

Teori Dasar

Bab ini berisi kumpulan informasi fundamental dan konsep penting terkait kegiatan ekspor yang wajib dipahami sebelum melangkah lebih jauh. Di sini, Anda akan mempelajari definisi, prinsip kerja, serta latar belakang materi agar memiliki pondasi pemahaman yang kuat sebelum masuk ke tahap eksekusi.

- Modul 1 — Dasar Logistik & Ekspor
- Modul 2 — Metode Pengiriman & Kontainer
- Modul 3 — Dokumen Ekspor
- Modul 4 — Persiapan Barang & Packing
- Modul 5 — Alur Operasional Shipment
- Modul 6 — Incoterms & Biaya Pengiriman
- Modul 7 — Tracking, Komunikasi & Problem Solving
- Modul 8 — Administrasi & Sistem Kerja

Modul 1 — Dasar Logistik & Ekspor

1. Definisi & Konsep Dasar

- **Shipment:** Proses atau aktivitas pemindahan/pengiriman barang dari satu tempat ke tempat lain melalui moda transportasi tertentu (darat, laut, udara).
- **Logistics:** Keseluruhan proses perencanaan, pelaksanaan, serta pengawasan atas aliran barang, informasi, dan sumber daya dari titik asal (origin) hingga titik konsumsi (destination) secara efektif dan efisien.
- **Freight Forwarding:** Layanan jasa perantara (agent) yang mengurus seluruh rantai pengiriman dan pengangkutan barang atas nama pemilik barang (eksportir/importir), mulai dari negosiasi tarif, pengurusan dokumen, hingga koordinasi transportasi.
- **Ekspor:** Kegiatan mengeluarkan barang dari daerah pabean Indonesia ke luar daerah pabean (negara lain) sesuai dengan ketentuan hukum dan peraturan perundang-undangan yang berlaku.

2. Peran Para Pihak (Key Players in Export)

- **Shipper (Eksportir / Pengirim):** Pihak yang menjual, menyediakan, dan mengirimkan barang (dalam hal ini adalah PT Timboel).
- **Buyer / Consignee (Importir / Penerima):** Pihak pembeli atau penerima barang yang tercantum pada dokumen pengiriman di negara tujuan.
- **Freight Forwarder:** Agen logistik yang membantu mengorganisir pengiriman, mengurus dokumen, pemesanan ruang kapal (booking space), dan koordinasi moda transportasi.
- **Shipping Line (Pelayaran):** Perusahaan pemilik/pengelola kapal kargo (contoh: Maersk, MSC, ONE, Evergreen) yang mengangkut kontainer antarpelabuhan/antarnegara.
- **Trucking (Vendor Transportasi Darat):** Perusahaan angkutan darat (truk tronton/trailer) yang mengangkut kontainer kosong ke pabrik dan membawa kontainer isi dari pabrik ke pelabuhan.
- **Customs Broker / PPJK (Pengusaha Pengurusan Jasa Kepabeanan):** Pihak/agen terdaftar yang memiliki keahlian dan izin resmi untuk mengurus deklarasi pabean (PEB/CEISA) dan proses pengeluaran barang di Bea Cukai atas kuasa eksportir.

3. Alur Pengiriman Barang Ekspor (Factory to Destination Country)

- **Order & Booking Space:** Shipper/Forwarder melakukan booking kontainer/kapal ke Shipping Line sesuai jadwal pengapalan.
- **Stuffing di Pabrik:** Truk membawa kontainer kosong ke pabrik/gudang PT Timboel untuk pemuatan barang (stuffing), penimbangan, dan penyegelan (seal container).
- **Trucking ke Pelabuhan (CY - Container Yard):** Kontainer yang sudah disegel diangkut menggunakan truk menuju depo/terminal kontainer di pelabuhan muat (contoh: Tj.

Emas / Tj. Perak / Tj. Priok).

- Customs Clearance (Bea Cukai): Eksportir/PPJK menginput data PEB ke sistem CEISA Bea Cukai. Jika lolos (Jalur Hijau/NPE terbit), barang siap dimuat.
- Loading ke Kapal: Kontainer dinaikkan (loading) ke atas kapal sesuai vessel schedule.
- Ocean Freight (Pelayaran Utama): Kapal berlayar membawa kontainer dari pelabuhan asal menuju pelabuhan tujuan (port of discharge).
- Customs Clearance & Delivery di Negara Tujuan: Importir/Consignee mengurus pabean di negara tujuan, melunasi kewajiban, lalu kontainer diangkut truk ke gudang buyer.

4. Perbedaan pengiriman domestik dan internasional.

Indikator	Pengiriman Domestik	Pengiriman Internasional (Ekspor)
Cakupan Wilayah	Dalam satu negara / antar pulau.	Lintas negara / antar benua
Keterlibatan Pabean	Tidak melibatkan Bea Cukai / pabean (kecuali kawasan khusus/FTZ*). <i>*Free Trade Zone</i>	Mandatory melalui pemeriksaan pabean (Bea Cukai) & regulasi ekspor-impor.
Dokumen Utama	Surat Jalan, Resi/Connote, Manifest Domestik.	Commercial Invoice, Packing List, PEB, B/L, COO/SKA, ISPM 15, V-Legal/SVLK.
Mata Uang & Pembayaran	Mata uang lokal (IDR).	Mata uang asing (USD, EUR, JPY) via T/T, L/C, dll.
Persyaratan Kemasan	Standar keamanan lokal.	Standar internasional (ISPM 15 untuk kayu, label khusus, uji laboratorium jika diminta).

5. Istilah-Istilah Penting (Glossary)

- ETD (Estimated Time of Departure): Perkiraan tanggal dan waktu keberangkatan kapal dari pelabuhan asal.
- ETA (Estimated Time of Arrival): Perkiraan tanggal dan waktu kedatangan kapal di pelabuhan tujuan.
- Transit Time: Durasi waktu total yang dibutuhkan kapal/kargo berlayar dari pelabuhan asal menuju pelabuhan tujuan.
- Cut-off Time (Closing Time): Batas waktu terakhir penyerahan fisik kontainer dan/atau dokumen ekspor ke pelabuhan/shipping line sebelum kapal berangkat. Jika melewati cut-off, barang tertinggal (left behind).
- Lead Time: Total waktu yang dibutuhkan dari sejak order/proses awal dimulai hingga seluruh rangkaian proses selesai (misal: dari produksi, pembuatan dokumen, pengiriman, hingga barang diterima buyer).

Modul 2 — Metode Pengiriman & Kontainer

1. Perbedaan FCL (Full Container Load) dan LCL (Less than Container Load).
 - FCL (Full Container Load): Pengiriman 1 kontainer penuh milik 1 eksportir/pembeli.
 - LCL (Less than Container Load): Pengiriman kargo kecil di mana 1 kontainer dipakai bersama oleh beberapa pengirim (konsolidasi).
2. Jenis kontainer: 20 feet, 40 feet, 40 HC, dan kapan penggunaannya relevan. Ukuran Kontainer Standar:
 - 20 Feet: Kapasitas volume 28-33 CBM, beban maksimal 21-28 ton. Cocok untuk barang berat/padat (seperti keramik).
 - 40 Feet: Kapasitas volume 56-67 CBM, beban maksimal 26-28 ton.
 - 40 Feet High Cube (40 HC): Lebih tinggi 1 kaki dibanding 40ft biasa. Kapasitas volume 75-76 CBM, sangat ideal untuk barang ringan tapi bervolume besar (seperti furnitur).
3. Perbedaan CY, CFS, port of loading, dan port of discharge.
 - CY/CY (Container Yard to Container Yard): Layanan FCL di mana kontainer diambil dari depo asal dan diserahkan penuh di pelabuhan tujuan.
 - CFS/CFS (Container Freight Station to Container Freight Station): Layanan LCL di mana barang dikirim ke gudang pelabuhan untuk digabung dan dibongkar di gudang pelabuhan tujuan.
 - Port of Loading (POL): Pelabuhan muat / asal, yaitu pelabuhan tempat barang/kontainer dinaikkan (loading) ke atas kapal di negara eksportir (contoh: Port of Semarang / Tanjung Emas, Tanjung Priok, Tanjung Perak).
 - Port of Discharge (POD): Pelabuhan bongkar / tujuan, yaitu pelabuhan tempat barang/kontainer diturunkan (discharge) dari kapal di negara importir (contoh: Izmir / Antalya Port di Turki, Port of Hamburg di Jerman, Port of Los Angeles di AS).
4. Booking kapal, jadwal kapal, feeder vessel, transshipment, dan direct service.
 - a. Booking Kapal (Shipping Space Booking):
 - Proses pemesanan ruang kontainer/kapal oleh eksportir atau freight forwarder kepada shipping line.
 - Setelah dipesan, shipping line menerbitkan Booking Confirmation (BC) yang berisi nomor booking, jadwal kapal (closing time, ETD, ETA), dan lokasi pengambilan kontainer kosong di depo.
 - b. Jadwal Kapal (Vessel Schedule):
 - Tanggal rencana perjalanan kapal dari pelabuhan muat (POL) hingga pelabuhan tujuan (POD), mencakup tanggal potong (cut-off/closing time), jadwal keberangkatan (ETD), dan perkiraan kedatangan (ETA).
 - c. Feeder Vessel vs Main Vessel:

- Feeder Vessel: Kapal feeder berukuran kecil/sedang yang mengangkut kontainer dari pelabuhan lokal kecil (seperti Tanjung Emas Semarang) menuju pelabuhan penghubung utama/hub (seperti Singapore, Port Klang, atau Tanjung Priok).
- Main Vessel (Mother Vessel): Kapal kargo raksasa lintas samudera yang mengangkut kontainer dari hub port menyeberangi benua menuju pelabuhan di Eropa, Amerika, atau Timur Tengah.

d. Direct Service vs Transshipment:

- Direct Service: Pengiriman langsung di mana kontainer diangkut oleh satu kapal dari pelabuhan asal (POL) sampai pelabuhan tujuan (POD) tanpa perlu pindah kapal di pelabuhan tengah.
- Transshipment: Pengiriman tidak langsung di mana kontainer diturunkan di pelabuhan perantara (transshipment port/hub) untuk dipindahkan (relay) ke kapal lain sebelum menuju pelabuhan akhir.

5. Memahami volume CBM, gross weight, net weight, dan dimensi barang.

Di industri ekspor (seperti pada pengerjaan packing list keramik/furnitur PT Timboel), data berat dan ukuran fisik sangat penting untuk pengurusan bea cukai dan batas muat kontainer:

- Dimensi Barang (PLT):
 - Ukuran fisik luar dari suatu kemasan (dus/peti kayu/koli) yang diukur dalam satuan Centimeter (cm) atau Meter (m): PanjangLebarTinggi.
- CBM (Cubic Meter / Volume):
 - Satuan volume kubikasi untuk mengukur seberapa besar ruang yang dihabiskan oleh barang/peti di dalam kontainer.
 - Rumus CBM per Crate/Box:

$$CBM = \frac{Panjang(cm) \times Lebar(cm) \times Tinggi(cm)}{1.000.000}$$

- Contoh: Jika ukuran peti kayu adalah 100cm100cm120cm, maka:

$$CBM = \frac{100 \times 100 \times 120}{1.000.000} = 1,2 CBM$$

- Total CBM: Hasil CBM 1 koli dikalikan total jumlah koli/peti.
- Net Weight (NW) / Berat Bersih:
 - Berat murni dari produk/keramik saja tanpa memperhitungkan berat kemasan luar, kardus, gabus, palet, atau peti kayu.
- Gross Weight (GW) / Berat Kotor:
 - Berat total gabungan antara barang ditambah seluruh kemasan pelindung (kardus, plastik, bubble wrap, peti kayu/palet).
 - Rumus:

$$Gross Weight = Net Weight + Berat Kemasan (Packaging W$$

□□Target: Bisa memahami penawaran forwarder dan mengenali jenis pengiriman yang digunakan.

Modul 3 — Dokumen Ekspor

Ini salah satu bagian terpenting untuk staf shipment.

1. Commercial Invoice.

- Apa itu?: Tagihan resmi dari eksportir kepada buyer yang mencantumkan detail transaksi komersial.
- Isi Utama: Nomor invoice, tanggal, data Shipper & Consignee, deskripsi produk keramik, jumlah (Qty), harga satuan, total nilai transaksi (USD), serta syarat penyerahan barang (Incoterms seperti FOB/CIF).
- Fungsi: Dasar perhitungan perpajakan, pabean di negara tujuan, serta penagihan pembayaran via bank/L2.

2. Packing List.

- Apa itu?: Dokumen yang menjelaskan detail fisik dan spesifikasi pengemasan kargo di dalam kontainer.
- Isi Utama: Jumlah koli/peti (crates/boxes), dimensi per peti (PLT), berat bersih (Net Weight), dan berat kotor (Gross Weight).
- Fungsi: Memudahkan petugas Bea Cukai dan gudang dalam melakukan penghitungan serta pemeriksaan fisik barang (Jalur Merah).

3. Shipping Instruction (SI).

- Apa itu? Surat instruksi pengiriman dari eksportir/forwarder kepada shipping line (perusahaan pelayaran).
- Isi Utama: Data Shipper, Consignee, Notify Party, pelabuhan muat (POL), pelabuhan bongkar (POD), deskripsi barang, jumlah koli, dan nomor kontainer/segel.
- Fungsi: Menjadi acuan bagi shipping line untuk menerbitkan draf Bill of Lading (B/L).

4. Bill of Lading (B/L) dan Sea Waybill.

- Bill of Lading (B/L): Dokumen pengangkutan resmi sekaligus bukti kepemilikan barang (Document of Title). Buyer wajib menyerahkan B/L lembar asli (Original B/L) untuk mengambil barang di pelabuhan tujuan.
- Sea Waybill: Dokumen pengangkutan yang bukan merupakan bukti kepemilikan (Non-negotiable). Buyer bisa langsung mengambil barang di pelabuhan tanpa perlu menunggu fisik B/L asli dikirim, cukup dengan verifikasi identitas (cocok untuk transaksi antar-cabang atau hubungan buyer yang sudah sangat terpercaya).

5. Pemberitahuan Ekspor Barang (PEB) dan Nota Pelayanan Ekspor (NPE).

- PEB: Dokumen pemberitahuan pabean yang dibuat eksportir/PPJK dan didaftarkan secara elektronik ke sistem Bea Cukai (CEISA 4.0).
- NPE: Surat persetujuan/izin keluar resmi dari Bea Cukai yang menyatakan bahwa kargo ekspor disetujui untuk dimuat ke atas kapal.

6. Certificate of Origin (COO/SKA), bila diperlukan.

- Apa itu? Dokumen resmi dari instansi pemerintah (Disperindag/e-SKA) yang membuktikan bahwa produk diproduksi di Indonesia.

- Fungsi: Memberikan fasilitas pemotongan/pembebasan tarif bea masuk (0%) bagi buyer di negara tujuan sesuai perjanjian perdagangan bebas (misal: Form D untuk ASEAN, Form EUR.1 untuk Uni Eropa).
7. Dokumen pendukung sesuai komoditas dan negara tujuan.
- ISPM 15 Certificate & Stamp: Bukti bahwa peti kayu/palet bebas dari hama tanaman melalui proses heat treatment atau fumigasi.
 - V-Legal / SVLK (FLEGT License): Sertifikat kelestarian dan legalitas bahan baku kayu (berlaku jika ada komponen kayu/peti kayu, wajib untuk negara Uni Eropa).
 - SABER / SASO Certification: Sertifikat kesesuaian standar kualitas produk khusus untuk pengiriman ke Arab Saudi.

□□Target: Bisa mengenali fungsi setiap dokumen, memeriksa kesesuaian data, dan mengetahui siapa yang menerbitkan atau memprosesnya.

Modul 4 — Persiapan Barang & Packing

1. Khusus untuk bisnis patung dan dekorasi seperti Timboel.
 - Fragilitas & Variasi Bahan: Produk keramik, terracotta, cement/GRC, serta gabungan material kayu/logam memiliki kerapuhan tinggi.
 - Bentuk Tidak Simetris (Irregular Shapes): Patung atau hiasan dekorasi sering memiliki tonjolan halus (seperti ekor, ujung lekukan, atau ornamentasi) yang sangat rawan patah jika terkena benturan atau tekanan dari atas.
 - Toleransi Berat & CBM: Patung padat berbahan semen/semen resin (cement) memiliki berat fisik (Gross Weight) yang sangat besar, sedangkan vas/keramik berukuran besar memakan volume (CBM).
2. Memeriksa jumlah, kode produk, material, ukuran, dan berat.

Sebelum dimasukkan ke dalam kemasan pelindung, setiap unit barang wajib diperiksa ulang terhadap 5 indikator utama:

 1. Jumlah (Quantity): Memastikan jumlah fisik unit barang yang siap di-pack sesuai dengan Purchase Order (PO) / Nota Pesanan (NP).
 2. Kode Produk (Item SKU / ID Product): Verifikasi kode produk secara presisi (misal: GVP-232607D2-RAS vs GSB-9C710261-RAS) agar tidak salah memasukkan barang.
 3. Material & Warna (Color/Finish): Memastikan variasi warna (Red Abstract SR CR, Terracotta, dll.) dan jenis bahan (Cement, Terracotta, Resin) sesuai pesanan.
 4. Ukuran / Dimensi (PLT): Mengukur ulang dimensi fisik produk untuk memastikan kesesuaian sampel dan perencanaan ruang kemasan.
 5. Berat (Weight Check): Timbang Net Weight (NW) barang untuk memastikan data pada Packing List akurat.
3. Membandingkan barang siap kirim dengan invoice dan packing list.
 - Prinsip Match 100%: Seluruh data fisik barang di lapangan wajib selaras tanpa selisih dengan dokumen Commercial Invoice dan Packing List.
 - Garis Pertahanan Terakhir: Apabila terdapat selisih jumlah atau barang hilang/kurang (seperti pada audit invoice sebelumnya), penyesuaian dokumen atau pemenuhan fisik barang wajib diselesaikan di tahap ini sebelum kargo dimasukkan ke dalam peti kayu/kontainer.
4. Memahami bubble wrap, foam, carton, pallet, dan wooden crate.
 - Bubble Wrap & Foam Sheet: Lapisan pelindung pertama langsung di permukaan produk untuk menyerap benturan ringan dan mencegah goresan pada finishing.
 - Corner & Edge Protectors (Siku Karton/Busa): Perlindungan ekstra pada bagian sudut tajam atau struktur melengkung patung agar tidak gempil/retak.
 - Karton Gelombang (Corrugated Box): Dus pembungkus dalam (inner box) yang menyangga fisik barang dari gesekan luar.

- Palet & Wooden Crate (Peti Kayu): Structural packaging utama untuk pengiriman kontainer ekspor. Wajib memiliki stempel sertifikasi ISPM 15 untuk menahan beban tumpukan di dalam kontainer.

5. Memahami risiko goresan, patah, penyok, karat, dan kerusakan finishing.

Jenis Risiko Kerusakan	Penyebab Utama	Langkah Pencegahan
Goresan/Baret (Scratches)	Gesekan antarbarang atau gesekan kayu peti tanpa pelapis.	Bungkus rapat produk menggunakan <i>foam sheet</i> atau <i>bubble wrap</i> tebal sebelum dimasukkan ke dus/peti.
Patah/Retak (Breakage)	Benturan keras saat <i>handling</i> pelabuhan atau rongga kosong di peti kayu.	Ganjal seluruh rongga kosong di dalam peti kayu menggunakan <i>styrofoam</i> atau gumpalan kertas agar barang tidak bergoyang (<i>zero movement</i>).
Kerusakan Finishing/ Jamur	Kemasan kayu basah atau kelembapan udara tinggi selama pelayaran laut (<i>sea freight</i>).	Gunakan peti kayu yang sudah kering oven (<i>Heat Treated / ISPM 15</i>) dan masukkan kantong <i>Silica Gel / Desiccant Bags</i> di dalam kemasan.
Karat (Rust)	Kelembaban pada bagian ornamen besi/logam patung.	Lapisi komponen logam dengan plastik pelindung <i>anti-rust</i> (VCI paper/film).

6. Foto barang sebelum packing, sesudah packing, dan saat stuffing.

Tim ekspor wajib mengarsipkan bukti foto berwarna yang jelas untuk klaim asuransi dan laporan ke buyer:

- Foto Sebelum Packing (Bare Product): Foto unit produk keramik/patung yang utuh beserta label kode produknya.
- Foto Sesudah Packing (Wrapped & Crated): Foto proses pembungkusan bubble wrap, penutupan peti kayu, dan stempel ISPM 15 serta label Shipping Mark yang terpasang di sisi peti.
- Foto Saat Stuffing (Container Loading): Kondisi kontainer kosong (lantai & dinding bersih). Proses penataan peti kayu di dalam kontainer (1/2 loaded & full loaded). Foto penutupan pintu kontainer beserta Nomor Segel (Container Seal No.)

7. Penandaan fragile, orientation, dan shipping marks jika relevan.

Setiap peti kayu/kemasan luar wajib diberi penandaan visual yang jelas pada minimal dua sisi:

- Handling Pictograms: Fragile / Gelas Retak: Barang mudah pecah. This Way Up / Panah Atas: Mencegah posisi peti dibalik saat diangkut forklift. Keep Dry / Payung: Jangan terkena hujan/basah.
- Shipping Marks: Mencantumkan nama buyer, nomor PO/kontrak, nomor peti (misal: Crate 1 of 15), kode SKU, negara asal (Made in Indonesia), serta data Gross/Net Weight dan CBM.

☐☐ Target: Memastikan barang yang dikirim sesuai pesanan dan aman untuk perjalanan.

Modul 5 — Alur Operasional Shipment

1. Menerima instruksi pengiriman dan menentukan kesiapan barang.
 - Menerima Shipping Instruction Internal: Menerima instruksi pengiriman berdasarkan Purchase Order (PO)/Nota Pesanan (NP) dari tim Sales/Marketing.
 - Verifikasi Target Readiness: Memastikan tanggal barang selesai (Cargo Ready Date - CRD) cocok dengan estimasi tanggal keberangkatan kapal (ETD).
2. Koordinasi dengan produksi, gudang, finishing, packing, dan bagian administrasi. Sebagai penanggung jawab dokumen dan operasional ekspor, divisi ini menjadi penghubung utama antara divisi-divisi berikut:
 - Produksi & Finishing: Memastikan status pekerjaan keramik/dekorasi sudah 100% selesai dan finishing sudah kering sempurna.
 - Gudang & Packing: Mengkonfirmasi ketersediaan peti kayu (wooden crate), stempel ISPM 15, dan kesiapan penempelan Shipping Marks pada kemasan.
 - Administrasi & Finance: Mengkonfirmasi pelunasan pembayaran dari buyer (sesuai payment terms T/T atau L/C) dan kesiapan dokumen komersial (Invoices & Packing List).
3. Meminta quotation dan membandingkan biaya forwarder.
 - RFP (Request for Quotation): Mengirimkan detail spesifikasi kargo kepada beberapa vendor Freight Forwarder.
 - Rute: Port of Loading (POL) misal Tanjung Emas Semarang -> Port of Discharge (POD) misal Izmir Port.
 - Jenis & Jumlah Kontainer: 20 ft/40 ft/40 HC.
 - Est. Weight & Volume: Total Gross Weight (KGS) & CBM.
 - Incoterms: FOB, CIF, CFR, atau EXW.
 - Evaluasi Quotation: Membandingkan harga ocean freight, local charges (THC, BL fee, seal fee), ketersediaan kontainer kosong (Equipment availability), serta total transit time.
4. Memahami booking confirmation, shipping schedule, dan shipping instructions.
 - Penerbitan Booking Confirmation (BC): Setelah memilih forwarder/pelayaran, akan menerima BC yang memuat:
 - Nomor Booking & Nama Kapal/Vessel Voyage.
 - Lokasi Pick-up Kontainer Kosong (Depo).
 - Batas Closing Time/Cut-off Dokumen dan Kontainer.
 - Mengirim Shipping Instruction (SI): Mengirimkan instruksi pembuatan draft Bill of Lading (B/L) ke shipping line sebelum batas waktu SI Cut-off.
5. Mengatur trucking, stuffing, VGM, serta proses dokumentasi sesuai tanggung jawab masing-masing pihak.

Kegiatan	Penanggung Jawab	Deskripsi / Tugas Utama
Trucking Order	Tim Ekspor/Vendor Trucking	Mengatur jadwal penarikan kontainer kosong dari <u>depot</u> menuju pabrik PT Timboel
Stuffing	Tim Gudang & Packing	Memuat peti kayu ke dalam kontainer, menata kargo rapat (zero movement), menempelkan segel kontainer, dan mengambil foto dokumentasi.
Pengukuran VGM	Tim Ekspor/Forwarder	Mengukur/menimbang total berat kotor kontainer (Verified Gross Mass) dan melaporkannya ke shipping line via sistem portal sebelum VGM Cut-off.
Deklarasi Pabean	Tim Ekspor/PPJK	Memproses input data PEB ke sistem CEISA 4.0 Bea Cukai hingga terbit respon NPE.

6. Memantau cut-off dokumen dan cut-off kontainer.

Mengabaikan batas waktu dapat berakibat fatal: kontainer tertinggal kapal (left behind/rolled over) dan terkena denda penumpukan (demurrage/detention).

- SI Cut-off: Batas waktu penyerahan data instruksi B/L ke shipping line.
- VGM Cut-off: Batas waktu penyerahan data deklarasi berat total kontainer.
- Customs Document Cut-off: Batas waktu dokumen PEB & NPE harus disetujui Bea Cukai.
- Port/CY Cut-off (Closing Time): Batas waktu fisik kontainer yang sudah disegel harus masuk ke dalam pintu terminal pelabuhan (Container Yard).

□ Target: Bisa membuat checklist shipment dan mengikuti jadwal tanpa melewatkan tenggat penting.

Modul 6 — Incoterms & Biaya Pengiriman

1. Memahami EXW, FCA, FOB, CFR, CIF, CPT, CIP, DAP, dan DDP.

Incoterms (International Commercial Terms) adalah standar aturan internasional yang diterbitkan oleh ICC (International Chamber of Commerce) untuk menentukan titik peralihan Biaya (Cost) dan Risiko (Risk) dari penjual ke pembeli:

1. EXW (Ex Works):

- Penjual hanya menyiapkan barang di lokasi/pabrik sendiri (misal: Pabrik PT Timboel Kasihan, Bantul).
- Pembeli menanggung seluruh biaya dan risiko dari pabrik penjual sampai ke gudang tujuan di negara pembeli (termasuk trucking lokal, customs clearance ekspor di Indonesia, freight, dan impor).

2. FCA (Free Carrier): Penjual menyerahkan barang dan mengurus izin ekspor ke pengangkut (carrier) yang ditunjuk pembeli di lokasi tertentu (misal: Depo kontainer Semarang).

3. FOB (Free on Board):

- Penjual menanggung semua biaya & risiko pengurusan ekspor di negara asal sampai barang dimuat ke atas kapal (on board) di pelabuhan muat (POL - Semarang/Tanjung Emas).
- Pembeli menanggung ongkos kapal (Ocean Freight) dan semua biaya di negara tujuan.

4. CFR (Cost and Freight): Penjual menanggung biaya trucking, pabean ekspor, dan ongkos kapal (Ocean Freight) sampai pelabuhan tujuan (POD). Namun, risiko berpindah ke pembeli sejak barang berada di atas kapal di pelabuhan muat.

5. CIF (Cost, Insurance, and Freight): Sama seperti CFR, tetapi penjual wajib membayarkan asuransi pengangkutan laut (Marine Insurance) untuk melindungi kargo pembeli selama pelayaran.

6. CPT (Carriage Paid To) & CIP (Carriage and Insurance Paid To): Versi multibahasa/semua moda transportasi (darat, udara, laut) yang sejajar dengan CFR dan CIF.

7. DAP (Delivered at Place): Penjual menanggung semua biaya dan risiko pengiriman sampai barang tiba di tempat pembeli (sebelum dibongkar), tetapi biaya impor/pajak bea masuk di negara tujuan ditanggung oleh pembeli.

8. DDP (Delivered Duty Paid): Penjual menanggung seluruh biaya dan risiko 100%, termasuk ongkos angkut, asuransi, hingga pengurusan pabean impor dan pembayaran pajak/bea masuk di negara pembeli.

2. Siapa yang menanggung biaya dan risiko pada setiap skema. Matriks Pembagian Biaya & Risiko (Seller vs. Buyer):

Incoterm	Biaya & Loading di Pabrik	Trucking ke Pelabuhan Asal	Customs Export (PEB/NPE)	Ocean Freight (Ongkos Kapal)	Marine Insurance	Customs Import & Tax	Delivery ke Gudang Buyer
EXW	Seller	Buyer	Buyer	Buyer	Buyer	Buyer	Buyer
FOB	Seller	Seller	Seller	Buyer	Buyer	Buyer	Buyer
CFR	Seller	Seller	Seller	Seller	Buyer	Buyer	Buyer
CIF	Seller	Seller	Seller	Seller	Seller	Buyer	Buyer
DAP	Seller	Seller	Seller	Seller	Seller	Buyer	Seller
DDP	Seller	Seller	Seller	Seller	Seller	Seller	Seller

3. Perbedaan ocean freight, trucking, THC, handling, dokumentasi, dan biaya lokal.

- Biaya Lokal Negara Asal (Origin Local Charges):
 - Trucking Fee: Biaya angkut truk kontainer dari pabrik ke pelabuhan (CY).
 - THC (Terminal Handling Charge): Biaya bongkar muat kontainer di terminal pelabuhan.
 - Documentation & BL Fee: Biaya penerbitan Bill of Lading dan administrasi oleh pelayaran.
 - Customs Clearance Fee: Biaya jasa broker/PPJK untuk pengurusan PEB ke Bea Cukai.
 - VGM & Seal Fee: Biaya sertifikasi penimbangan kontainer dan segel fisik.
- Freight Charge: Biaya transportasi utama (Ocean Freight) dari pelabuhan muat (POL) ke pelabuhan tujuan (POD).
- Biaya Lokal Negara Tujuan (Destination Local Charges): DTHC (Destination THC), Customs Clearance Import, Import Duty & Taxes (VAT/GST), dan Delivery Trucking ke alamat pembeli.

4. Memahami free time, demurrage, detention, serta potensi biaya tambahan.

- Free Time: Jangka waktu bebas biaya sewa kontainer yang diberikan oleh shipping line (biasanya 7-14 hari).
- Demurrage: Denda keterlambatan yang dikenakan karena kontainer isi (full container) menumpuk terlalu lama di dalam terminal pelabuhan melebihi batas waktu free time.
- Detention: Denda keterlambatan yang dikenakan karena kontainer kosong (empty container) belum dikembalikan ke depo shipping line melebihi batas waktu free time.
- Potensi Biaya Tambahan Lainnya:
 - Notul / Denda Pabean: Terjadi jika data berat atau jenis barang pada PEB tidak sesuai dengan kondisi fisik saat Jalur Merah.
 - Storage Fee: Biaya penumpukan lahan di dalam terminal pelabuhan.
 - Re-inspection / Quarantine Fee: Biaya tambahan jika kontainer ditahan karantina karena masalah kayu/ISPM 15.

5. Perbedaan biaya yang dibayar seller dan buyer berdasarkan kontrak.

- Jika harga jual di kesepakatan (Nota Pesanan) tertulis "Price: EXW":
 - Tagihan yang masuk ke PT Timboel hanya biaya produksi dan packing kayu. Ongkos trucking kontainer ke pelabuhan Semarang disetorkan oleh pembeli.

- Jika harga jual tertulis "Price: FOB Semarang":
 - PT Timboel wajib membayar biaya trucking, THC Semarang, biaya B/L, biaya sertifikat (V-Legal, ISPM 15), dan biaya kepabeanan PEB. Biaya ocean freight dibayar langsung oleh buyer di luar negeri.

☐☐ Target: Tidak salah menjanjikan tanggungan biaya atau menyampaikan informasi pengiriman kepada buyer.

Modul 7 — Tracking, Komunikasi & Problem Solving

1. Memantau status booking, stuffing, keberangkatan, transit, dan kedatangan. Seorang export specialist wajib memantau status pengiriman secara berkala pada 5 titik kritis:
 1. Status Booking: Memastikan Booking Confirmation (BC) terbit dan kontainer kosong dapat ditarik (pick-up) tepat waktu dari depo.
 2. Status Stuffing: Memantau proses muat kargo keramik/peti kayu di gudang dan penyerahan kontainer ke Container Yard (CY) pelabuhan sebelum closing time.
 3. Keberangkatan (ETD vs. ATD): Mengonfirmasi keberangkatan kapal dari pelabuhan muat (POL - Semarang).
 4. Status Transit: Memantau pergerakan kapal feeder dan proses pemindahan kontainer (transshipment) di pelabuhan penghubung (misal: Singapore / Port Klang).
 5. Kedatangan (ETA vs. ATA): Memantau tanggal perkiraan tiba di pelabuhan bongkar (POD - misal: Izmir Port).
2. Memahami perbedaan jadwal estimasi dengan jadwal aktual.
 - ETD (Estimated Time of Departure) / ETA (Estimated Time of Arrival): Perkiraan awal jadwal kapal yang tercantum pada Booking Confirmation. Jadwal ini masih bisa berubah akibat cuaca, kemacetan pelabuhan (port congestion), atau keterlambatan feeder.
 - ATD (Actual Time of Departure) / ATA (Actual Time of Arrival): Tanggal dan waktu aktual/realisasi saat kapal benar-benar angkat jangkar meninggalkan pelabuhan (ATD) atau menyandar di dermaga tujuan (ATA).
 - Prinsip Komunikasi: Selalu gunakan istilah ETD/ETA saat menyampaikan estimasi, dan perbarui menjadi ATD/ATA setelah menerima Bill of Lading (B/L) atau mengonfirmasi pelayaran.
3. Mengatasi perubahan kapal, keterlambatan feeder, rollover, dan pembatalan booking.
 - Rollover / Left Behind (Kontainer Tertinggal Kapal):
 - Penyebab: Kargo gagal masuk pelabuhan sebelum closing time, dokumen NPE terlambat, atau kapal mengalami overbooking.
 - Solusi: Segera minta Re-booking / Space Transfer ke forwarder untuk dimasukkan ke vessel/voyage berikutnya, serta ajukan bebas biaya demurrage/storage jika kendala dari pihak pelayaran.
 - Keterlambatan Feeder / Missed Connection:
 - Penyebab: Kapal feeder dari pelabuhan asal terlambat tiba di hub port, sehingga tertinggal kapal utama (mother vessel).

- Solusi: Minta forwarder menerbitkan updated routing plan dan jadwal connecting vessel terbaru untuk disampaikan ke buyer.
- Revisi Dokumen & Mismatch Data:
 - Penyebab: Adanya perbedaan berat/CBM antara Packing List dengan draf B/L atau PEB.
 - Solusi: Lakukan revisi draf B/L sebelum BL Final Cut-off. Jika PEB sudah terbit dan NPE keluar, lakukan prosedur Pembetulan PEB ke Kantor Bea Cukai sesuai dokumen pendukung resmi.

TO BE CONTINUE...

4. Mengelola revisi dokumen dan ketidaksesuaian data.
5. Menulis email profesional kepada forwarder, shipping line, buyer, dan tim internal.
6. Membuat laporan status shipment secara ringkas dan akurat.

☐ Target: Bisa memberi update faktual, bukan sekadar mengatakan barang sedang diproses.

Modul 8 — Administrasi & Sistem Kerja

1. Membuat shipment checklist dan shipment schedule.
2. Mengarsipkan quotation, booking confirmation, invoice, packing list, dan B/L.
3. Membuat folder setiap shipment dengan penamaan yang konsisten.
4. Menggunakan Excel atau Google Sheets untuk tracking.
5. Membuat laporan biaya aktual versus quotation.
6. Membuat daftar masalah dan tindakan perbaikan.

□ Target: Shipment dapat dilacak oleh tim lain tanpa bergantung pada ingatan satu orang.