

PERANAN *FREIGHT FORWARDING* DALAM PROSES PENGIRIMAN BARANG EKSPOR MELALUI TRANSPORTASI LAUT PADA PT. KEMASINDO CEPAT MEDAN

Dirhamsyah

Politeknik Adiguna Maritim Indonesia, Medan

E-mail : dirhamsyahami@gmail.com

ABSTRAK

Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui lebih dekat bagaimana peranan *Freight Forwarding* dalam proses pengiriman barang ekspor melalui transportasi laut. PT. Kemasindo Cepat Medan peranannya dalam proses pengiriman barang ekspor dimulai sejak *shipper* mengirim *Proforma Shipping Instruction (PSI)*, *booking space* dan menerima *Delivery Order (D/O)* dari pelayaran, setelah D/O diterima dan diteruskan ke *shipper* untuk penarikan *empty container*, selanjutnya menerima final data dari *shipper* untuk proses submit dan kemudian menerima *draft B/L* dari pelayaran, setelah semua data benar maka pelayaran akan mengirimkan rincian biaya atau ongkos angkut (*Freight*) yang harus di bayar oleh *freight forwarding* untuk muatan akan di kapalkan. Pentingnya hubungan baik terjalin antara *Freight Forwarding* dengan *shipper*, maupun antara *Freight Forwarding* dengan *carrier*, agar proses penanganan muatan ekspor lebih efektif dan terhindar dari hambatan. Dalam peranannya sebagai *Freight Forwarding* mengurus dokumen muatan ekspor yang belum lengkap diperoleh dari pemilik barang agar barang dalam perjalanan tidak ada hambatan *door to door service*. Selain itu, PT. Kemasindo Cepat Medan juga menyediakan pelayanan jasa pengangkutan muatan (*trucking*). Data yang digunakan dalam penelitian ini adalah data primer yang didapat melalui pengamatan lapangan (*field research*), wawancara (*interview*) secara langsung kepada pihak perusahaan dan data sekunder yang diperoleh dari buku-buku yang ada di perpustakaan (*library research*) maupun sumber bacaan lainnya yang berkenaan dengan pokok bahasan yang diambil.

Kata Kunci : *Freight Forwarding*, Ekspor, Impor

PENDAHULUAN

Kegiatan ekspor dan impor merupakan kegiatan pengiriman barang melalui pelabuhan muat. Dalam pengiriman barang-barang harus memerlukan berbagai kegiatan maupun berbagai perusahaan yang bergerak dalam kegiatan tersebut seperti, perusahaan pelayaran, perusahaan EMKL, dan *Freight Forwarding*. Dalam hal pengurusan muatan ekspor-impor pemilik barang dapat menunjuk atau memberi kuasa kepada *freight forwarding*. Mulai dari gudang pengirim maupun dipelabuhan gudang, penerima dipelabuhan tujuan yang disebut *Door to door*.

Freight Forwarding bukan hanya diartikan sebagai arsitek didalam pengangkutan barang saja, tetapi dapat diperluas sebagai peranan *freight forwarding* dalam usaha untuk meningkatkan ekspor. *Freight forwarding* sangat penting artinya bagi pengiriman barang umum sehingga ia dianggap sebagai *physical distribution* (penyaluran barang). *Physical distribution* dapat mencakup beberapa hal yang berhubungan dengan kegiatan logistik seperti transportasi, pengelolaan, pengiriman barang dengan kapal, gudang, pengepakan, penamaan, pengawasan terhadap kualitas, manajemen dan ketentuan-ketentuan bea cukai. Penggabungan kesemua kegiatan tersebut diatas akan menimbulkan biaya yang lebih rendah dan hemat.

Dalam hal pengurusan muatan ekspor importir atau pemilik barang dapat menunjuk atau memberi kuasa kepada *freight forwarding* mulai dari gudang pengiriman sampai gudang dipelabuhan.

Penerima dipelabuhkan tujuan yang disebut *Door to door*.

Kegiatan *Freight Forwarding* meliputi transportasi laut, darat dan udara. Namun jika sebagai kontraktor yang telah dikenal oleh *customer* nya, dia kembali bertindak sebagai agen. Dalam bertindak sebagai *principal* maka *freight forwarding* dapat menerbitkan dokumen yang disebut dengan *House Bill of Lading* yang berfungsi sebagai tanda muatan miliknya, melaksanakan kegiatan konsolidasi dan menerbitkan B/L sendiri, dia bertindak sebagai *principal*.

Jika *freight forwarder* bertindak sebagai agen, dia akan bertanggung jawab terhadap kesalahan-kesalahan yang dilakukan oleh karyawannya. Kesalahan-kesalahan tersebut berupa penyerahan kargo yang tidak sesuai dengan instruksi, pengangkutan kargo ke tujuan akhir yang salah, tidak mengansurakan kargo sesuai dengan instruksi dan melakukan pengeluaran barang tanpa dilengkapi dengan persyaratan yang diperlukan, misalnya penarikan uang jaminan.

Bisnis utama dari *Freight Forwarding* adalah membeli jasa transportasi dari bermacam-macam pelayaran atau pemilik kapal dan membuat suatu rangkaian pengiriman dari beberapa pengirim barang baik dalam jumlah kecil maupun besar, ke tujuan tertentu dengan harga yang lebih murah. Dari perspektif ini layanan jasa *Freight Forwarding* di pandang penting oleh perusahaan yang bekerja keras untuk mencapai dua tujuan sekaligus yaitu kepuasan pelanggan serta penghematan biaya.

Kegiatan yang dilakukan *Freight Forwarding* adalah diawalinya dengan mencari muatan yang dilakukan oleh para sales, ketika muatan sudah mencukupi, akan melakukan proses pembookingan kepelayaran, dan mengurus semua dokumen-dokumen muatan yaitu DO (*Delivery Order*) SI (*Shipping Instruction*) Invoice, *Packing List*, PEB (Pemberitahuan Ekspor Barang) NPE (Nota Pelayanan Ekspor) LOI (*Letter of Indemnity*), *Bill of Lading*, selanjutnya muatan akan dimuat diatas kapal, setelah kapal berangkat dokumen yang dinamakan dengan *bill of lading* akan diterbitkan sesuai permintaan *customer*.

METODOLOGI

Untuk memperoleh hasil dari suatu masalah dan kesimpulan diperlukan data informasi yang objektif. Adapun metode-metode pengamatan yang digunakan dalam memperoleh data dan informasi dalam laporan makalah ini sebagai berikut:

1. Pengamatan Perpustakaan (*Library Research*)

Dalam pengamatan ini dilakukan dengan cara membaca buku-buku yang ada serta media lainnya yang menyangkut *Freight Forwarding*, dan mempelajari bahan-bahan dari perpustakaan.

2. Pengamatan Lapangan (*Field Research*)

Pengamatan ini dilakukan untuk mengetahui peranan *Freight Forwarding* dalam proses pengiriman barang ekspor melalui transportasi laut guna mendapatkan data yang lebih akurat. Pengamatan ini dilakukan dengan pencatatan-pencatatan terhadap penemuan yang dianggap perlu, dengan teknik sebagai berikut :

- a. Wawancara (*Interview*)
- b. Pengamatan / *Observasi*

PEMBAHASAN

1. Peranan *Freight Forwarding* dalam Proses Pengiriman Barang Ekspor melalui Transportasi Laut Pada PT. Kemasindo Cepat Medan

a. Kegiatan Sebelum Kapal Tiba

- 1) Mencari Muatan (*Marketing*)

Dalam hal ini PT. Kemasindo Cepat Medan akan melakukan market/pemasaran untuk mencari *customer* yang sesuai dengan jasa yang disediakan.

Setelah mendapatkan *customer*/pelanggan yang akan memakai jasa *Freight Forwarding*, maka *customer* atau *shipper* akan mengirimkan *Proforma Shipping Instruction* (PSI) kepada pihak *marketing* PT. Kemasindo Cepat Medan. Hal ini menunjukkan bahwa *shipper*/eksportir telah setuju menggunakan *Freight*

Forwarding PT. Kemasindo Cepat Medan untuk mengurus pengiriman muatan ekspor-nya.

Proforma Shipping Instruction (PSI) berisi data-data seperti nama *shipper*, *consignee*, *notify party*, nama kapal, jumlah *container* yang dibutuhkan dan *free time*. *Proforma Shipping Instruction* (PSI) digunakan sebagai dasar pembookingan *space* ke pelayaran.

2) *Booking Space* ke Pelayaran

Berdasarkan *Proforma Shipping Instruction* (PSI) dari *shipper*, *Freight Forwarding* akan memesan ruang kapal (*booking space*) ke pelayaran, yang memiliki *container*.

Setelah *Freight Forwarding* memesan ruang kapal ke perusahaan pelayaran, maka pihak pelayaran akan mengeluarkan *Delivery Order* (D/O).

Pemesanan ruang kapal/*booking space* dapat dilakukan dengan dua cara yakni secara manual dan secara *system* tergantung pada pelayaran yang digunakan. Untuk *booking space* secara manual, biasanya dibuat dalam format Ms. Excel sedangkan *booking space* secara *system* langsung mengunjungi *website* pelayaran tersebut dan melakukan proses *booking* secara *online*.

3) Setelah mendapat *Delivery Order* (D/O) dari pelayaran, *Freight Forwarding* akan meneruskan *Delivery Order* (D/O) tersebut ke *shipper*, untuk digunakan menarik *empty container* dari Depo.

4) Tiga hari sebelum *closing time*, *shipper* harus memberikan final data kepada *Freight Forwarding*, Final data antara lain *Shipping Instruction* (SI), *Verified Gross Mass* (VGM), Pemberitahuan Ekspor Barang (PEB), dan

jika diperlukan *Letter of Indemnity* (LOI) adalah surat jaminan untuk muatan *reefer*.

- 5) *Freight Forwarding* akan mensubmit *final* data tersebut ke pelayaran untuk pembuatan *draft* B/L.
- 6) Pelayaran akan mengeluarkan *draft Bill of Lading* (B/L) sesuai dengan *Shipping Instruction* (SI) yang di submit.
- 7) *Draft* B/L selanjutnya diberikan kepada *shipper*, untuk dicek kesesuaian datanya sampai semua data dalam B/L benar.
- 8) *Draft* B/L yang sudah benar akan di konfirmasi oleh *Freight Forwarding* ke pelayaran untuk *issue* B/L sesuai dengan permintaan *shipper*.

b. Setelah Kapal Tiba

Setelah kapal tiba, pihak pelayaran akan

- 1) *update schedule* dan akan menshare ke pihak *freight forwarding* untuk melakukan persiapan-persiapan sebelum kontainer dinaikkan ke atas kapal, biasanya akan ada dinamakan *closing reefer* yang berarti dijadwal tersebut kontainer siap dinaikkan keatas kapal.
- 2) *Freigh forwarding* juga sudah bisa di *planning* kan untuk pembayaran *fob* kepelayaran.

c. Setelah Kapal Berangkat

Setelah kapal berangkat pihak pelayaran juga akan menginformasikan keberangkatan *actual* dari kapal tersebut. Aktivitas *forwarding* tergantung *sales contract* nya terhadap *customer* apakah sampai dokumen *bill of lading terbit* atau sampai kapal tiba ditujuan dengan :

- 1) *Freight Forwarding* minta *update Ship On Board* (SOB) ke pelayaran (kapal

berangkat). Setelah kapal berangkat B/L baru bisa diterbitkan.

- 2) Untuk *release* B/L dari pelayaran, *Freight Forwarding* terlebih dahulu melakukan pembayaran atas nama *shipper*.
- 3) Selanjutnya *Freight Forwarding* akan menerbitkan *invoice* yang ditujukan kepada *shipper*.
- 4) Setelah *shipper* melakukan pembayaran ke *Freight Forwarding* sesuai dengan jumlah yang tertera di dalam *invoice*, *Freight Forwarding* *release* B/L ke *shipper*.

2. Dokumen yang diperlukan dalam proses ekspor

a. Proforma Shipping Instruction / Permintaan Container

Proforma Shipping Instruction (PSI) adalah dokumen ekspor yang menjadi langkah awal dalam proses pengiriman muatan ekspor, PSI diterima oleh *Freight Forwarding* setelah adanya kesepakatan dengan *shipper*/eksportir baik mengenai *rate* (harga), pelayaran (*carrier*) yang akan digunakan, kapal yang akan digunakan, jumlah *container* yang dibutuhkan, dan *schedule*/ jadwal pengiriman muatan ekspor.

b. Delivery Order (D/O)

Delivery order (D/O) adalah dokumen yang diterbitkan oleh pihak *shipping line* (pelayaran) ditujukan kepada *shipper* sebagai tanda bukti bahwa *shipper* berhak atas *container* kosong di depo sesuai dengan instruksi D/O tersebut.

Pada prakteknya untuk tiap-tiap perusahaan pelayaran penggunaan nama *Delivery Order* (D/O) ini berbeda-beda, seperti *booking confirmation*, *booking receipt notice*, *booking confirmation form*, *booking acknowledgement* dan sebagainya. Namun meskipun memiliki nama yang berbeda-beda, pada dasarnya memiliki fungsi dan tujuan yang sama.

c. Verified Gross Mass (VGM)

Verified Gross Mass (VGM) adalah berat *container* ekspor yang

sudah terverifikasi beratnya sebelum dimuat ke atas kapal. *Verified Gross Mass* (VGM) merupakan jumlah berat *container* dengan berat muatan.

Verified Gross Mass ini adalah salah satu kebijakan yang dihasilkan dalam konvensi *Safety of Life At Sea* (SOLAS) agar tidak terjadi *overweight/overload* muatan, yang bertujuan semata demi keselamatan kapal dan para pekerja di atas kapal saat sedang berlayar.

Verified Gross Mass (VGM) ini biasanya dibuat dalam format Ms. Word oleh *shipper*, data yang tertera berupa nama kapal dari pelabuhan muat (*feeder vessel*), nomor *container*, nomor *seal*, volume *container*, pelabuhan muat (*port of loading*), pelabuhan tujuan (*port of discharge*), berat kotor muatan (*cargo gross weight*), berat *container* kosong (*container tare weight*), dan berat *Verified Gross Mass* (VGM) *container*.

d. Shipping Instruction (SI)/Instruksi Pengapalan

Shipping Instruction (SI) adalah dokumen ekspor berupa instruksi pengapalan yang dibuat oleh eksportir kepada perusahaan pelayaran (*shipping company/liner*) atau *freight forwarding* untuk menerima dan memuat muatan yang tertera dalam surat tersebut. *Shipping instruction* terdiri dari:

- 1) Data pada *Shipper*/pengirim/eksportir (Nama, Alamat lengkap termasuk kota, Negara, Nomor telephone).
- 2) *Consignee*/penerima/imp ortir (Nama, Alamat lengkap termasuk kota, Negara, Nomor telephone).
- 3) *Notify party* (Nama, Alamat lengkap termasuk kota, Negara, Nomor telepon), biasanya sama dengan *consignee*.
- 4) Nama kapal (*feeder* dan *mother vessel*).
- 5) Gambaran untuk muatan (*description of goods*).
- 6) Jenis pembayaran (*freight term*).

- 7) Pelabuhan muat (*port of loading*).
- 8) Pelabuhan tujuan (*port of discharge*).
- 9) Merek (*marks*) muatan.
- 10) Berat kotor muatan (*gross weight*).
- 11) Volume muatan (*measurement*).

Data-data yang tertera dalam *shipping instruction*, yang selanjutnya disubmit ke pelayaran akan menjadi bahan dasar untuk pembuatan draft *Bill of Lading* (B/L).

Sama halnya dengan pemesanan ruang kapal/*booking space*, untuk submit *Shipping Instruction* (SI) juga dapat dilakukan dengan cara manual dan *system/online* tergantung pelayaran yang digunakan.

e. Pemberitahuan Ekspor Barang (PEB)

Dokumen pabean yang digunakan untuk pemberitahuan ekspor barang yang dapat berupa tulisan di atas formulir atau media elektronik. Pemberitahuan ekspor barang diajukan untuk setiap transaksi ekspor. PEB ini dibuat oleh jasa Ekspedisi Muatan Kapal Laut (EMKL) yang ditunjuk oleh *shipper/eksportir*.

Namun pada prakteknya data yang dibutuhkan oleh *Freight Forwarding* dari PEB ini hanyalah nomor pendaftaran PEB dan *harmonized system* (HS) *code* barang.

HS *code* adalah suatu daftar penggolongan barang yang dibuat secara sistematis dengan tujuan penarifan, transaksi perdagangan, pengangkutan dan statistik yang telah diperbaiki dari sistem klasifikasi sebelumnya.

f. *Bill of Lading* (B/L)

Bill of Lading (B/L) adalah tanda terima barang yang telah dimuat di atas kapal laut, merupakan *documents of title* yang berarti sebagai bukti dari adanya perjanjian pengangkutan barang-barang melalui laut.

Bill of Lading (B/L) disebut juga konosemen, merupakan dokumen pengapalan yang paling

penting karena mempunyai sifat jaminan atau pengamanan.

Pihak-pihak yang tercantum dalam *Bill of Lading* (B/L) adalah:

- 1) *Shipper* adalah eksportir atau pengirim barang, yang juga merupakan pemilik barang/muatan yang akan diekspor.
- 2) *Consignee* adalah importir atau penerima barang, yang berhak mengetahui adanya suatu pengiriman dan penerimaan muatan ekspor-impor.
- 3) *Notify party* adalah pihak kedua setelah *consignee* yang berhak untuk diberitahu tentang adanya suatu pengiriman dan penerimaan barang ekspor-impor.
- 4) *Carrier* adalah perusahaan pelayaran yang dipilih untuk mengangkut muatan ekspor.

Bill of lading (B/L) mempunyai 3 (tiga) fungsi, yakni:

- a) Sebagai tanda penerimaan (kuitansi) barang-barang yang diterima oleh pengangkut (*carrier*) dan pengirim barang (*shipper*) kesuatu tempat tujuan dan selanjutnya barang-barang tersebut diserahkan kepada pihak penerima (*consignee*).
- b) Sebagai bukti kepemilikan atas barang. *Bill of Lading* menunjukkan hak kepemilikan atas barang-barang. Tanpa *Bill of Lading*, seseorang atau orang lain yang tidak ditunjuk tidak dapat menerima barang-barang yang

disebutkannya
didalam B/L.

- c) Sebagai bukti adanya perjanjian pengangkutan dan penyerahan barang-barang antara pihak pengangkut (*carrier*) dan pengirim (*shipper*).

g. *Invoice* (Faktur)

Invoice (faktur) adalah suatu dokumen penting dalam perdagangan yang digunakan sebagai pernyataan tagihan yang harus dibayar oleh *customer*, dalam bentuk sederhananya dikenal dengan BON.

Di dalam tanggung jawabnya sebagai *Freight Forwarding* dalam menangani muatan ekspor pada PT. Kemasindo Cepat Medan terdapat dua (2) jenis *invoice*:

- 1) *Invoice* dari pelayaran (*carrier*),
yaitu *invoice* yang dikeluarkan oleh perusahaan pelayaran untuk *freight forwarding*, dalam hal ini *Freight Forwarding* atas nama *shipper* terlebih dahulu melakukan pembayaran kepada pelayaran untuk release B/L.
- 2) *Invoice* dari *Freight Forwarding*,
yaitu *invoice* yang dikeluarkan oleh *Freight Forwarding* untuk *shipper*, dimana didalam *invoice* ini terdapat harga/*rate* dari pelayaran juga biaya jasa pelayanan *Freight Forwarding* karena telah mengurus muatan ekspor *shipper/eksportir*.

3. Hambatan-hambatan yang dihadapi *Freight Forwarding* (FF) dalam pengiriman barang ekspor

Adapun faktor-faktor penghambat dalam proses ekspor yang dihadapi adalah :

- a. Karena padatnya jadwal keberangkatan kapal, sehingga tidak sedikit muatan yang harus dipindahkan dan ikut kapal untuk keberangkatan

selanjutnya. Hal demikian terjadi karena banyaknya *shipper/eksportir* yang mengekspor barangnya melalui transportasi laut dengan kurun waktu yang bersamaan.

- b. Sering kali ditemui bahwa pihak pelayaran memberikan *Delivery Order* (D/O) dan *confirm space* ke PT. Kemasindo Cepat Medan untuk *booking space* pada tanggal tertentu, namun pada kenyataannya kapal sudah *full/limit*, sehingga PT. Kemasindo Cepat Medan harus setuju mengganti kapal dan jadwal keberangkatan juga harus diundur. Hal ini tentunya berpengaruh pada rasa percaya/kurang puasnya *shipper/eksportir* terhadap pelayanan PT. Kemasindo Cepat Medan selaku *Freight Forwarding* yang menangani muatan ekspor-nya.
- c. Lambatnya konfirmasi dari *shipper* yang dapat menyebabkan batas waktu penyelesaian dokumen melewati tanggal keberangkatan kapal untuk *Freight Forwarding confirm/submit* ke pelayaran. Seperti waktu untuk *confirm draft* B/L, yang mengakibatkan timbulnya biaya karena untuk tiap-tiap pelayaran memiliki rules tersendiri dan harga yang berbeda-beda untuk setiap kesalahan yang dilakukan. Dan lebih mengecewakan lagi terkadang *shipper/eksportir* tidak mau menanggung sejumlah biaya tersebut, dan menjadi tanggungan *Freight Forwarding*.
- d. Adanya pihak pelayaran tertentu yang tanpa sepengetahuan *freight forwarding* melakukan *update Delivery Order* (D/O), yang mengakibatkan *freight forwarding* harus melakukan perubahan data-data terkait pada dokumen pendukung ekspor lainnya seperti Pemberitahuan Ekspor Barang (PEB).
- e. Kurang telitinya pihak PT. Kemasindo Cepat Medan dalam

- menangani dokumen-dokumen muatan ekspor, yang mengakibatkan timbulnya kesalahan penulisan pada lembar dokumen muatan ekspor dan wajib dilakukan perbaikan yang akan menimbulkan biaya perbaikan/notul.
- f. Sering kali pihak pelayaran melakukan perbaikan/notul pada dokumen ekspor tidak sesuai dengan yang diminta oleh pihak PT. Kemasindo Cepat Medan, yang mengakibatkan keterlambatan pengiriman dokumen kepada pihak *shipper*/eksportir, sementara pihak *buyer*/importir sudah mendesak dokumen kepada pihak eksportir dikarenakan muatan akan segera tiba dipelabuhan tujuan.
- Peraturan Menteri keuangan RI Nomor : PMK. 04 Tahun 2007 Tentang Ketentuan Pabean di Bidang Ekspor.
- Sukirno, Makroekonomi : <http://repository.radenintan.ac.id/19751/>

KESIMPULAN

Berdasarkan hasil penelitian dan pembahasan mengenai “Peranan *Freight Forwarding* dalam Proses Pengiriman Barang Ekspor melalui Transportasi Laut” pada umumnya pelayanan yang diberikan terhadap *shipper*/eksportir telah berjalan dengan baik dan lancar akan tetapi terkadang masih terdapat kendala-kendala yaitu jadwal keberangkatan kapal yang padat, sehingga tidak sedikit keberangkatan muatan yang harus dipindahkan dan ikut kapal lain, dengan catatan keberangkatan kapal harus disesuaikan dengan tanggal *stuffing*.

DAFTAR PUSTAKA

- Jafar Mohammad, Kepabeanan Ekspor Impor, Bekasi : PT. Pro Insani Cendekia, Edisi 2021.
- Susilo, Andi. Buku Pintar Ekspor-Impor : Manajemen Tata Laksana dan Transportasi Internasional, Jakarta : Trans Media Pustaka, 2019.
- Keputusan Menteri Perhubungan Nomor : PM. 49 Tahun 2017 Tentang Penyelenggaraan Jasa Pengurusan Transportasi.