

BAB 2

TINJAUAN PUSTAKA

2.1. Tinjauan Pustaka

2.1.1 Pengertian Peti Kemas

a. Peti kemas

Peti kemas atau *container* adalah suatu kemasan yang dirancang secara khusus dengan ukuran tertentu dapat digunakan berulang - ulang, disamping itu digunakan juga untuk menyimpan sekaligus mengangkut muatan yang ada didalamnya.

b. Jenis - jenis Peti kemas

Menurut Engkos Kosasih dan Hananto Soewedo (2009:114), peti kemas dibagi dalam 6 (enam) kelompok , yaitu :

1) *General Cargo Container*

General cargo container adalah peti kemas yang dipakai untuk mengangkut muatan umum (*general cargo*). Peti kemas yang termasuk dalam jenis ini adalah :

a. *General Purpose Container* adalah peti kemas yang digunakan muatan umum dengan konstruksi biasa .



Gambar 2.1 *General Purpose Container*

Sumber : Depo PT. Jaya Lancar Cargo

- b. *Open Side Container* adalah peti kemas yang digunakan untuk mengangkut muatan umum dengan konstruksi pintu samping dapat dibuka .



Gambar 2.2 *Open Side Container*

Sumber : <http://skytransfreightforwarder.blogspot.co.id>

- c. *Open Top Container* adalah peti kemas yang digunakan untuk mengangkut muatan dengan konstruksi bagian atas dapat dibuka dan ditutup .



Gambar 2.3 *Open Top Container*

Sumber : <http://skytransfreightforwarder.blogspot.co.id>

- d. *Ventilated Container* adalah peti kemas yang dilengkapi dengan ventilasi untuk mempermudah sirkulasi udara dalam peti kemas yang diperlukan oleh muatan tertentu .



Gambar 2.4 *Ventilated Container*

Sumber : <http://skytransfreightforwarder.blogspot.co.id>

2) *Thermal Container*

Thermal Container adalah peti kemas yang dilengkapi dengan pengatur suhu untuk muatan tertentu, yang termasuk dalam kelompok *thermal Container* adalah : *Isulated Container* (peti kemas yang diberi isolasi), *Reefer Container* (peti kemas berpendingin), *Heater Container* (peti kemas berpemanas) .



Gambar 2.5 *Thermal Container*

Sumber : <http://skytransfreightforwarder.blogspot.co.id>

3) *Tank Container*

Tank Container adalah tangki yang ditempatkan dalam kerangka peti kemas yang dipergunakan untuk muatan cair (*liquid cargo*) maupun gas (*bulk gas*)



Gambar 2.6 *Tank Container*

Sumber : <http://skytransfreightforwarder.blogspot.co.id>

4) *Dry Bulk Cargo*

Dry Bulk Cargo adalah general purpose container yang dipergunakan khusus untuk muatan curah (*bulk cargo*)



Gambar 2.7 *Dry Bulk Cargo*

Sumber : <http://skytransfreightforwarder.blogspot.co.id>

5) *Platform Container*

Platform container adalah peti kemas yang terdiri dari lantai dasar. peti kemas yang termasuk jenis ini adalah *Flat Rack Container* (peti kemas yang terdiri dari lantai dasar dengan dinding pada ujungnya), dan *Platform Based Container* (peti kemas yang hanya terdiri dari lantai dasar saja).



Gambar 2.8 *Platform Container*

Sumber : <http://skytransfreightforwarder.blogspot.co.id>

6) *Specialis Container*

Specialis container adalah peti kemas yang khusus dibuat untuk muatan tertentu, seperti peti kemas untuk muatan ternak (*cattle container*) atau muatan kendaraan (*car container*).



Gambar 2.9 *Special Container*

Sumber : <http://skytransfreightforwarder.blogspot.co.id>

2.1.2 Sistem Penggunaan Peti Kemas

Dalam penyelenggaraan sistem angkutan peti kemas dihadapi suatu masalah yang cukup rumit dengan menyangkut pemilikan dan pengelolaan peti kemas yang digunakan dalam angkutan tersebut .

Kapal *container* yang mengangkut beberapa ratus atau beberapa ribu *TEUS* peti kemas dan membongkarnya dipelabuhan – pelabuhan tujuan, tentu tidak dapat menunggu peti kemas kosong dan dimuati kembali sebagai *return cargo* (muatan balik) yang dikumpulkan dari pelabuhan dimana peti kemas dibongkar, untuk dikapalkan ke pelabuhan singgah berikutnya dari kapal yang baru membongkar peti kemas tersebut.

Tujuan dari sistem angkutan peti kemas antara lain adalah untuk mencapai efisiensi maksimum angkutan barang dari tempat *shipper* sampai barang itu diterima oleh *consignee*. Menurut dalam buku *Shipping* menjelaskan tentang keuntungan dan kerugian penggunaan *container* seperti dibawah ini :

a. Keuntungan *container*

- 1) Bongkar muat dapat dilakukan dengan cepat dan aman.
- 2) Biaya *stevedoring* kecil (buruh sedikit).
- 3) Pelayanannya mudah.
- 4) Mengurangi resiko kerusakan dan pencurian.
- 5) Bisa untuk angkutan *door to door service*.

b. Kerugian *contaner*

- 1) Harus dibuat terminal khusus untuk bongkar muat peti kemas dan harus menggunakan peralatan khusus untuk mengangkut dan menumpuknya.
- 2) Jalan – jalan yang ada harus disesuaikan untuk pengangkutan peti kemas.
- 3) Dapat terjadi ketidak seimbangan dalam perdagangan antar negara karena tidak cukup persediaan peti kemasnya.

2.1.3 Pengertian Pengangkutan Barang Ekspor

Perdagangan ekspor - impor memerlukan sarana pengangkutan yang cepat, aman dan dengan biaya yang rasional agar barang yang di ekspor dapat diterima oleh importir nya dalam keadaan baik dan dalam waktu yang tepat.

Untuk memenuhi kebutuhan pengangkutan seperti dimaksud diatas, tersedia sarana pengangkutan darat yang terdiri dari angkutan kereta api, angkutan jalan raya, angkutan laut dan angkutan udara dan dalam kapasitas terbatas juga tersedia sistem pengiriman barang ekspor yang dilakukan oleh perusahaan *courier service* yang pelaksanaan fisik, pengangkutan fisik pengangkutan biasa juga dipercayakan kepada perusahaan penerbangan (perusahaan pengangkutan udara). Setelah persiapan ekspor selesai, tentunya eksportir segera mengatur langkah – langkah bagian pelaksanaan pengiriman barang kepada importirnya. Dalam hal ini ada perbedaan antara pengangkutan menggunakan peti kemas, dimana ekspor secara konvensional dapat menggunakan *standart ekspor packing* yaitu dengan menggunakan peti (*cases*), krat (*crate*), karung (*gunny/bag*), *carton box* dan sebagainya.

Ekspor adalah suatu kegiatan mengeluarkan barang dari daerah pabean Indonesia keluar wilayah pabean Indonesia dengan memenuhi peraturan yang berlaku.

Dalam kegiatan pengapalan suatu perusahaan pelayaran memberikan pelayanan yang maksimal pada setiap *customer*. Suatu perusahaan pelayaran memberikan ketentuan kepada setiap pemakai peti kemas untuk mengembalikan peti kemas tersebut tepat pada waktunya sesuai dengan masa *free time* yang diberikan perusahaan.

Demurage adalah suatu biaya yang dikenakan kepada pemilik barang karena tidak mengembalikan peti kemas sesudah batas *free time* yang telah ditentukan. Selama penulis praktek di PT. Jaya Lancar Cargo masih didapati adanya pihak *consignee* yang tidak mengembalikan peti kemasnya dengan tepat waktu. Hal ini menyebabkan adanya *shortage* (kekurangan) *container* di

Depo yang nantinya peti kemas tersebut akan digunakan untuk komoditi ekspor. Keterlambatan pengembalian *container* tersebut menghambat kegiatan ekspor di PT. Jaya Lancar Cargo dimana pengapalan dalam bentuk ekspor adalah pengapalan dalam jumlah besar yang dapat menambah pendapatan suatu perusahaan.

Tujuan utama dari setiap bisnis adalah mencari laba. Untuk mencapai tujuan tersebut, khususnya dalam bidang ekspor, diperlukan kebijakan – kebijakan tertentu yang bertujuan memungkinkan perusahaan memperoleh keuntungan, Sebelum memulai ekspor atau mencari laba tersebut. Kebijakan itu misalnya, Kebijakan harga, sistem informasi, dan langkah – langkah strategis lainnya.

2.1.4. Status Peti Kemas

Status peti kemas ada 2 (dua), yaitu :

a. *Full Container Load (FCL)*

Ciri – cirinya adalah :

- 1) Berisi muatan dari satu *shipper* dan dikirim untuk satu *consignee*.
- 2) Peti kemas diisi diserahkan di *container yard (CY)* pelabuhan muat .
- 3) Di pelabuhan bongkar peti kemas *consignee* di *CY* dan di *unstuffing* oleh *consignee*.
- 4) Perusahaan pelayaran tidak bertanggung jawab atas kerusakan dan kehilangan barang yang ada dalam peti kemas.

b. *Less than container load (LCL)*

Ciri – cirinya adalah :

- 1) Peti kemas berisi muatan dari beberapa *shipper* dan di tujukan untuk beberapa *consignee*.
- 2) Dipelabuhan bongkar peti kemas di *unstuffing* di *CFS* oleh perusahaan pelayaran dan diserahkan kepada beberapa *consignee*.

- 3) Perusahaan pelayaran bertanggung jawab atas kerusakan dan kehilangan barang yang diangkut peti kemas.

2.1.5. Biaya pergerakan peti kemas

a. **Terminal *handling charges***

Terminal handling charges (THC) adalah biaya *handling FCL container* di pelabuhan atas kegiatan :

- 1) Menerima peti kemas dari kapal
- 2) Menyerahkan kepada *consignee*
- 3) Menerima peti kemas dari *shipper*
- 4) Menyerahkan peti kemas ke kapal

b. **LCL *service charge***

LCL service charge adalah biaya yang harus dibayar oleh pemilik barang untuk *handling LCL container* di pelabuhan, seperti *stuffing, unstuffing, delivery, receiving*, dan pemakaian alat mekanik.

c. ***Demurrage***

Demurrage merupakan denda (penalty) yang harus dibayar oleh pemilik barang karena pemakaian peti kemas melebihi masa *free time* yakni waktu yang diberikan oleh perusahaan pelayaran untuk mengosongkan atau mengembalikan peti kemas.

d. **Klaim**

Klaim adalah suatu perikatan hukum, wanprestasi yang dilakukan oleh salah satu pihak memberikan hak kepada pihak lain untuk menuntut penggantian atas kerugian yang timbul.

e. **Deposit**

Deposit adalah sejumlah uang yang diserahkan oleh *consignee* kepada agen pelayaran sebagai jaminan pada waktu mengambil peti kemas dari CY. Jaminan diperlukan oleh agen pelayaran atas kemungkinan kekurangan pembayaran *demurrage/detention* dan untuk jaminan

perbaiki peti kemas apabila ternyata pada waktu peti kemas kosong dikembalikan terdapat kerusakan.

f. *Repair / Cleaning*

Pada waktu *empty container* dikembalikan ke depo, pemilik barang harus membayar biaya *cleaning dan repair*.