

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

2.1. Pengertian *Administrasi*

Administrasi adalah usaha dan kegiatan yang berkenaan dengan penyelenggaraan kebijaksanaan untuk mencapai tujuan. Administrasi dalam arti sempit adalah kegiatan yang meliputi catat-mencatat, surat menyurat, pembukuan ringan, ketik mengetik, agenda, dan sebagainya yang bersifat teknis ketatausahaan. Administrasi dalam arti luas adalah seluruh proses kerjasama antara dua orang atau lebih dalam mencapai tujuan tertentu secara berdaya guna dan berhasil guna.

Menurut The Liang Gie (1999: 14) administrasi adalah “Sege-nap rangkaian penataan terhadap pekerjaan pokok yang dilakukan oleh sekelompok orang dalam kerjasama untuk mencapai tujuan tertentu.”

Masih dari sumber yang sama, definisi administrasi menurut Luther Gullick yaitu “Administrtion has to do with getting things done, with the accomplishment of defenid objectives.” Jadi menurut Gullick, administrasi berkenaan dengan penyelesaian hal apa yang hendak dikerjakan, dengan tercapainya tujuan-tujuan yang hendak ditetapkan.

2.2. Pengertian Perdagangan International

Perdagangan internasional merupakan interaksi antar negara dalam bentuk jual beli atas dasar kesepakatan antar pihak yang terlibat. Ketika satu negara mengalami keterbatasan sumber daya sedangkan permintaan atau kebutuhan

sumber daya di negara tersebut sangat tinggi maka kebutuhan itu dapat dipenuhi dari negara yang memiliki kelebihan sumber daya. Kedua aspek inilah yang mendasari terjadinya perdagangan internasional. Kebutuhan yang dimaksud disini bukan hanya berupa barang, tapi juga ilmu pengetahuan, teknologi dan jasa para ahli.

Sedangkan menurut Undang – Undang No. 7 Tahun 2014 perdagangan adalah tatanan kegiatan yang terkait dengan transaksi barang atau jasa di dalam negeri dan melampaui batas wilayah negara dengan tujuan pengalihan hak atas barang dan atau jasa untuk memperoleh imbalan atau kompensasi.

2.3. Pengertian Ekspor

Dari berbagai sumber, ekspor memiliki pengertian yang bermacam-macam yaitu di antaranya :

Menurut Pasal 1 butir 14 Undang - Undang Nomor 17 Tahun 2006 tentang Kepabeanan dan menurut Peraturan Menteri Perdagangan Republik Indonesia Nomor 13/M-DAG/PER/3/2012 tentang Ketentuan Umum di Bidang Ekspor, ekspor adalah kegiatan mengeluarkan barang dari daerah pabean.

Ekspor adalah mengeluarkan barang – barang dari peredaran dalam masyarakat dan mengirimkan ke luar negeri. Sesuai ketentuan pemerintah dan mengharapkan pembayaran dalam valuta asing. (Amir MS,2004:100).

Ekspor adalah perdagangan dengan cara mengeluarkan barang dari dalam, keluar wilayah pabean Indonesia sesuai dengan ketentuan yang berlaku.

Dari beberapa pengertian di atas, maka dapat diartikan kesimpulan bahwa yang di maksud dengan ekspor adalah kegiatan menjual barang dari dalam negeri ke luar negeri dengan melewati wilayah pabean indonesia dengan mengharapkan pembayaran dalam bentuk mata uang international dan memenuhi ketentuan – ketentuan yang berlaku.

2.3.1 Tujuan dan Manfaat Ekspor

Tujuan Ekspor :

1. Membuka pasar baru di luar negeri
2. Memperoleh harga jual yang tinggi
3. Mengendalikan harga produk ekspor dalam negeri
4. Menciptakan iklim usaha yang kondusif
5. Menjaga kestabilan valuta asing.

Manfaat Ekspor :

1. Memperluas pasar bagi Indonesia
2. Menambah devisa negara
3. Memperluas devisa negara.

2.3.2 Istilah-Istilah dalam Ekspor

Dalam kegiatan dikenal beberapa istilah yang lazim di gunakan antara lain

a. Daerah pabean

Pengertian daerah pabean tercantum ayat 1 (1) yaitu wilayah Republik Indonesia yang meliputi wilayah darat, perairan, dan ruang diatasnya serta tempat-tempat tertentu di Zona Eksklusif Ekonomi (ZEE) dan landasan kotinen yang didalamnya berlaku undang-undang

No. 10 Tahun 1995 tentang kepabeanan. Definisi tersebut menekankan batasan-batasan wilayah Indonesia yang menjadi daerah pabean.

b. Wilayah Pabean

Seluruh wilayah nasional dari suatu negara, dimana dipungut bea masuk dan bea keluar untuk tiap barang yang melewati batas-batas (borderline) wilayah itu, kecuali di bagian wilayah tertentu di wilayah itu yang secara tegas (berdasarkan undang-undang) dinyatakan sebagai wilayah di luar wilayah pabean. (Amir M.A, 2004:186)

c. Kantor Pabean

Kantor Pabean adalah kantor dalam lingkungan Direktorat Jendral Bea dan Cukai tempat terpenuhinya kewajiban pabean sesuai dengan ketentuan UU Kepabeanan.

d. Kawasan Berikat

Wilayah kawasan berikat adalah bagian dari wilayah pabean yang dengan peraturan pemerintah diberikan perlakuan khususnya seperti berada di luar wilayah pabean, tetapi tetap di bawah pengawasan bea cukai dan di kelola oleh suatu badan berbentuk perusahaan untuk melakukan kegiatan pergudangan, processing, dan manufacturing yang bertujuan untuk ekspor maupun impor.

e. Container Yard

Kawasan pelabuhan yang digunakan untuk menimbun peti kemas atau container yang akan di muat atau di bongkar dari kapal.

f. Stuffing

Kegiatan memasukan dan menyusun barang ke dalam container di gudang eksportir maupun CFS.

g. Stevedoring

Memuat dari atas dermaga atau dari dalam tongkang dan menempatkan ke atas dek atau ke dalam kapal dengan menggunakan derek kapal (muatan barang ekspor), atau sebaliknya. (Amir M.S.,2004:194)

h. Cargodoring

Pekerjaan mengambil dari tumpukan di gudang laut (lini 1) atau dari lapangan penyimpanan dan mengangkut ke dermaga, memasukan ke dalam samping di lambung kapal di atas dermaga (load werk), atau sebaliknya. (Amir M.S., 2004:194-195)

i. Biaya Pengelolaan (Handling Charge)

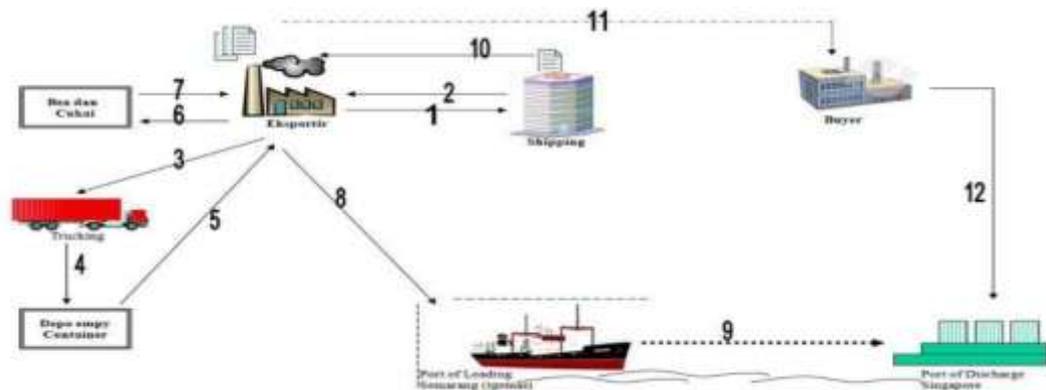
Handling charge adalah seluruh biaya yang dibutuhkan pada waktu proses pengiriman barang ekspor.(Wahyu Agung S dan Ana Shoibul MA, 2004:21)

j. Export Taxes

Menurut sumber (Wahyu Agung S dan Ana Shoibul MA, 2004:22), Export Taxes merupakan pungutan yang dilakukan oleh pemerintah terhadap barang yang akan diekspor. Pajak ekspor yang dikenakan oleh pemerintah untuk ekspor barang-barang tertentu, dan tiap komoditi besar pajak berbeda satu dengan yang lain.

2.3.3. Alur Ekspor

Gambar 2.1 : Alur / Skema Barang Ekspor



Sumber : Amir, MS. 2004. Strategi Memasuki Pasar Ekspor. PPM. Jakarta.

Keterangan :

1. Ekportir mengirimkan “Shipping Instuction “ (SI) kepada pelayaran meminta / booking space kapal / container.
2. Shipping Line memberikan “Booking Confirmation”, berisikan konfirmasi ketersediaan container, space kapal yang sesuai tujuan, dan tempat yang di tunjuk untuk pengambian container (depo container).
3. Eksporitir menghubungi perusahaan angkutan / trucking (menyewa truck).
4. Perusahaan angkutan / trucking melakukan pengambilan container kosong di depo dengan dibekal “Booking Confirmation” dari eksporitir yang di buat shipping line.
5. Container kosong di angkut ke pabrik untuk pemuatan barang ekspor (stuffing)
6. Selama stuffing, eksporitir membuat “Commercial Invoice”, “ Packing List” dan Pemberitahuan Ekspor Barang (PEB) ke Bea Cukai.

7. Bea Cukai memberikan persetujuan ekspor “Nota Pelayanan Ekspor” NPE.
8. Berbekal NPE, Barang / container diangkut dan masuk ke pelabuhan.
9. Container naik ke kapal dan berangkat ke pelabuhan tujuan luar negeri.
10. Setelah kapal berangkat, Shipping Line menerbitkan “Bill Of Lading” dokumen angkutan / biaya kapal
11. Dokumen ekspor yang meliputi Commercial Invoice, Packing Lias dan B/L dari shipping line di kirim oleh eksportir ke pembeli di luar negeri.
12. Dengan dokumen yang diterima dari ekportir, pembeli di luar negeri dapat mengambil barangnya / container ke pelabuhan tujuan atau bongkar.

2.4. Pengertian Incoterms

Incoterm merupakan seperangkat peraturan yang di buat untuk menyeragamkan penafsiran perdagangan yang menetapkan hak dan kewajiban pembeli dan penjual dalam mekanisme penyerahan barang. Incoterm adalah aturan kesepakatan swasta yang disusun oleh International Chamber Of Commerce (ICC). Mengingat Incoterms bukan merupakan instrumen hukum publik (laws) maka sifat dasar penggunaan Incoterm adalah “sukarela”. Maksudnya adalah bahwa pengaturan syarat penyerahan barang dalam suatu transaksi perdagangan internasional tidaklah wajib menggunakan referensi Incoterms.

Oleh karenanya pencantuman klausul Incoterms secara tegas dalam kontrak perdagangan sangat diperlukan. Secara historis, keberadaan Incoterms sudah cukup lama memberikan kontribusi positif bagi praktek perdagangan internasional. Pertama kali diimplementasikan tahun 1936 dan

setiap dekade dilakukan evaluasi maupun perubahan dalam rangka mengadopsi praktek-praktek perdagangan yang semakin berkembang. Edisi termutakhir diimplementasikan sejak tanggal 01 Januari 2011, yang dikenal dengan nama Incoterms 2010.

Hal-hal Yang Diatur Dalam Incoterms

Ada tiga hal mendasar yang diatur dalam Incoterms yang menyangkut hak dan kewajiban antara penjual dan pembeli dalam transaksi perdagangan. Klausul-klausul dalam Incoterms mengatur :

- 1) Pembagian risiko antara penjual dan pembeli (risk).

Istilah risk mengandung pengertian sebagai konsekuensi yang harus ditanggung oleh masing-masing pihak berkaitan dengan proses pengantaran barang. Adapun beberapa risiko yang mungkin timbul dalam pengiriman barang antara lain: resiko musnah atau rusaknya barang, kehilangan, biaya-biaya tambahan yang muncul di luar perjanjian kontrak, dan sebagainya.

- 2) Pembagian beban biaya pengantaran barang (cost).

Pengertian cost , artinya adalah beban biaya yang harus ditanggung oleh masing-masing pihak dalam rangka pengantaran barang. Penjual harus mengetahui sampai titik mana mereka harus menanggung beban biaya, sedangkan bagi pembeli, mereka harus mengetahui mulai dari titik mana kewajiban menanggung biaya pengantaran barang harus dilakukan.

- 3) Pembagian tanggung jawab pengurusan selama pengantaran (responsibilities).

Istilah responsibility, artinya adalah tanggung jawab atas tugas pengurusan yang timbul sebagai konsekuensi dari proses pengantaran barang. Sebagai contoh, dalam terms FCA diatur kewajiban penjual untuk mengurus lisensi, otorisasi maupun izin keamanan dalam rangka ekspor barang di negara penjual.

Pembagian risiko dalam Incoterms 2010 dimaksudkan untuk memberikan kepastian, pihak mana yang harus bertanggung jawab atas risiko yang terjadi dalam pengangkutan setelah titik tertentu yang dinyatakan dalam klausul kontrak. Ini artinya bahwa klausul kontrak harus memastikan dengan tegas suatu tempat atau lokasi tertentu yang menjadi titik peralihan risiko perdagangan.

Pembagian Terminologi Dalam Incoterms 2010

Incoterms 2010 merupakan bentuk penyesuaian terhadap Incoterms versi tahun 2000 sejalan dengan perkembangan dunia perdagangan dan juga perkembangan teknologi. Pembagian klausul persyaratan penyerahan barang dalam Incoterms 2010 terbagi menjadi dua kriteria, yaitu:

- Kelompok terminologi yang berlaku untuk semua moda transportasi (Rules for any mode or modes of Transport)

- Kelompok terminologi yang berlaku untuk angkutan laut dan sungai saja (Rules for Sea and Inland Waterways Transportation)

Pengertian rules for any mode transport ini mengandung makna bahwa terminology Incoterms dapat diimplementasikan untuk seluruh kategori media pengangkutan, baik angkutan laut, sungai, udara, kereta api maupun angkutan darat lainnya. Dalam Incoterms 2010, terms of delivery yang tergolong dalam kelompok ini adalah: EXW, FCA, carriage paid to (CPT), carriage and insurance paid to (CIP); DAT, DAP dan DDP.

1. EXW - Ex Works (nama tempat penyerahan) :

Pihak penjual menentukan tempat pengambilan barang, Pihak pembeli bertanggung jawab untuk biaya angkut, resiko selama perjalanan dan biaya saat pembongkaran.

2. FCA - Free Carrier (nama tempat penyerahan) :

Pihak penjual hanya bertanggung jawab untuk mengurus izin ekspor dan menyerahkan barang ke pihak pengangkut di tempat yang telah ditentukan. Pihak pembeli hanya membayar biaya pengiriman dan tanggung jawab hangus saat barang di serahkan di pelabuhan tujuan.

3. CPT - Carriage Paid To (nama tempat tujuan) :

Pihak penjual menanggung biaya sampai barang tiba di tempat tujuan, namun tanggung jawab hanya sampai saat barang diserahkan ke pihak pengangkut.

4. CIP - Carriage and Insurance Paid to (nama tempat tujuan) :

Sama seperti CPT ditambah pihak penjual wajib membayar asuransi untuk barang yang dikirim hingga barang diserahkan.

5. DAT – Delivered at Terminal (nama terminal pelabuhan atau tujuan) :

Pihak penjual membayar sampai ke pembongkaran di terminal pelabuhan tujuan, kecuali beban biaya sehubungan biaya, tanggung jawab bebas saat kapal selesai bongkar di terminal pelabuhan tujuan.

6. DAP – Delivered at Place (nama tempat tujuan) :

Hampir sama seperti DAT dengan tambahan biaya pengangkutan ke tempat tujuan dan asuransi menjadi tanggungan pihak penjual.

7. DDP - Delivered Duty Paid (nama tempat tujuan):

Pihak penjual bertanggung jawab mengantar barang sampai di tempat tujuan, termasuk biaya asuransi dan semua biaya lain yang mungkin muncul sebagai biaya impor, cukai dan pajak dari negara pihak pembeli. Izin impor juga menjadi tanggung jawab pihak penjual.

Pengertian rules for sea and inland waterways transport ini mengandung makna bahwa terminologi Incoterms ini hanya dapat diimplementasikan untuk kategori media pengangkutan laut dan sungai saja. Dalam Incoterms 2010, terms of delivery yang tergolong dalam kelompok ini adalah: free alongside ships (FAS); free on board (FOB); cost and freight (CFR); dan cost, insurance and freight (CIF).

8. FAS - Free Alongside Ship (nama pelabuhan keberangkatan):

Pihak penjual bertanggung jawab sampai barang berada di pelabuhan keberangkatan dan siap disamping kapal untuk dimuat. Biaya lain samapai ke tempat tujuan akan menjadi tanggung jawab pihak pembeli. Hanya berlaku untuk transportasi air.

9. FOB - Free On Board (nama pelabuhan keberangkatan) :

Pihak penjual bertanggung jawab dari mengurus izin ekspor sampai memuat barang di kapal yang siap berangkat. Biaya pengangkutan dari pelabuhan asal samapi ke tempat tujuan akan menjadi tanggungan pembeli. Hanya berlaku untuk transportasi air.

10. CFR - Cost and Freight (nama pelabuhan tujuan) :

Pihak penjual menanggung biaya sampai kapal yang memuat barang merapat di pelabuhan tujuan, namun tanggung jawab penjual hanya sampai saat barang selesai di muat ke kapal. Hanya berlaku untuk transportasi air.

11. CIF - Cost, Insurance and Freight, (nama pelabuhan tujuan) :

Sama seperti CFR ditambah pihak penjual wajib membayar asuransi untuk barang yang dikirim. Hanya berlaku untuk transportasi air.

Dalam beberapa kasus yang terjadi di lapangan, ternyata masih banyak penggunaan terminologi FOB, CFR maupun CIF meskipun proses pengangkutan barang menggunakan sarana transportasi udara. Untuk kasus-kasus seperti ini tentu saja referensi terms yang dipakai tidaklah tepat sehingga apabila terjadi

sengketa (dispute) dalam transaksi perdagangan para pihak yang bertransaksi tidak dapat menggunakan referensi Incoterms untuk penyelesaian permasalahannya.

Konsekuensi Terhadap Penggunaan Incoterms

Apabila dalam suatu sales contract digunakan pedoman penyerahan barang yang mengacu pada Incoterms, maka harus diperhatikan konsekuensi yang timbul dari penggunaan terminologi Incoterms. Moerjono (1993) memberikan penjelasan terhadap hal-hal yang perlu diperhatikan dalam penggunaan terminologi Incoterms.

- 1) Sekalipun sales contract dapat disusun dengan kalimat yang lengkap, namun untuk menghindari kemungkinan terjadinya sengketa, tetap diperlukan adanya penunjukan terhadap pedoman yang telah bersifat universal, semacam Incoterms tersebut. Hal ini akan memudahkan penafsiran, karena pedoman Incoterms telah diadopsi dan digunakan secara universal.
- 2) Bahwa ketentuan terminologi Incoterms yang dibuat secara jelas dalam suatu perjanjian akan menghapuskan ketentuan Incoterms yang bersifat umum. Sebagai contoh, apabila dalam kontrak dinyatakan “CIF Incoterms 2000 with all risk insurance” . Hal ini mengandung pengertian bahwa ketentuan kontrak tunduk pada klausul CIF Incoterms 2000 dengan perluasan tanggung jawab dari sisi asuransi. Meskipun edisi terbaru Incoterms 2010 telah terbit, namun perjanjian kontrak tetap harus berpedoman pada Incoterms 2000

- 3) Bahwa ketentuan terminologi Incoterms yang dibuat secara jelas dalam suatu perjanjian akan menghapuskan ketentuan Incoterms yang bersifat umum. Sebagai contoh, apabila dalam kontrak dinyatakan “CIF Incoterms 2000 with all risk insurance” . Hal ini mengandung pengertian bahwa ketentuan kontrak tunduk pada klausul CIF Incoterms 2000 dengan perluasan tanggung jawab dari sisi asuransi. Meskipun edisi terbaru Incoterms 2010 telah terbit, namun perjanjian kontrak tetap harus berpedoman pada Incoterms 2000

- 4) Ketentuan terms of delivery Incoterms yang paling baik bagi suatu pihak tidaklah diukur dari keberhasilan menggeser kewajiban kepada pihak lain. Faktor-faktor risiko, biaya, situasi dan kondisi, serta ketentuan yang berlaku di suatu negara turut menentukan pilihan atas terminologi delivery yang paling sesuai. Sebagai contoh :
 - Kondisi pasar yang bersaing menghendaki harga yang kompetitif. Agar tidak membebani buyer, maka delivery cost sebaiknya harus menjadi bagian dari harga jual seller.

 - Eksportir besar dengan volume ekspor yang reguler memiliki peluang untuk menekan biaya asuransi dan freight. Pilihan terms of delivery yang paling baik bagi eksportir adalah yang dapat memaksimalkan tanggung jawab terhadap delivery cost.

 - Dalam memilih terms of delivery, buyer dan seller harus mempertimbangkan risikorisiko seperti kehilangan, kerusakan, biaya

tak terduga (demurrage dan detention), situasi politik dan keamanan, dan lain-lain.

2.5. Dokumen - Dokumen yang Terkait dalam Kegiatan Ekspor

Salah satu ketentuan melaksanakan kegiatan ekspor adalah pemenuhan terhadap dokumen-dokumen yang disyaratkan baik itu dari negara ekspor, negara transit, maupun negara impor. Beberapa dokumen tersebut antara lain :

1. *Shipping Instruction* (SI)

Merupakan dokumen yang dibuat oleh eksportir mengenai pemesanan ruang kapal berikut container yang dapat pula menjadi dasar pembuatan *bill of lading*. *Shipping Instruction* antara lain memuat tentang : *shipper, consignee, notify party, final destination, volume, delivery term, L/C No, date of stuffing, closing time, vessel*.

2. *Bill Of Lading* (B/L)

Bill Of Lading merupakan dokumen pengapalan yang paling penting karena mempunyai sifat jaminan. Fungsi *bill of lading* adalah sebagai tanda terima (kuitansi) barang-barang, sebagai bukti kepemilikan barang, serta sebagai bukti adanya perjanjian pengangkutan laut.

3. *Packing List*

Dokumen ini adalah dokumen ekspor adalah yang memuat informasi mengenai barang yang akan di ekspor. Informasi tersebut berupa tulisan *packing list* beserta nomor *packing list*, tanggal dibuatnya *packing list*,

data lengkap nama eksportir dan alamatnya, data lengkap nama importir dan alamatnya, data lain jika disyaratkan dalam L/C, misalnya nomor *purchase order*, nomor L/C, *description of goods* (deskripsi barang), *quantity* (jumlah barang), *gross weight* dan *nett weight* (berat kotor dan berat bersih), dan *measurement* (ukuran dimensi dalam volume meter atau cubic meters / cbm)

4. Invoice

Invoice merupakan dokumen ekspor yang memuat data dan informasi barang yang akan diekspor serta nilai barangnya dalam mata uang asing. *Invoice* berisi tentang tualisan *invoice* beserta nomor *invoice*, tanggal dibuatnya *invoice*, data lengkap nama eksportir dan alamatnya, data lengkap nama importir dan alamatnya, data lain jika diisyaratkan dalam L/C, misalnya *description of goods* (deskripsi barang), *quantity*, *unit price*, *total amount*.

5. Pemberitahuan Ekspor Barang (PEB)

Dokumen yang dibuat eksportir harus mendapat persetujuan petugas bea cukai sebelum dilakukan pemuatan ke atas kapal. PEB menyebutkan jenis barang ekspor (umum, terkena pajak ekspor, mendapat fasilitas pembebasan dan pengmbalian ea masuk, dan barang ekspor lainnya), nama importir, NPWP, izin khusus, berat barang, negara tujuan, provinsi asal barang, cara penyarahan barang, merk kemasan dan lain sebagainya.

6. Certificate of Origin (COO) / Surat Keterangan Asal (SKA)

COO di keluarkan oleh Disperindag yang mewakili pemerintah yang menyatakan bahwa barang yang akan diekspor benar-benar di produksi di Indonesia. Surat ini menjelaskan keterangan-keterangan barang, pada transaksi dimana barang-barang tersebut dikaitkan, keterangan asal barang dan bahwa barang-barang tersebut benar hasil atau produksi dari negara eksportir.

7. Dokumen Asuransi

Melindungi pengiriman barang luar ke luar negeri. Dalam transaksi ekspor impor, dokumen asuransi juga tidak kalah penting karena membuktikan bahwa barang-barang yang disebut di dalamnya telah diasuransikan. Apabila terdapat kerusakan atau kehilangan dalam perjalanan, pihak asuransi akan mengganti kerugian tersebut sesuai syarat yang telah diperjanjikan.

8. Dokumen Fumigasi.

Dokumen yang menunjukkan bahwa barang yang diekspor yang ada di dalam container aman, bebas dari hama dan jamur karena telah difumigasi.

2.6. Pengertian Freight Forwarding

Freight Forwarding adalah badan usaha yang bertujuan untuk memberikan jasa pelayanan atau pengurusan atas seluruh kegiatan yang diperlukan bagi

terlaksananya pengiriman, pengangkutan dan penerimaan barang dengan menggunakan multimoda transport baik melalui darat, laut maupun udara.

Freight Forwarding juga menyelesaikan biaya-biaya yang timbul sebagai akibat dari kegiatan-kegiatan transportasi, penanganan muatan di pelabuhan atau gudang, pengurusan dokumentasi dan juga mencakup insurance yang umumnya di perlukan oleh pemilik barang.

2.6.1 Aktifias Freight Forwarding

Freight forwarding memiliki aktivitas utama yaitu sebagai transporter. Akan tetapi freight forwarding memiliki peran yang berbeda, bergantung pada lingkup pekerjaan (scope of work) yang tercantum dalam kontrak kerja yang telah disetujui antara kedua belah pihak yaitu antara freight forwarding dan pemberi order kerja. Dimana freight forwarding dapat berperan sebagai consignor / eksportir atau berperan sebagai consignee / importir dan atau berperan sebagai eksportir dan importir. Oleh sebab itu ada perbedaan. aktivitas apa saja yang dilakukan oleh freight forwarding berdasarkan peranannya tersebut.

Dalam bukunya, Capt. R.P. Suyono menjelaskan aktivitas-aktivitas freight forwarding secara keseluruhan. Aktivitas-aktivitas tersebut berupa :

1. Memilih rute perjalanan barang, moda transportasi dan pengangkutan yang sesuai, kemudian memesan ruang kapal,
2. Melaksanakan penerimaan barang, menyortir, mengepak menimbang berat, mengukur dimensi kemudian menyimpan barang ke dalam gudang,
3. Mempelajari Letter of Credit barang, peraturan negara tujuan ekspor, negara

transit, negara impor kemudian mempersiapkan dokumen-dokumen lain yang diperlukan,

4. Melaksanakan transportasi barang ke pelabuhan laut / udara, mengurus izin Bea dan Cukai, kemudian menyerahkan barang kepada pihak pengangkut,
5. Membayar biaya-biaya handling serta membayarkan freight,
6. Mendapatkan B/L dan atau AWB dari pengangkutan,
7. Mengurus asuransi transportasi barang dan membantu mengajukan klaim kepada pihak asuransi bila terjadi kehilangan atau kerusakan atas barang,
8. Memonitor perjalanan barang sampai ke pihak penerima, berdasarkan info dari pihak pengangkut dan agen forwarder di negara transit / tujuan,
9. Melaksanakan penerimaan barang dari pihak pengangkut,
10. Mengurus izin masuk pada Bea dan Cukai serta menyelesaikan bea masuk dan biaya-biaya yang timbul di pelabuhan transit / tujuan,
11. Melaksanakan transportasi barang dari pelabuhan ke tempat penyimpanan barang di gudang,
12. Melaksanakan penyerahan barang kepada pihak *consignee*, dan melaksanakan pendistribusian barang bila diminta.

Biaya-biaya yang telah dikeluarkan oleh *freight forwarding* kemudian akan dibayar kembali oleh pemberi order ditambah dengan biaya jasa pelayanan.

2.6.2. Alur Ekspor yang Ditangani Freight Forwarding

Dalam kegiatan ekspor, terdapat berbagai tahapan-tahapan dalam prosedur pengiriman barang ekspor. Berikut adalah tahapan pengiriman barang ekspor yang ditangani oleh *Freight forwarding* dimana bertindak

sebagai EMKL (Ekspedisi Muatan Kapal Laut) :

1. Setelah eksportir menerima LC dari bank, mengirim SI ke EMKL.
2. EMKL menyerahkan SI kepada perusahaan pelayaran yang ditunjuk untuk persetujuannya, dan apabila *booking* itu diterima maka perusahaan pelayaran menerbitkan *Delivery Order* (DO) untuk mengambil *container* kosong sesuai yang dibutuhkan beserta *seal*-nya.
3. EMKL mengirimkan *container* kosong ke gudang eksportir untuk pelaksanaan *stuffing*. Setelah selesai maka pintu *container* ditutup, diadakan penyemprotan bebas hama (fumigasi) bila perlu, barulah kemudian pintu *container* disegel. Dengan demikian *container* tersebut sudah dapat diangkut menuju ke pelabuhan untuk ditimbun di lapangan penimbunan atau *Container Yard* (CY).
4. Berdasarkan hasil *stuffing* maka eksportir menerbitkan *invoice*, *packing list* dan *shipping instruction definitive* sebagai ganti proforma dokumen yang telah diserahkan terlebih dahulu.
5. Merekam data-data barang yang akan diekspor dan keterangan lainnya sesuai dengan yang tercantum dalam *invoice*, *packing list*, *shipping instruction*, dsb pada program aplikasi PEB EDI. Pengisian PEB harus dilakukan secara lengkap dan benar untuk bisa mendapatkan respon dari bea cukai. Memasukkan *full container* di CY dan penyelesaian PEB di kantor bea cukai tidak boleh melewati batas waktu (*closing time*) yaitu 6 jam sebelum kedatangan kapal.

6. Dengan terpenuhinya prosedur pengurusan penyelesaian dokumen maka barang ekspor telah siap dimuat ke kapal (*stevedoring*) untuk diangkut ke pelabuhan tujuan.
7. Setelah kapal berangkat, B/L (konosemen) diterbitkan oleh perusahaan pelayaran, kemudian B/L tersebut diserahkan kepada EMKL, setelah membayar THC (*Terminal Handling Charges*), *Doc Fee*, dll. *Original* B/L digunakan untuk melakukan negosiasi wesel di bank untuk memperoleh pembayaran.

2.6.3. Peran Menggunakan Jasa Freight Forwarding

Peran *freight forwarding* dibagi menjadi :

1. Peran *freight forwarding* dalam konsolidasi muatan

Konsolidasi muatan (*cargo consolidation*) atau juga disebut *groupage*, adalah pengumpulan beberapa kiriman barang dari beberapa eksportir / *shipper* di tempat asal yang akan dikirimkan untuk beberapa *consignee* di tempat tujuan, yang dikemas dalam satu unit paket muatan, lalu muatan terkonsolidasi tersebut dikapalkan dan ditujukan ke agen konsolidator di tempat tujuan. Agen kemudian melaksanakan penyerahan barang kepada pihak *consignee* masing-masing. Sebagai contoh : pengapalan petikemas terkonsolidasi

Muatan dari beberapa *shipper* dikonsolidasi oleh *freight forwarding* dalam petikemas LCL (*Less Container Load*) dan dikapalkan

ke negara tujuan sebagai muatan petikemas FCL (*Full Container Load*) yang ditujukan kepada agen konsolidator. Oleh agen konsolidator petikemas tersebut statusnya dijadikan sebagai petikemas LCL kembali kemudian muatan diserahkan kepada masing-masing *consignee*.

Freight forwarding sebagai konsolidator pada umumnya menggunakan namanya sendiri dan menerbitkan *House Bill of lading*. Organisasi FIATA menghimbau agar *freight forwarding* lebih baik menerbitkan FIATA *multimodal transport Bill of lading*.

Dengan konsolidasi muatan, keuntungan didapat oleh semua pihak, baik eksportir / *shipper* (mendapat keuntungan karena membayar *freight rate* lebih rendah), pengangkut (mendapat keuntungan karena tidak perlu menangani masing-masing kiriman yang hanya memakan waktu dan tenaga), maupun *freight forwarding* (mendapat keuntungan dari biaya dan *freight rate* sebagai muatan terkonsolidasi menjadi lebih murah dibandingkan apabila mengapalkan masing-masing kiriman). Konsolidasi muatan memberikan *door-to-door service* yang tidak dapat diberikan oleh perusahaan pelayaran.

2. Peran *freight forwarding* sebagai pengangkut

Banyak *freight forwarding* yang bertindak sebagai operator dan bertanggungjawab penuh dalam melaksanakan pengangkutan meskipun tidak memiliki kapal sendiri. Selain itu, *freight forwarding* juga bertindak sebagai :

- a. *Vessel-Operating Multimodal Transport Operator* secara penuh yang melaksanakan berbagai jenis pengangkutan dengan cara *door-to-door* dengan satu dokumen intermodal yang biasanya berbentuk FBL.
- b. *Non-Vessel Operator* yaitu operator muatan yang mengurus pengangkutan lewat laut dari pelabuan ke pelabuhan dengan menggunakan satu *House Bill of lading* (HBL) atau *Ocean Bill of lading* yang juga dapat mencakup transport darat dan berfungsi sebagai *non-vessel operating multimodal transport*.
- c. *Non-Vessel-Operating Common Carrier* (NVOCC) yang mempunyai jadwal pelayaran yang tetap dan melaksanakan konsolidasi muatan atau melayani multimodal transport dengan HBL atau *Bill of lading* dari FIATA.

