

BAB 2

TINJAUAN PUSTAKA

Menurut penulis dalam bukunya pedoman Penyusunan Karya Tulis menyatakan bahwa tinjauan pustaka berisi teori-teori atau pemikiran-pemikiran atau konsep-konsep yang melandasi judul Karya Tulis. Teori - teori atau konsep yang dikemukakan dalam tujuan pustaka ini harus benar benar relevan terhadap judul Karya Tulis. Uraian teori-teori atau konsep tersebut harus merujuk berbagai sumber pustaka.

2.1 Pengertian Bongkar Muat

Menurut Herry Gianto, Msc dan Capt Arso Martopo (2004:30) dalam bukunya yang berjudul pengoperasian pelabuhan laut, proses bongkar muat adalah kegiatan mengangkat, mengangkut serta memindahkan muatan dari kapal ke dermaga pelabuhan atau sebaliknya. Sedangkan proses bongkar muat barang umum di pelabuhan meliputi stevedoring, cargodoring, dan receiving atau delivery yang masing-masih dijelaskan dibawah ini :

a. Stevedoring

Menurut H. Juswandi Ketua, DPW APBMI OK! 2014 03:13 Pekerjaan membongkar barang dari kapal ke dermaga/tongkang/truk atau memuat ba rang dari dermaga / tongkang / truk ke dalam kapal sampai dengan tersusun dalam palka kapal dengan menggunakan derek kapal atau derek darat. Selain foreman juga ada beberapa petugas yang lain yang membantu stevedore, yaitu :

- 1) Cargo surveyor perusahaan PBM
- 2) Petugas barang berbahaya
- 3) Administrasi

b. *Cargadoring*

Menurut Herry Gianto, Msc dan Capt Arso Martopo (1990:30) dalam bukunya yang berjudul pengoperasian pelabuhan laut, cardoring adalah pekerjaan mengeluarkan Barang atau muatan dari sling lambung kapal di atas dermaga, mengangkat dan menyusun muatan di dalam gudang atau lanangan oenumpukan dan sebaliknya.

c. *Receiving atau delivery*

Adalah pekerjaan mengambil barang atau muatan dari tempat penumpukan atau gudang hingga menyusunnya di atas kendaraan pengangkut ke luar pelabuhan atau sebaliknya.

Kegiatan receiving ini pada dasarnya ada dua macam, yaitu :

1. Pola muatan angkutan langsung Adalah pembongkaran atau pemuatan dari kendaraan darat langsung dari dan ke kapal.
2. Pola muatan angkutan tidak langsung Adalah penyerahan atau penerimaan barang atau petikemas (container) setelah melewati gudang atau lapangan penumpukan.

Terlambatnya operasi delivery dapat terjadi disebabkan :

- a) Cuaca buruk atau hujan waktu bongkar muat dari kapal
- b) Terlambatnya angkutan darat, atau terlambatnya dokumen
- c) Terlambatnya informasi atau alur dari barang
- d) Perubahan dari loading point

2.2 Penyelenggaraan Bongkar Muat Barang di Pelabuhan

1. Pengertian Bongkar Muat Barang

Kegiatan bongkar muat barang di pelabuhan dari dan ke kapal pada dasarnya merupakan salah satu mata rantai kegiatan pengangkutan melalui laut. Kegiatan bongkar muat barang dari dan ke kapal itu sendiri di rumuskan sebagai berikut : “Pekerjaan membongkar barang dari atas dek/palka kapal dan menempatkannya di atas dermaga atau ke dalam tongkang atau kebalikannya memuat dari atas dermaga atau dari dalam tongkang dan menempatkan Ke atas dek atau Ke dalam palka kapal yang mempergunakan Derek kapal”.

Dari pengertian kegiatan bongkar muat barang di pelabuhan diatas, dapat diketahui bahwa pada dasarnya bongkar muat barang tersebut merupakan kegiatan pemindahan barang angkutan, baik dari kapal pengangkut ke dermaga atau ke tongkang

maupun sebaliknya dari dermaga atau tongkang ke atas dek kapal pengangkut. (Benny Agus Setiono, 2011)

2.3 Dokumen-Dokumen Dalam Aktivitas Bongkar Muat

Secara garis besar, dokumen tersebut dipilah menjadi dua macam, yaitu dokumen pemuatan dan dokumen pembongkaran barang

Dokumen Bongkar Muat

Dokumen adalah surat penting atau berharga yang sifatnya tertulis atau tercetak yang berfungsi atau dapat di pakai sebagai bukti ataupun keterangan. Perusahaan bongkar muat dalam melakukan kegiatannya memerlukan beberapa dokumen. Secara garis besar, dokumen tersebut dipilah menjadi dua macam, yaitu : dokumen pemuatan dan dokumen pembongkaran.

I. Dokumen Pemuatan Barang

a. Bill of Lading

Bill of lading yang disebut juga sebagai konosemen, bagi pengangkut merupakan kontrak pengangkutan sekaligus sebagai bukti tanda terima barang. Bill of lading juga tanda hak yang memungkinkan barang bisa ditranfer dari shipper ke consignee atau dipindahkan ke pihak ketiga. Bill of lading dibuat oleh perusahaan pelayaran pengangkut atau agennya berdasarkan shipping instruction yang diberikan oleh pengirim (shipper). Berdasarkan shipping instruction yang diterima dari pengirim, perusahaan pelayaran atau agennya membuat draft bill of lading untuk diserahkan kembali ke pengirim untuk diperiksa isinya. Apabila perlu, pengirim akan melakukan perubahan atau penambahan. Setelah dikoreksi, perusahaan pelayaran membuat bill of lading yang asli dalam beberapa lembar sesuai permintaan pengirim. Apabila nama kapal dituliskan dalam konosemen, berarti pengirim menentukan kapalnya. Sedangkan jika nama kapal tidak dicantumkan dalam konosemen maka forwarder yang akan menentukan kapalnya.

b. Cargo List (loading list)

Loading list adalah daftar semua barang yang dimuat dalam kapal. Loading list dibuat oleh perusahaan pelayaran atau agennya dan diserahkan kepada semua pihak yang terkait dengan pemuatan, yaitu : kapal, stevedore, gudang dan pihak-pihak lain.

c. Tally Muat

Untuk semua barang yang dimuat diatas kapal dicatat dalam tally sheet. Tally sheet juga dibuat untuk mencatat semua barang yang dimuat. Tally sheet selain ditandatangani oleh petugas yang mencatat juga harus dicountersigned oleh petugas kapal mungkin ada ketidaksesuaian (dispute) dari muatan yang ada.

d. *Mate 's Receipt*

Mate's receipt adalah tanda terima barang yang akan dimuat ke kapal Mate 's receipt dibuat oleh agen pelayaran dan ditandatangani oleh mualim kapal. Jumlah koli dan kondisi barang disesuaikan dengan data yang tercantum pada mate's receipt. Apabila jumlah colli tidak sesuai dengan jumlah yang tercantum dalam mate's receipt maka petugas kapal akan mencatat selisih tersebut. Demikian pula, jika barang yang dimuat terdapat kerusakan, petugas kapal juga akan mencatat kondisinya. Selisih atau kondisi ini kemungkinan tercatat pada konosemen.

e. *Stowage plan*

Stowage plan adalah gambar tata letak dan susunan semua barang yang telah dimuat di atas kapal, Untuk kapal petikemas, stowage plan disebut bay plan. Stowage plan dibuat oleh petugas kapal atau petugas tally. Sedangkan bay plan dibuat oleh ship planner.

II. Dokumen Pembongkaran Barang

a. Pemberitahuan kepada bea cukai

Sebelum kedatangan kapal, agen pelayaran memberitahu kepada bea cukai (khusus untuk nembongkaran barang import) tentang rencana kedatangan kapal.

Selambat-lambatnya dalam waktu 24 jam setelah kapal tiba, dengan menyerahkan dokumen-dokumen sebagai berikut :

- 1) Cargo manifest dari semua barang yang akan dibongkar/diimport
- 2) Cargo manifest dari semua barang yang mempunyai tujuan di luar Indonesia
- 3) Daftar penumpang dan ABK
- 4) Daftar perbekalan
- 5) Daftar senjata api dan obat-obat terlarang

b. *Landing order*

Apabila terjadi perubahan bongkar muat dari suatu party barang, agen pelayaran akan mengeluarkan landing order. Landing order adalah pemberitahuan dari agen pelayaran kepada kapal tentang adanya perubahan pelabuhan bongkar satu partai barang dengan menyebutkan pelabuhan bongkar sebelumnya dan pelabuhan bongkar seharusnya.

c. Tally bongkar

Pada waktu barang dibongkar dilakukan pencatatan jumlah colli dan kondisinya sebagaimana terlihat dan hasilnya dicatat dalam tally sheet bongkar. Tally sheet harus di-countersign oleh nakhoda atau mualim yang berwenang.

d. Outtum Report

Outtum report adalah daftar dari semua barang dengan mencatat dari jumlah colli dan kondisinya barang itu pada waktu dibongkar. Barang yang kurang jumlahnya atau rusak diberi tanda (remark) pada outtum report.

e. Short and Overlanded List

Khusus barang yang mengalami kekurangan atau kelebihan dibuat daftar sendiri yang disebut short and overlanded list.

f. Damage Cargo List

Khusus untuk barang yang mengalami kerusakan dibuatkan daftar tersendiri berupa damage cargo list. Untuk barang-barang yang mengalami kerusakan dalam damaged cargo list diberi penjelasan rinci mengenai dimana kerusakan terjadi, sebelum dibongkar atau selama pembongkaran. Dijelaskan pula sejauh mana kerusakan yang dialami.

g. Cargo Tracer

Dengan memperhatikan snort and overlanded list, agen pelayaran mengeluarkan tracer. Tracer merupakan pemberitahuan kepada semua pihak pelabuhan muat dan bongkar tentang adanya kekurangan atau kelebihan barang yang terjadi di pelabuhan pengirim. Tracer juga

menanyakan apakah barang yang kurang tersebut ada di pelabuhan penerima tracer atau sebaliknya.

Pelabuhan penerima tracer akan menyelidiki isi tracer dan segera menyampaikan hasil penyelidikannya ke pengirim. Apabila tracer pertama tidak dijawab, setelah 15 hari akan disusul tracer berikutnya, dan demikian seterusnya sampai mendapat jawaban. Penerima tracer memiliki kewajiban untuk segera meneliti dan menjawab tracer yang diterima mengingat akan timbulnya klaim dari pemilik barang.

h. *Cargo Manifest*

Cargo manifest adalah keterangan rinci mengenai barang-barang yang diangkut oleh kapal. Jadi ini merupakan daftar barang dari semua bill of lading dari barang yang diangkut kapal dan dijabarkan secara rinci.

2. Receiving dan Delivery

- a. Shipping Instruction yaitu dibuat oleh pemilik barang (shipper) kepada pelayaran untuk mengapalkan barangnya.
- b. Ijin Timbun (I.B) yaitu ijin timbun dari PT. yang di tuju kepada pemilik barang/wakilnya.
- c. Surat Pengantar Truck adalah surat pengantar dari pemilik barang ke gudang untuk masing-masing yang mengangkut.
- d. Delivery Order adalah perintah dari pelayaran kepada gudag untuk mengeluarkan barang dari gudang.
- e. Tally Sheet adalah dokumen yang dibuat untuk mencatat semua barang yang di muat atau bongkar dari dan ke atas kapal.
- f. Berita acara adalah sebuah dokumen legalitas untuk dijadikan sebagai bahan bukti suatu transaksi atau kegiatan atau kejadian tertentu.

2.4 Kelancaran

Menurut Jhon Burch (1989:72) suatu proses perencanaan untuk mencapai suatu tujuan berjalan sesuai yang telah di rencanakan tanpa ada masalah atau hambatan untuk menghambat proses suatu kegiatan yang telah direncanakan.

1. Kelancaran Bongkar Muat

Menurut Martopo (2004:11) mengungkapkan bahwa kelancaran bongkar muat dari dan ke kapal adalah adanya TKBM (Tenaga Kerja Bongkar Muat) dan sarana-sarana lain seperti alat bongkar muat, truck, dan keadaan jalan menuju gudang atau lapangan penumpukan.

- a. TKBM adalah semua tenaga kerja yang terdaftar pada pelabuhan setempat yang melakukan pekerjaan bongkar muat di pelabuhan.
- b. Alat adalah fasilitas yang digunakan untuk menyelenggarakan bongkar muat dari dermaga ke kapal atau sebaliknya adapun fasilitas dan alat-alat penunjang bongkar muat tersebut adalah

1. RTG (*Rubber Tyred Gantry*)

Adalah alat untuk mengangkat dan menurunkan petikemas yang mudah bergerak menjelajahi seluruh lapangan penumpukan dan juga mampu melayani 5 (lima) sampai 6 (enam) row dalam setiap block dengan ketinggian sampai 5(lima) stack (tumpukan).



Gambar 1. Rubber Tyred Gantry

Sumber : PT. Pelabuhan Indonesia III

2. Reach Stacker

Reach Staker merupakan alat yang dirancang sebagai crane lapangan yang mobilitas pergerakannya melebihi top loader dimana dapat menjangkau sampai dengan 3 (tiga) row (baris) dan ketinggian sampai 5 (lima) stack (tumpukan) dan juga spreader yang dapat berputar hingga 90 derajat sehingga dapat mengangkat.



Gambar 3. Reach Stacker

Sumber : PT. Pelabuhan Indonesia III

3. Head Truck Chasis

Merupakan suatu pasangan head truck dan chasis atau sering disebut truck trailer yang melakukan kegiatan pengangkutan di berbagai lokasi kegiatan mulai dari terminal, dari dan atau ke aermaga, Container Freight Station (CFS) lapangan penumpukan dan kegiatan lainnya yang masih berhubungan dengan pengangkutan petikemas.



Gambar 3. Head Truck Chasis

Sumber : PT. Pelabuhan Indonesia III

4. *Fork lift*

Fork Lift adalah alat angkut muatan dari dan ke dermaga dan di sekitar area terminal, di gudang atau lapangan penumpukan yang digunakan untuk melakukan kegiatan stutng dan un-stuffmg (stripping) untuk menyusun muatan ke dalam petikemas.



Gambar 4. Fork Lift

Sumber : PT. Pelabuhan Indonesia III

5. *CC (Container Crane)*

Berdiri dan berjalan di atas rel di pinggir dermaga dengan sumber tenaga listrik didarat atau mesin diesel pembangkit tenaga listrik sendiri (on board power supply), bergemk secara Gantry Crane/ bergerak secara bergeser kekanan dan kekiri.



Gambar 5. Container Crane

Sumber : PT. Pelabuhan Indonesia III

2.5 Pengertian Container atau Petikemas

Container atau petikemas adalah sebuah media penyimpanan yang berbentuk kotak atau persegi yang terbuat dari baja digunakan dalam proses pemindahan barang dari satu tempat ke tempat lain. Petikemas digunakan untuk menyimpan barang dan dapat diangkut dengan moda transportasi darat, air dan udara. Petikemas mempunyai karakteristik yang kuat, tahan cuaca dan dapat dipakai berulang-ulang. Dalam sejarahnya petikemas atau container dibuat oleh Malcom Mclean, bapak petikemas di tahun 1950-an. Petikemas awalnya diangkut dengan menggunakan kapal tanker. Pada tahun 1960 petikemas masuk kedalam rute perdagangan internasional, diangkut kapal cargo dari New York ke Venezuela.

1. Ukuran Container

Menurut Subandi (1992:12), Ukuran Container dan jenis-jenis Container yang lazim digunakan untuk mengangkut muatan kering dalam angkutan melalui laut (eight container) adalah container yang berukuran 20 kaki dari 40 kaki.

Container ukuran 20 kaki lazim disebut 20 footer container, dan mempunyai ukuran:

Panjang	= 6,06 m
Lebar	= 2,44 m
Tinggi	= 2,44 m atau 2,59 m
Volume	= 31,04 m ³ atau 33,58 m ³

Sedangkan container ukuran 40 kaki lazim disebut 40 footer container, dan mempunyai ukuran :

Panjang	= 12,19 m
Lebar	= 2,44 m
Tinggi	= 2,59 m atau 2,74 m
Volume	= 67.83 m ³ atau 72.22 m ³

Berat kosong Container biasanya tertulis pada dinding container lain :

Container 20 kaki	= 2,810 atau 2,860kg
Container 40 kaki	= 2,040 atau 1,720 kg

2. Status Container

Menurut Subandi (1992:1260), status petikemas secara umum antara lain sebagai berikut :

a. Less than Container Load (LCL)

Less than Container Load (LCL) adalah suatu istilah yang lazim digunakan dalam pengangkutan container yang menyatakan bahwa muatan tidak sepenuhnya dimuat secara container. Artinya dalam suatu container berisi bermacam-macam barang dengan pemilik barang (eksportir/importir) yang berlainan.

Istilah Less than Container Load berarti muatan dalam jumlah berapapun yang dimasukkan untuk diangkut dalam suatu container, pengangkut bertanggung jawab untuk mengemas dan membongkar dari container.

b. Full Container Load (FCL)

Full Container Load (FCL) adalah suatu istilah yang lazim digunakan dalam pengangkutan container yang menyatakan bahwa muatan sepenuhnya dimuat secara container. Artinya dalam suatu container berisi muatan penuh yang dimiliki oleh satu pemilik (Eksportir/Importir). Muatan di stuffed di gudang Eksportir (di pelabuhan muat) dan di unstaffed di gudang Importir (di pelabuhan tujuan). Jadi dengan kondisi FCL memungkinkan pengiriman muatan dalam container secara door to door.

Istilah “Full Container Load” (FCL) berarti muatan yang dimuat dalam suatu container, Pengirim/Penerima barang bertanggung jawab mengemas dan membongkar container tersebut.

3. Jenis-jenis Container

International Standard Organization (ISO) membagi jenis container atau petikemas dalam 7 (tujuh) golongan yaitu :

a. Golongan Cargo Container

Adalah container atau petikemas yang dipakai untuk mengangkut muatan umum (General Cargo). Petikemas yang termasuk dalam General Cargo adalah

1. General Purpose Container

Petikemas yang digunakan untuk mengangkut cargo berupa barang-barang yang tidak mempunyai spesifikasi khusus ataupun penanganan khusus dapat menggunakan petikemas jenis ini.



Gambar 6. *General Purpose Container*

Sumber : PT. Pelindo III

2. Open Side Container

Petikemas ini mempunyai pintu disalah satu sisinya. Dipakai untuk mengangkut cargo yang mempunyai ukuran yang melebar atau melebihi lebar dan petikemas, misalnya cargo berupa mesin industri.



Gambar 7. *Open Side Container*

Sumber : PT. Pelindo III

3. Open Top Container

Petikemas ini mempunyai bagian atas yang bias dibuka. Digunakan untuk cargo yang mempunyai tinggi yang melebihi tinggi dari Petikemas.



Gambar 8. Open Top Container

Sumber : PT. Pelindo III

4. Ventilated Container

Petikemas ini mempunyai ventilasi dari sisi-sisinya. Digunakan untuk cargo yang memerlukan sirkulasi udara, misalnya untuk cargo atau muatan yang berupa biji kopi



Gambar 9. Ventilated Container

Sumber : PT. Pelindo III

b. Thermal Container

Adalah petikemas yang dilengkapi dengan pengatur suhu. Petikemas yang termasuk Thermal adalah

1) Insulated Container

Petikemas jenis ini digunakan untuk cargo yang berupa barang yang membutuhkan perlakuan khusus untuk suhunya dengan mempertahankan suhu agar tidak terpengaruh dengan suhu di luar Detikemas.



Gambar 10. Insulated Container

Sumber : PT. Pelindo III

2) Reefer Container

Petikemas jenis ini digunakan untuk cargo yang memiliki suhu rendah (dingin) yang terkontrol. Biasanya digunakan untuk pengiriman barang-barang perishable atau yang mudah rusak atau busuk seperti daging, ikan, sayur dan buah buahan agar dapat lebih tahan lama.



Gambar 11. Reefer Container

Sumber : PT. Pelindo III

c. Tank Container

Petikemas jenis ini berupa tanki yang ditempatkan dalam kerangka petikemas yang dipergunakan untuk muatan, baik muatan cair (bulk liquid) maupun gas (bulk gas)



Gambar 12. Tank Container

Sumber : PT. Pelindo III

d. Dry Bulk Container

Petikemas jenis ini digunakan terutama untuk mengangkut muatan dalam bentuk curah (bulk cargo), seperti butiran, bahan pakan, rempah dan sebagainya.



© Image copyright Philton Polythene Converters Ltd.
Copyright WILL be enforced.

Gambar 13. Dry Bulk Container

Sumber : PT. Pelindo III

e. Plat Form Container

Adalah petikemas yang terdiri dari lantai dasar. Petikemas yang termasuk kelompok ini adalah

1. Flatrack Container

Petikemas jenis ini digunakan khususnya

untuk muatan alat berat (alat berat/heavy lift dan cargo overheight atau overweight)



Gambar 14. Flatrack Container

Sumber : PT. Pelindo III

2. Plat Form Container

Platfrom Container Petikemas jenis ini digunakan untuk muatan yang lebih besar dan beratnya melebihi standart muatan Dada umumnya.



Gambar 15. Plat form Container

Sumber : PT. Pelindo III

3. Collapsible Container

Petikemas yang khusus dibuat untuk muatan tertentu, seperti petikemas untuk muatan temak (cattle container) atau muatan kendaraan (auto container)



Gambar 16. Collapsible Container

Sumber : PT. Pelindo III

4. Tujuan Containerisasi

Tujuan dengan diadakannya system containerisasi dalam kegiatan bongkar muat dapat dibedakan antara lain :

a. Bagi Terminal Mirah PT. Pelabuhan Indonesia III (Pelindo)

Dengan Trum Around yang cepat dari pada kapal-kapal di pelabuhan, maka akan tercapai suatu sistem service yang sempurna bagi penerimaan kapal-kapal atau dengan kata lain kapal-kapal tidak perlu terlalu lama menunggu untuk dilayani di kolam pelabuhan (SERVICE FOR THE VESSEL). Dengan kecepatan yang tinggi terhadap Moving Cargo yang terjadi di pelabuhan, maka pelayanan pelabuhan terhadap Hinterland akan dapat mencapai sasaran utamanya terhadap pembangunan daerah serta kelancaran supply terhadap masyarakat yang memerlukannya (SERVICE TO THE CUSTOMERS).

b. Bagi Pemilik Barang

Barang-barang yang dikapalkan atau dikirimkan agar terhindar dari kehilangan maupun kerusakan, dalam arti barang-baarang tersebut lebih aman. Barang yang dimaksud agar cepat dapat diterima ditempat tujuan, dalam arti barang-barang tersebut akan menjadi lancar sampai tujuan. Agar biaya pengiriman barang menjadi lebih rendah, dalam arti pengiriman barang-barang tersebut dikirim dengan biaya lebih murah.

c. Bagi Pemilik Kapal

Pemilik kapal berusaha sedemikian rupa agar daya muat kapal dapat diperbesar dan melebihi daya muat kapal-kapal konvensional (Loading Capacity) dalam ukuran yang sama. Perusahaan pelayaran atau pemilik-pemilik kapal berusaha agar frekuensi singgah kapalkapal mereka di pelabuhan dapat dipertinggi. Pemilik kapal berusaha dengan sekuat tenaga dan dengan segala kemampuan mereka untuk menekan atau mengurangi biaya-biaya selama berada di pelabuhan.

5. Keuntungan dan Kerugian Containerisasi

Menurut Subandi (1992:80), Sistem Containerisasi mempunyai keuntungan dan kerugian. Alan E. Branch, menyimpulkan beberapa keuntungan dan kerugian system containerisasi, sebagai berikut :

a. Keuntungan

- i. Memudahkan pengangkutan dari pintu ke pintu (door to door), artinya muatan yang dikirim dari gudang eksportir dapat diterima di pintu gudang importir.
- ii. Tidak diperlukan bongkar-muat tambahan di pelabuhan pindah.
- iii. Karena tidak ada bongkar-muat tambahan, ditambah pengangkutan yang lebih cepat, maka resiko kerusakan/pencurian terhadap muatan menjadi berkurang.
- iv. Karena resiko kerusakan/pencurian rendah, disbanding dengan muatan yang diangkut dengan kapal-kapal konvensional, hal ini merupakan keuntungan bagi para eksportir/importir.
- v. Karena tidak ada bongkar muat tambahan di pelabuhan, akan menghemat tenaga buruh yang berarti menghemat keuntungan.
- vi. Muatan yang dimasukkan ke dalam container akan mengurangi pembungkus.
- vii. Tarif dapat bersaing dibanding dengan tarif muatan break-bulk yang biasanya diangkut oleh kapal-kapal konvensional karena banyak tenaga buruh yang dipekerjakan.
- viii. Bagi para eksportir yang mengirim barangnya dengan container dapat menerima pembayaran lebih cepat, karena muatan-muatan itu dapat dikirim lebih cepat pula.

- ix. Containerisasi menimbulkan rasionalisasi armada. Rasionalisasi kapal-kapal ini membawa pengaruh terhadap perkembangan pelabuhan-pelabuhan yang disinggahi kapal-kapal container.
- x. Pengangkutan lebih cepat disertai dengan rencana-rencana kapal yang lebih terpercaya sehingga frekuensi pelayaran dapat bertambah pula.
- xi. Cepatnya bongkar-muat container di setiap pelabuhan singgahan (port of call) akan memperpendek masa bongkar-muat dari kapal yang bersangkutan di pelabuhan, yang berarti pula memperkecil biaya buruh dan ship stay di pelabuhan yang selalu meningkat.
- xii. Menggunakan sedikit tenaga manusia, tetapi memerlukan tenaga buruh yang benar-benar terampil.

b. Kerugian

- a. Containersisasi menyangkut investasi yang tidak sedikit jumlahnya, sehingga sukar dijangkau oleh para pengusaha pelayaran yang hidupnya kalangan menengah kebawah.
- b. Tidak semua barang (muatan) dapat dimasukkan (stuffed) ke dalam container, dan karena itu setiap ada produk baru, akan mengakibatkan munculnya container-container baru yang tentu akan menambah beban keuangan.
- c. Menyulitkan bagi para eksportir yang hanya mengekspor barang dalam jumlah sedikit. Barang-barang mereka terpaksa distuffed dengan barang-barang milik eksportir lain yang seharusnya tidak dilakukan berhubung umpamanya, sifat dari barang-barang milik eksportir lain tersebut.
- d. Ada beberapa jenis barang yang tidak dapat dimasukkan ke dalam container seperti hewan-hewan, hal ini akan mengharuskan para maskapai pelayaran menyediakan fasilitas-fasilitas khusus di kapal yang berarti akan menambah beban bagi mereka.
- e. Biaya awal untuk membeli container dan biaya-biaya pemeliharaan cenderung lebih besar.
- f. Di beberapa negara masih ada pembatasan terhadap beratnya/ukuran dari container untuk pengangkutan melalui jalan raya, seperti container-container yang berukuran 40 kaki (12.20m)

- g. Para pemilik container (maskapai pelayaran, consortium dari para maskapai pelayaran atau operator container) dibebani tugas yang sulit menggunakan container secara maksimal.

6. Proses Angkutan Petikemas

Menurut F.D.C Sudjatmiko (1979:161) Angkutan barang dengan menggunakan petikemas dapat berlangsung beberapa cara :

- a) Dari pelabuhan ke pelabuhan atau lebih dikenal dengan istilah “CY to CY”, singkatan dari “Container Yard to Container Yard”. Dalam system ini petikemas berangkat dari “Container Yard” di pelabuhan pemuatan dan mengakhiri perjalanannya pada “Container Yard” di pelabuhan tujuan atau pelabuhan pembongkarannya. Dengan demikian muatan dibawa dari gudang eksportir sudah dimuat dalam petikemas ataupun masih dalam kemasan biasa dan dimasukkan ke dalam petikemas (stuffing) di container yard yang ada di kawasan pelabuhan dan setibanya di pelabuhan tujuan/pembongkaran, petikemas yang bersangkutan segera ditimbun di container yang menunggu kedatangan importir. Setelah importir menyelesaikan prosedur dokumen muatan, maka muatan yang bersangkutan di pindahkan ke dalam truk atau gerbong kereta api yang akan membawanya ke gudang importir atau petikemas diangkut dengan chassis ke gudang importir.
- b) Dalam cara pengapalan “CFS to CFS” (Container Freight Station to Container Freight Station) maka muatan dijemput di cfs pelabuhan pemuatan dan setelah petikemas yang membawanya tiba di pelabuhan tujuan/pembongkaran, segera menuju CFS setempat untuk menstripping muatan yang bersangkutan tanpa menunggu importir bila importir tidak menginginkan barang barang di stripping ke dalam CFS , harus memberitahukan maksudnya itu kepada Agen perusahaan pelayaran sebelum kedatangan kapal.
- c) Dalam cara pengapalan “CFS to CY” maka muatan di stuffing di CFS pelabuhan pemuatan dan sesampainya di pelabuhan tujuan pembongkaran, petikemas yang bersangkutan ditimbun di container yard untuk di stripping setelah importirnya selesai formalitas penyelesaian dokumen muatan. Satu hal yang patut diperhatikan di sini adalah bahwa petikemas ditimbun di CY tidak boleh di stripping oleh Agen Perusahaan Pelayaran tanpa sepengetahuan importir.

- d) Dalam cara pengapalan “CY to CFS” maka petikemas berangkat dari container yard pelabuhan pemuatan dan sesampainya di pelabuhan tujuan/pemuatan, segera dibawa ke CFS dan muatan tersebut segera pula distripping ke dalam CFS tersebut tanpa memberitahukan importirnya.
- e) Dalam cara pengapalan “door to door service” maka muatan berangkat dari container yard pelabuhan pemuatan dan sesampainya di pelabuhan tujuan/pemuatan, segera dibawa ke CFS dan muatan tersebut tetap tidak dibuka sampai menyelesaikan seluruh rangkaian peljalanannya dan tiba di gudang di mana unstuffing/stripping dilakukan. Di negaranegara yang administrasinya sudah terlanjur pemeriksaan Pabean dilakukan pada waktu stuffing (di gudang eksportir) sehingga lalu lintas angkutan petikemas menjadi lancar dan cepat. Untuk Indonesia hal seperti itu belum dapat dilaksanakan karena berbagai hambatan administatip, hambatan psikologis dan mental. Disebabkan hal tersebut maka petikemas “door to door” ke dan dari Indonesia tetap.