

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

A. Penelitian Terdahulu

Sebelum laporan Tugas Akhir yang penulis kerjakan, telah banyak penelitian terdahulu yang memiliki pembahasan yang sama mengenai ekspor dan impor, hal ini penulis jadikan sebagai bahan acuan dalam mengerjakan laporan Tugas Akhir ini. Adapun penelitian terdahulu yang penulis ulas adalah

1. Tugas Akhir DIII Bisnis Internasional Fakultas Ekonomi Universitas Negeri Sebelas Maret Surakarta dengan judul “ Prosedur Pengangkutan Barang Ekspor Pola FCL Melalui Jasa Ekspedisi Muatan Kapal Laut pada PT Arjuna Cakra Buana” Tahun 2010 oleh Sadhu Pramudita Adhikara. Dalam penelitiannya dijelaskan bahwa PT Arjuna Cakra Buana merupakan perusahaan jasa EMKL (Ekspedisi Muatan Kapal Laut) yang melakukan pengangkutan barang ekspor tipe FCL dengan prosedur pengangkutan yang sesuai dengan EMKL lain pada umumnya dan menggunakan dokumen yang dibutuhkan serta melibatkan pihak terkait dalam pengangkutan barang ekspor.
2. Tugas Akhir DIII Bisnis Internasional Fakultas Ekonomi Universitas Negeri Sebelas Maret Surakarta dengan judul Proses Penanganan Import melalui *Freight Forwarder* (Studi kasus pada PT Citra Mandiri Trans) Tahun 2009 oleh Anggar Septa Altius. Dalam penelitiannya

dijelaskan bahwa PT Citra Mandiri Trans merupakan perusahaan jasa *Freight Forwarder* yang telah diberi kuasa oleh importir untuk mengurus dokumen impor dan memiliki tanggung jawab sebagai pihak penting dalam pelaksanaan impor. Dokumen yang diurus oleh PT Citra Mandiri Trans meliputi *Bill of Lading master, house BL, Overseas Invoice, Manifest, Notice Arrival* serta pengurusan DO.

Dalam penelitian terdahulu yang dilakukan terdapat persamaan dan perbedaan dengan Tugas Akhir yang penulis buat.

1. Persamaannya yaitu, adanya bahasan kasus yang sama mengenai proses penanganan ekspor dan impor, serta persamaan bidang perusahaan yang dijadikan bahan observasi serta praktek dalam penulisan Tugas Akhir, yakni pada perusahaan EMKL
2. Perbedaannya ialah, nama perusahaan penelitian yang dilakukan penulis berbeda dengan penelitian terdahulu yaitu di PT Puninar Jaya, sehingga output yang dihasilkan juga akan memiliki perbedaan.

Inti penelitian yang penulis tulis dalam Tugas Akhir ini juga memiliki perbedanaan dengan penelitian terdahulu yang ada.

B. Landasan Teori

1. Pengertian Ekspor –Impor

a. Ekspor

Menurut Sasono (2013 :12) Ekspor adalah kegiatan menjual produk dari satu Negara ke Negara lain melewati batas terluar wilayah

kepabeanan suatu Negara, dengan tujuan mendapatkan devisa yang sangat dibutuhkan Negara, menciptakan lapangan kerja bagi pasar tenaga kerja domestic, mendapatkan pemasukan bea keluar dan pajak lainnya, serta menjaga keseimbangan antara arus barang dan arus uang beredar di dalam negeri

b. Impor

Impor adalah memasukkan barang ke dalam daerah pabean. Barang yang dimasukkan ke dalam daerah pabean diperlakukan sebagai barang impor dan terutang bea masuk (Pasal 1 (1) UU No. 10/1995 jo. UU No. 17/2006)

Sedangkan menurut Altius (2009 : 9) Impor adalah kegiatan memasukan barang dari luar negeri ke dalam negeri. Dengan konsekuensi barang tersebut harus melalui daerah pabean suatu negara agar impor tersebut dapat dianggap sebagai impor yang sah sesuai dengan peraturan perundang – undangan yang berlaku.

2. Dokumen dalam transaksi Impor

Menurut Tobi (2011 : 14) Dokumen yang lazim digunakan dalam transaksi perdagangan luar negeri/ transaksi impor antara lain:

a. *Bill of Lading*

Adalah suatu jenis dokumen yang dikeluarkan oleh maskapai pelayaran sebagai bukti bahwa barang telah diterima dan dimuat di atas kapal (*on board*) untuk dibawa ke tempat tujuan.

b. *Invoice*

Adalah suatu jenis dokumen yang diterbitkan / dikeluarkan oleh eksportir/supplier yang mengandung perincian barang-barang yang dikirim yang menyangkut jumlah barang, jenis/nma barang, harga barang, cara penyerahan, dan lain sebagainya.

c. *Packing List*

Adalah suatu jenis dokumen yang diterbitkan oleh supplier/eksportir yang menerangkan mengenai jenis dan cara pengepakan barang, apakah dikemas dalam peti kemas,peti kayu, karung dan lain sebagainya.

d. *Certificate of Origin*

Adalah suatu jenis dokumen yang diterbitkan/ dibuat oleh Istansi/ pihak tertentu yang berwenang, yang menjelaskan tentang Negara asal barang. Dokumen ini diminta oleh importir/*buyer* untuk membuktikan bahwa barang yang dibelinya adalah benar buatan Negara yang diinginkan/dimintanya. Untuk *Certificate* yang dikeluarkan oleh Pemerintah Indonesia dikenal dengan *General System of Preference* (GSP) From A,B,C dan sebagainya.

e. *Insurance Police*

Adalah suatu dokumen yang diterbitkan oleh perusahaan asuransi yang menyatakan kesediaan untuk memberi pengganti karena suatu kerugian atas barang yang diangkut, misalnya karena kerusakan , kapal pengangkutan tenggelam dan lain sebagainya.

Selain dokumen yang disebutkan di atas, ketika barang impor sampai di Negara tujuan ada beberapa dokumen yang harus dilengkapi untuk mengeluarkan barang dari gudang penumpukan untuk selanjutnya dikirim ke gudang Importir/buyer. Dokumen tersebut antara lain:

a. *DO (Delivery Order)*

DO adalah dokumen yang dikeluarkan oleh perusahaan pelayaran kepada importir yang berisi bahwa barang impor sudah sampai di pelabuhan.

b. PIB (Pemberitahuan Impor Barang)

Dokumen ini dibuat berdasarkan berkas dokumen utama seperti BL, *Invoice*, *Packing List* dan lainnya untuk dilaporkan ke kantor bea cukai. PIB dibuat rangkap lima dan 11 lampiran dilaporkan ke kantor bea cukai secara manual maupun secara elektronik (EDI)

3. Perusahaan Jasa Pengurusan

Proses pengangkutan barang baik dari gudang ke pelabuhan maupun sebaliknya importir dan eksportir menggunakan jasa dari EMKL (Ekspedisi Muatan Kapal Laut) atau *Freight Forwarding*. Kedua badan jasa ini berhubungan dengan perusahaan pelayaran dalam pengurusan barang impor maupun ekspor.

a. EMKL (Ekspedisi Muatan Kapal Laut)

Ekspedisi Muatan Kapal Laut adalah usaha pengurusan dokumen dan muatan yang akan diangkut melalui kapal atau pengurusan dokumen dan muatan yang berasal dari kapal (Suyono 2005 : 36).

Dalam hal ini EMKL dipercaya oleh eksportir dan importir untuk mengurus segala macam keperluan baik yang berkaitan dengan pelayaran maupun dengan pihak pabean dan bea cukai.

Peranan sebuah EMKL sangat penting dalam hal ini, menyangkut barang yang akan di ekspor dapat muat ke kapal tepat waktu atau tidak, serta 12 amp tidaknya barang impor keluar dari gudang pelabuhan.

b. *Freight Forwarding*

Freight forwarder 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 multimodal transport baik melalui darat, laut, dan udara (Suyono, 2005 : 251)

Bersumber dari pengertian diatas, dalam pengurusan barang impor dan ekspor, perusahaan jasa EMKL dan *Freight Forwarding* memiliki fungsi yang 12amper sama, hanya saja ruang lingkup yang dimiliki *Freight Forwarding* lebih luas, sedangkan EMKL hanya terbatas pada muatan kapal laut dan tidak berkomunikasi dengan pihak impor maupun ekspor yang ada diluar Negara.

4. Penggunaan peti kemas / container

Peti kemas adalah suatu kemasan yang dirancang secara khusus dengan ukuran tertentu, dapat dipakai berulang kali, dipergunakan untuk

menyimpan dan sekaligus mengangkat muatan yang ada di dalamnya (Suyono, 2005 : 275).

Petikemas adalah Suatu peti empat persegi panjang, tahan cuaca, digunakan untuk mengangkat dan menyimpan sejumlah muatan kemasan dan barang-barang curah yang melindungi isinya dari kehilangan dan kerusakan, dapat dipisahkan dari alat transportasi, diperlakukan sebagai satuan muat dan jika pindah kapal tanpa harus dibongkar isinya (PPEI, 2009)

a. Ukuran peti kemas

Ukuran peti kemas yang telah ditetapkan oleh badan *international standard organization*(ISO) adalah sebagai berikut :

1). *Container 20' Dry freight(20 feet)*

Ukuran luar	: 20' (p) x 8' (l) x 8'6" (t) atau
	: 6.058 x 2.438 x 2.591 m
Ukuran dalam	: 5.919 x 2.340 x 2.380 m
Kapasitas	:Cubic Capacity : 33 Cbm
Pay Load	: 22.1 ton



Sumber : PT Puninar Jaya (2015)

Gambar 2.1 **Container 20 Feet**

2). *Container 40' Dry freight (40 feet)*

Ukuran luar : 40' x 8' x 8.6" atau

: 12.192 x 2.438 x 2.591 m

Ukuran dalam : 12.045 x 2.309 x 2.379 m

Kapasitas : Cubic Capacity : 67,3 Cbm

Pay Load : 27,396 ton



Sumber : PT Puninar Jaya (2015)

Gambar 2.2 **Container 40 Feet Standard**

3). *Container 40' High Cube Dry*

Ukuran luar : 40' x 8' x 9'6" atau

: 12.192 x 2.438 x 2.926 m

Ukuran dalam : 12.056 x 2.347 x 2.684 m

Kapasitas : Cubic Capacity : 76 Cbm

Pay Load : 29,6 ton



Sumber : PT Puninar Jaya (2015)

Gambar 2.3 Container 40 Feet High Cube

5. Status Peti kemas

Dalam pengangkutan peti kemas dari suatu negara ke negara lainnya terdapat dua status pengiriman peti kemas yaitu : (Suyono, 2005 : 284)

a. *Full container load*(FCL)

Muatan dari satu *shipper* dikonsolidasikan oleh *Freight Forwarder* dalam petikemas FCL dan dikapalkan ke negara tujuan sebagai muatan peti kemas FCL yang ditujukan kepada agen konsolidator. Oleh agen konsolidator petikemas tersebut statusnya tetap petikemas LCL dan kemudian muatan diserahkan kepada satu *consignee*.

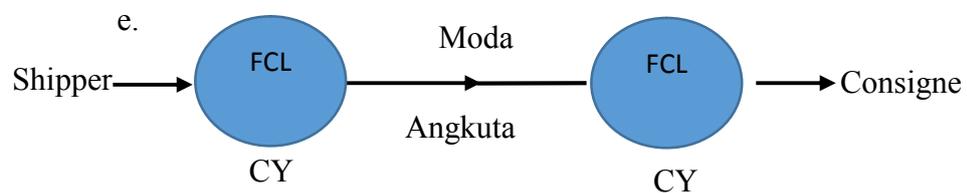
Status ini mempunyai ciri-ciri sebagai berikut :

- a. Petikemas berisi barang atau muatan dari satu *shipper* ke satu *consignee*.
- b. Petikemas diisi (*stuffing*) oleh *shipper* atau dapat melalui perantara *forwader* dan petikemas yang sudah diisi

langsung diserahkan di *container yard* (CY) di pelabuhan muat.

c. Di pelabuhan bongkar petikemas diambil oleh *consignee* di *container yard* (CY) dan di-*unstuffing* oleh *consignee*.

d. Perusahaan pelayaran tidak bertanggung jawab atas kerusakan dan kehilangan barang yang ada dalam petikemas



Sumber : Suyono (2005:284)

Gambar 2.4 Pola FCL-FCL

b. *Less than container load* (LCL)

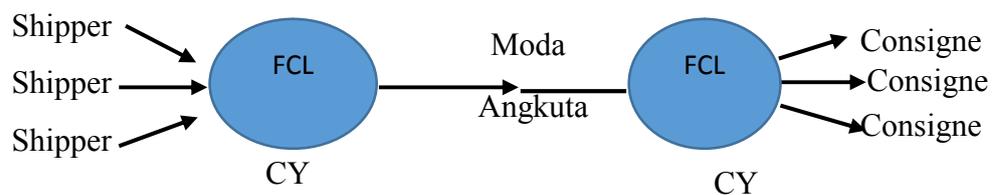
Pola pengangkutan LCL dapat diartikan bahwa pola pengangkutan LCL adalah pengangkutan satu *container* penuh yang berasal dari beberapa *shipper* (eksportir) dan ditujukan kepada satu *consignee* (importir)

Ciri – ciri dari *less than container load* adalah :

a. Peti kemas berisi muatan dari beberapa *Shipper* dan ditujukan untuk beberapa *consignee*.

b. Muatan diterima dalam keadaan *breakbulk* dan diisi (*stuffing*) di *container freight station*(CFS) oleh perusahaan pelayaran.

- c. Di pelabuhan bongkar, peti kemas di bongkar (*un-stuffing*) di CFS oleh perusahaan pelayaran dan diserahkan kepada beberapa *consignee* dalam keadaan *breakbulk*.
- d. Perusahaan pelayaran bertanggung jawab atas barang yang diangkut dalam peti kemas

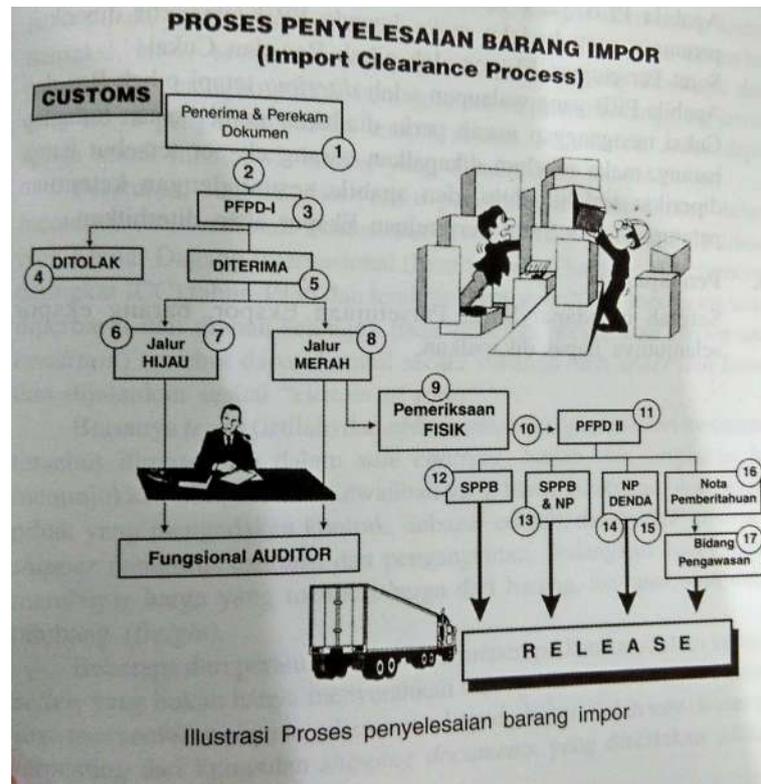


Sumber : Suyono (200:284)

Gambar 2.5 Pola LCL-LCL

6. Pengeluaran Barang Impor

Menurut Suyono (2005,) Untuk menyelesaikan pengurusan barang yang diimpor, yang secara mutlak melibatkan peran Bea dan Cukai, pihak importir pada umumnya menghubungi PPJK yang berupa perusahaan EMKL memberikan *Bill of Lading* ke perusahaan pelayaran yang mengangkut barang impor tersebut untuk ditukar dengan *Delivery Order (DO)*. Setelah membayar sewa gudang dengan DO ini barang impor dapat dikeluarkan dari Gudang/ container yard pelayaran. Barang hanya dapat dikeluarkan dari pelabuhan/ kawasan pabean setelah mendapat SPPB. Seperti pada Gambar 2.6



Sumber : Suyono (2005: 445)

Gambar 2.6 Proses Penyelesaian Barang Impor

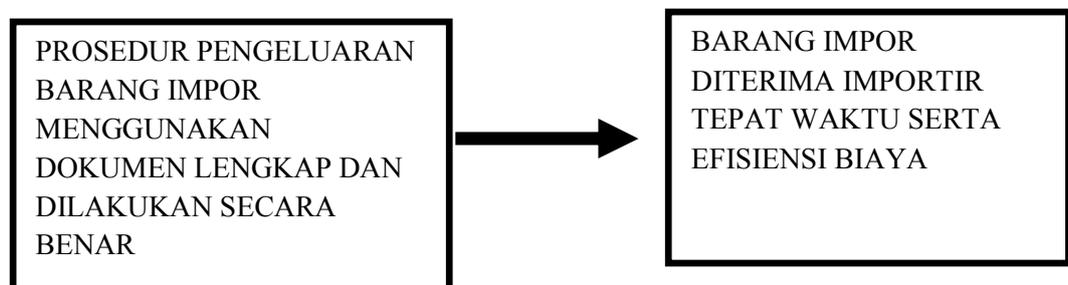
Dalam Peraturan Direktur Jenderal Bea dan Cukai Nomor : P-08/BC/2009 Tentang Perubahan Atas Peraturan Direktur Jenderal Bea Dan Cukai Nomor: P-42/BC/2008 Tentang Petunjuk Pelaksanaan Pengeluaran Barang Impor untuk Dipakai, ada beberapa aturan yang harus dipenuhi antara lain

- a. Pertukaran Data Elektronik yang selanjutnya disingkat dengan PDE menggunakan standar yang disepakati bersama

- b. Dokumen pelengkap Pabean meliputi *Invoice*, *Packing List*, *Bill of Lading*, dan dokumen lain yang dipersyaratkan
- c. TPS merupakan Tempat Penimbunan Sementara dimana digunakan untuk menimbun barang sementara menunggu pemuatan atau pengeluaran barang.

C. Kerangka Pemikiran

Dalam pengurusan pengeluaran barang impor tentunya diperlukan ketelitian serta ketepatan dalam memeriksa dan mengurus dokumen. Beberapa proses harus dilakukan secara benar dan berurutan, sehingga barang yang telah sampai di pelabuhan bisa segera dikeluarkan dan dikirim ke gudang importir.



Sumber : Di olah oleh Penulis (2015)

Gambar 2.7 Kerangka Pemikiran