan perusahaan sejenis diberbagai Negara seperti Jepang, Taiwan, Cina, Korea, dan lain-lain. Perusahaan yang sudah menjadi pelanggan tetap jasa perusahaan PT.Trentama Cargo ini seperti PT.Pouchen, PT.Nikomas, dan sebagainya.

2. Apabila telah ada kepercayaan atau rasa tertarik dari calon eksportir, maka PT. Trentama Cargo mempersiapkan surat penawaran kepada calon eksportir tersebut melalui email dengan terlebih dahulu mencari konfirmasi kepada *shipping line* yang sudah biasa digunakan jasanya oleh PT.Trentama Cargo untuk melihat sailing schedule(jadwal keberangkatan) dari kapal-kapal beserta tujuan negara yang diminta oleh pihak eksportir.
3. Perusahaan juga mencari informasi tentang biaya yang harus dikeluarkan kepada perusahaan pelayaran untuk memperoleh informasi berapa biaya yang harus dikeluarkan kepada perusahaan pelayaran tersebut dalam mengirimkan sejumlah barang ( dalam satuan per colly, per container dll).
4. Didalam pengangkutan ekspor barang melauai container ( peti kemas ) dikenal dengan dua sistem pengangkutan yaitu full container load ( FCL ) dan less than container load ( LCL ). FCL adalah pengangkutan barang yang menggunakan container, dimana didalam satu peti kemas ( 20 feet atau 40 feet ) hanya diisi dengan satu jenis barang dan hanya dimiliki oleh satu orang pemilik ( eksportir ) dan diangkut menggunakan kapal laut untuk kemudian diserahkan kepada pihak penerima ( importir ) di pelabuhan tujuan. Dan LCL adalah pengangkutan barang yang menggunakan container , dimana didalam satu peti kemas diisi dengan lebih dari satu jenis barang dan dimiliki lebih dari satu orang ( eksportir ) dan diangkut menggunakan kapal laut untuk kemudian diserahkan kepada pihak penerima ( importir ) dipelabuhan tujuan.

### 3.3. Mekanisme kegiatan ekspor melalui perusahaan freight forwarder

Sebagai eksportirnya adalah PT.Nikomas yang ada di Tangerang, Banten. Barang yang akan diekspor berupa "laminating wood" berbentuk semacam triplek dari bahan kayu sengon untuk diekspor dengan tujuan penerima (importir) tertentu untuk dikirim melalui jalur laut dengan tujuan pelabuhan Kobe Jepang, melalui pelabuhan Tanjung Priok Jakarta. PT. Nikomas merupakan salah satu perusahaan yang sudah rutin menjalin kerjasama dengan PT. Trentama Cargo, yang setiap bulannya PT. Nikomas melakukan kegiatan ekspor dengan menggunakan jasa PT. Trentama Cargo.

Dalam contoh kasus ini, sistem jasa pengangkutannya menggunakan sistem *Direct Master B/L*, (B/L = Bill of Lading) Bill of Lading (B/L) merupakan dokumen yang menerangkan bukti kepemilikan barang yang diserahkan pengangkutannya kepada perusahaan pelayaran tertentu (*sea Bill*) dengan tujuan pelabuhan tertentu serta alamat penerima (*consignee*) tertentu di pelabuhan tujuan. Yang dimaksud dengan ekspor dengan sistem *direct master B/L* adalah ekspor barang dimana di dalam B/L dicantumkan nama perusahaan eksportir secara riil atau nama eksportir yang tertuang di dalam B/L adalah benar-benar nama eksportir dan memenuhi ketentuan sebagai eksportir. Sedangkan, apabila menggunakan sistem *export by name*, maka nama shipper atau pengirim atau eksportir yang tercantum di dalam B/L tersebut adalah nama eksportir (perusahaan) yang "dipinjam" dengan berbagai pertimbangan seperti misalnya karena pemilik barang (eksportir) yang sesungguhnya memiliki barang tersebut sebenarnya adalah produsen atau perusahaan yang hanya memproduksi barangnya saja tetapi tidak memiliki lisensi/ persyaratan

sebagai perusahaan eksportir, sehingga untuk mengirim barang produksinya ke luar negeri ia harus menggunakan nama perusahaan lain yang telah memiliki lisensi sebagai perusahaan eksportir; disamping ada juga pertimbangan lainnya karena demi kelancaran pengiriman dan sebagainya.

Dengan dasar informasi harga dari Shipping Line PT Trentama Cargo sebesar \$ 985 ditambah biaya dokumen (doc.fee) Rp. 100.000 selanjutnya PT Trentama Cargo membuat perhitungan dengan mempertimbangkan besaran biaya operasional dan besaran biaya jasa kepada forwarder, untuk kemudian membuat penawaran yang lengkap dengan jumlah biaya pengiriman kepada PT Nikomas. (besaran biaya ini bagi perusahaan bersifat rahasia, sehingga tidak diperbolehkan untuk dipublikasikan kepada pihak luar).

Atas dasar penawaran tersebut maka pihak PT Nikomas akan mempertimbangkan apakah akan meneruskan order kepada PT. Trentama Cargo atau tidak. Dasar pertimbangan yang biasanya dipergunakan oleh PT Nikomas adalah (1) dengan mencari biaya yang murah, dan (2) yang lebih penting lagi adalah *sailing schedule* dari shipping line yang cocok dengan agenda (schedule) produksi atau kesiapan barang yang akan dikirim ke luar, sehingga kapan stuffing dapat dilakukan sesuai dengan schedule kesiapan kapal untuk dimuati (*open stack*) jangan sampai barang terlalu lama menunggu kapal datang (*idle time*), karena akan memakan biaya tambahan sebagai akibat *idle time* tersebut.

Apabila semuanya sudah cocok, kemudian memastikan sistem pembayaran biaya pengangkutannya apakah sistem *pre-paid* atau *collect*. Pembayaran dengan cara *pre-paid*, yaitu pembayaran biaya pengangkutan

yang dibayarkan oleh *shipper* ketika barang sudah sampai di pelabuhan bongkar muat (*port of origin*) dan belum terkirim ke pelabuhan tujuan. Sedangkan *collect*, adalah pembayaran biaya pengangkutan yang dilakukan (dibayarkan) oleh *shipper* ketika barang telah sampai ke pelabuhan di negara tujuan ekspor.

Apabila telah terjadi kesepakatan, PT Trentama Cargo menunggu diterbitkannya *Shipping Instruction (S/I)* oleh PT Nikomas, yang berisi perintah kepada *forwarder* PT. Trentama Cargo untuk segera mempersiapkan barang yang akan dikirim dan mengirimkan barangnya ke negara tujuan (Kobe-Jepang). Di dalam *S/I* tersebut juga mencantumkan secara jelas diantaranya nama *shipper*, nama *consignee*, pelabuhan tujuan, sistem pembayaran, dan deskripsi barangnya (kode pengangkutan, jumlah satuan, berat kotor, dan berat bersih). Apabila *S/I* dari *shipper* sudah diterima, maka dengan dasar *S/I* tersebut, PT. Trentama Cargo (*forwarder*) membuat *S/I* untuk diserahkan kepada perusahaan pelayaran sebagai tanda *booking* kapal kemudian *forwarder* akan menerima *booking number* atau semacam *D/O (delivery order)* untuk *booking confirmation* dari pihak pelayaran sebagai bukti hak kita untuk menggunakan ruangan kapal dan sekaligus penggunaan container apakah ukuran 20' atau 40', dan berapa unit jumlah containernya.

Dari dokumen ini sudah jelas dicantumkan lokasi *stuffing* di mana dan kapan tanggal *stuffing* dilakukan, selanjutnya PT. Trentama Cargo akan memerintahkan kepada pihak EMKL( ekspedisi muatan kapal laut ) untuk mempersiapkan pengangkutan container dari depo menuju ke tempat dilakukannya *stuffing*.

Fungsi EMKL adalah melaksanakan operasional penarikan container dari depo termasuk pengurusan dokumen-dokumen yang diperlukan untuk dapat masuk ke atas kapal seperti pengurusan PEB ( Pemberitahuan Ekspor Barang ) kepada pihak kepabeanan, setelah selesai *stuffing* oleh shipper akan dibuat *Packing List* dan *Invoice* untuk kemudian dibuatkan Pemberitahuan Ekspor Barang (PEB) untuk mendapatkan fiat muat (tanda bahwa barang telah syah dikirim keluar wilayah kepabeanan) atau Persetujuan Ekspor dari Kantor kepabeanan setempat dan bersamaan itu container dibawa ke pelabuhan oleh EMKL.

Selanjutnya dipersiapkan draft B/L untuk dikoreksi dan kemudian dikonfirmasi kebenarannya oleh pihak forwarder dan sebagai tanda bahwa semua informasi yang tertera pada B/L sudah benar harus dibubuhkan tanda “OK” dan diparaf oleh pihak forwarder. (lampiran 2) untuk kemudian dikirimkan ke pihak pelayaran melalui facsimile. Tanpa konfirmasi “OK” maka dokumen dan barangnya belum akan diangkut ke kapal, (pihak pelayaran masih tetap menunggu dari pihak forwarder). Karena sistem pembayarannya “*prepaid*” (biaya pengangkutan dibayar di pelabuhan pemuatan) maka kita (Trentama Cargo) akan menunggu B/L, *Invoice* dan dokumen lainnya dari pihak EMKL untuk sebagai bukti penyelesaian biaya-biaya, yang terdiri : *freight prepaid*, *OTHC*(*origin technical handling cost*), *doc.fee*, atau *B/L fee*. Dokumen-dokumen ini sebagai bukti sebagai bukti bahwa pekerjaan jasa pengiriman barang telah selesai dan pihak *shipping line* tinggal menunggu pembayaran atau melakukan penagihan kepada pihak PT

Nikomas sesuai kesepakatan. Selesailah pengurusan ekspor barang melalui perusahaan freight forwarder PT.Trentama Cargo.

Untuk lebih memperjelas deskripsi tentang pengurusan ekspor barang melalui perusahaan freight forwarder PT Trentama Cargo. alur proses kegiatannya sebagai berikut :

### **3.4. Proses kegiatan ekspor melalui jasa freight forwarder melalui jalur laut :**

1. *Shipper* (PT Nikomas) mengirimkan *S/I (Shipping Instruction)* kepada pihak *Freight Forwarder* (PT. Trentama Cargo) yang berisi perintah untuk melakukan pengiriman barang ke luar negeri (Kobe) Jepang.
2. Setelah diterimanya *S/I*, PT. Trentama Cargo mengirimkan *S/I booking* (untuk membooking kapal) kepada pihak *Shipping Line* di Jakarta.
3. Pihak *Shipping Line*, akan mengeluarkan *Delivery Order (D/O)* yang ditujukan kepada pihak forwarder ( PT Trentama Cargo ). *D/O* tersebut digunakan sebagai bukti untuk pengambilan container kosong di Depo Container milik *Shipping Line*.
4. Selanjutnya *D/O* yang dikeluarkan oleh pihak *Shipping Line* diteruskan kepada *Shipper*, PT Nikomas.
5. PT Nikomas menyerahkan *D/O* tersebut kepada perusahaan Ekspedisi Muatan Kapal Laut (EMKL), yang telah ditunjuk oleh *forwarder* (PT.Trentama Cargo) yang kemudian EMKL mengambil container kosong ke depo untuk kemudian dibawa ke gudang PT Nikomas untuk dilaksanakan *stuffing* ( pemasukan muatan ke dalam container). Dalam prakteknya, *D/O* akan diambil langsung oleh EMKL ke *Shipping Line*

dengan menggunakan S/I yang telah dibuat oleh *forwarder*. D/O dapat dikeluarkan apabila *Shipper* telah membayar uang jaminan kepada EMKL.

6. Setelah EMKL menerima D/O maka selanjutnya container kosong dibawa ke gudang *Shipper* di Tangerang, Banten
7. Apabila container telah berada di gudang *Shipper* maka dilakukan *stuffing* barang ke dalam container.
8. *Stuffing* dilakukan sesuai dengan jenis pengiriman yang diinginkan oleh *Shipper*, yaitu apakah FCL (*Full Container Load*) atau LCL (*Less than Container Load*). Apabila FCL, maka seluruh container tersebut hanya diisi satu jenis barang milik PT Nikomas saja. Tetapi apabila LCL, maka hanya beberapa bagian saja yang diisi dengan muatan ke dalam container tersebut.
9. Pada akhir *stuffing* barang ke dalam container, khusus untuk barang-barang ekspor *furniture* harus dilakukan fumigasi (sterilisasi hama) dengan maksud agar barang-barang tersebut benar-benar steril (bebas dari hama dan bakteri) oleh perusahaan fumigasi yang memenuhi kualifikasi yang telah ditunjuk oleh *forwarder*. Setelah fumigasi selesai, perusahaan fumigasi (contoh CV Mitra Utama, yang beralamat di Jl. Kali sari no 15 Jakarta) menerbitkan *Fumigation Certificate*.
10. Setelah selesai *stuffing*, *Shipper* menyerahkan data hasil *stuffing* berupa *Packing List* dan *Invoice* kepada EMKL, yang kemudian oleh EMKL akan dibuatkan Pemberitahuan Ekspor Barang (PEB), kemudian bersama dengan kelengkapan dokumen lainnya seterusnya dibawa ke Kantor Pelayanan Bea Cukai untuk mendapatkan fiat muat.

11. Jika sudah disetujui oleh pihak Kantor Pelayanan Bea Cukai, maka container yang sudah ada isinya tersebut sudah dapat dinaikan ke atas kapal. Tetapi apabila keberangkatan kapal tertunda sehingga harus menunggu beberapa lama, maka container tersebut akan disimpan/ ditumpuk sementara di *Container Yard*.
12. Kepada *forwarder Shipping Line* akan menyerahkan data muat barang dalam bentuk *S/I receive* untuk dikoreksi yang kemudian akan dijadikan dasar dalam pembuatan draft *Bill of Landing*.
13. Hasil dari koreksi tersebut dikembalikan kepada shipper untuk diteliti kebenaran isinya, yang kemudian apabila sudah tidak ada kesalahan sama sekali dikembalikan kepada forwarder.
14. Forwarder kemudian membuat *S/I receive ke Shipping Line* sebagai dasar pembuatan B/L . B/L berfungsi sebagai bukti penerimaan barang oleh *forwarder dari shipper*.
15. Setelah pembuatan B/L selesai kemudian akan diserahkan kepada forwarder (dengan syarat pihak forwarder telah menyelesaikan administrasi atau pembayaran jasa angkut pelayaran kepada *shipping line*).
16. Forwarder kemudian akan membuat House B/L untuk diserahkan kepada shipper.
17. Setelah shipper menerima House B/L dari *forwarder*, selanjutnya *Original House B/L* akan dikirim ke *Consignee* (penerima barang di pelabuhan tujuan) sebagai bukti untuk mengambil cargo di pelabuhan tujuan.
18. Pihak *forwarder* akan mengirimkan original Master B/L dari *Shipping Line* ke agen forwarder di luar negeri (Kobe-Jepang).

19. Pihak Shipping Line akan membuat *Manifest* yang berisi data barang yang dimuat di atas kapal, selanjutnya *manifest* dikirim ke agen *forwarder* di luar negeri (pelabuhan tujuan pengiriman).
20. Setelah *shipment* (kapal) sampai di Negara tujuan, agen *shipping line* di luar negeri akan membuat pemberitahuan kedatangan barang (*Arrival Notice*) ke agen *forwarder* di luar negeri.
21. Agen *forwarder* di luar negeri akan membuat pemberitahuan kedatangan barang yang kemudian ditujukan kepada pihak *Consignee*.
22. Kemudian *Consignee* akan menyerahkan *Original House B/L* ke agen *forwarder* di luar negeri yang kemudian untuk ditukar dengan *Delivery Order (D/O)*.
23. Agen *forwarder* di luar negeri kemudian menyerahkan original Master B/L ke agen Shipping Line di luar negeri untuk selanjutnya ditukarkan dengan D/O guna mengambil container di *Container Yard*.
24. Pihak agen di luar negeri akan menyerahkan D/O dari *shipping line* tersebut kepada pihak *Consignee*.
25. Selesailah proses ekspor menggunakan jasa *Freight forwarder* melalui jalur laut.