

BAB II

TINJUAN PUSAKA

2.1. Freight Forwarding

2.1.1 Definisi Freight Forwarding

Menurut Keputusan Menteri Perhubungan No. 10 Tahun 1988 dalam (Syahputra, 2018) Jasa pengurusan transportasi *Freight Forwarding* adalah usaha yang ditujukan untuk mewakili kepentingan pemilik barang untuk mengurus semua kegiatan yang diperlukan bagi terlaksananya pengiriman dan penerimaan barang melalui transportasi darat, laut atau udara yang dapat mencakup kegiatan : Penerimaan, penyimpanan, sortasi, pengepakan, penandaan, pengukuran, penimbangan, pengurusan penyelesaian dokumen, penerbitan dokumen angkutan, perhitungan biaya angkutan, klaim, asuransi atas pengiriman barang serta penyelesaian tagihan dan biaya-biaya lainnya berkenaan dengan pengiriman barang-barang tersebut sampai dengan diterimanya barang oleh yang berhak menerimanya.

2.1.2 Dokumen yang di perlukan Freight Forwarding

Dalam proses transportasi muatan, ada berbagai dokumen yang perlu dipersiapkan. Dokumen freight forwarding ini memiliki peran yang sangat penting karena tanpa dokumen ini, kegiatan transportasi muatan tidak dapat berjalan. Berikut adalah dokumen freight forwarding yang umum digunakan dalam proses transportasi muatan (Buletin PrahU-Hub, September 23, 2020) antara lain :

1. Dokumen Shipping Instruction (SI)

Shipping Instruction merupakan perintah pengapalan barang dan ditujukan kepada agen perwakilan dari kapal yang akan mengangkut barang tersebut. Umumnya, setelah melakukan trucking, barang muatan melakukan transportasi lanjut dengan ekspedisi muatan laut. Shipping instruction dibuat oleh perusahaan freight forwarding untuk memesan ruang kapal dan

container. Shipping Instruction juga memuat data-data muatan yang ada akan dikirimkan. Data – data ini akan menjadi dasar dari Bill of Loading. Data tersebut melanjutkan data yang tertera dalam Receiving Card (RC) dengan tambahan detail lainnya mengenai barang muatan yang akan dimuat dalam kapal. Shipping Order berisi:

- Nama shipper
- Nama consignee (penerima)
- Notify address
- Pelabuhan muat
- Pelabuhan tujuan
- Nama dan jenis barang
- Jumlah berat dan volum
- Commercial invoice
- Date (waktu)
- Notify party

2. Dokumen Release Order (RO)

Release Order (RO) adalah surat perintah pelepasan aset kontainer kepada pemilik atau pembeli. bentuk (RO) seperti permohonan izin penjemputan (kontainer) oleh atau atas nama pihak tertentu. Dalam (RO) berisi:

- a. Barcode: Barcode RO nantinya akan di scan saat sedang di depo untuk pemilihan kontainer.
- b. RO Number: Nomor Resi RO.
- c. Depo: Depo adalah tempat kontainer kosong bertempat.
- d. Service: Asal dan Tujuan Kontainer.
- e. Vessel/Voyage: Kapal yang akan mengantarkan dari tempat tujuan dan asal tujuan.

- f. Jumlah Kontainer dan Tipe Kontainer: Jumlah kontainer dan tipe kontainer yang akan dipesan

3. Dokumen Surat Perintah Muat

Perusahaan jasa ekspedisi mengeluarkan surat kepada pihak pertama (penjual). Dalam surat perintah muat, berisi tentang jenis muatan, jumlah muatan, berat muatan, nama & telepon pengemudi. Sebelum kontainer berjalan, perusahaan jasa ekspedisi harus memberikan surat jalan kepada perusahaan trucking sebagai bukti bahwa kontainer memperoleh izin untuk berangkat menuju pelabuhan untuk proses loading ke kapal

4. Dokumen Surat Jalan Pabrik

Penjual sebagai perusahaan dan pengirim barang akan mengeluarkan surat jalan pabrik terhadap jasa ekspedisi/trucking. Isi surat ini kurang lebih sama dengan jalan ekspedisi, perbedaannya terletak pada siapa yang mengeluarkan surat jalan pabrik ini. Jika melihat surat jalan ekspedisi, yang mengeluarkan surat adalah jasa ekspedisi, sedangkan surat jalan pabrik yang mengeluarkan adalah penjual atau pengirim barang.

5. EIR (Equipment Interchange Receipt)

Depo pelayaran mengeluarkan dokumen ini kepada trucking atau jasa ekspedisi. Dokumen ini, berdasarkan pemeriksaan atau survei atas kondisi container. Depo pelayaran memberikan dokumen EIR kepada pengangkut ketika memuat dan mengosongkan kontainer. Dokumen ini juga mencakup informasi kerusakan pada kontainer, untuk proses identifikasi kepada pihak yang bertanggung jawab.

EIR terdapat 2 macam, yaitu EIR pelabuhan asal dan pelabuhan tujuan. EIR berisikan:

- a. Daftar nomer peti kemas
- b. Kode kapal dan pelayaran

- c. Posisi Susun
- d. Posisi penyimpanan.

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

Bill of Lading adalah istilah yang sering digunakan dalam proses shipping. lebih singkatnya surat perjanjian pengangkutan antara shipper (pengirim) / consignee (penerima) dengan carrier (pelayaran). B/L sendiri memuat informasi lengkap mengenai nama pengirim, nama kapal, data muatan, pelabuhan muat dan pelabuhan bongkar, rincian freight, cara pembayarannya, nama consignee, jumlah B/L original, dan tanggal tanda tangan

7. *Delivery order (DO)*

Delivery Order (DO) adalah dokumen yang diberikan sebagai sebuah “perintah” yang dari pengirim kepada perusahaan freight forwarding untuk mentransportasikan barang dari satu tempat ke tempat lainnya. Umumnya, DO digunakan proses ekspedisi muatan darat (trucking) dimana barang akan “dijemput” oleh perusahaan freight forwarding. fungsinya adalah:

- a. Sebagai keterangan resmi terhadap pembelian barang dari pihak penjual kepada pihak pembeli.
- b. Memberikan rincian barang secara jelas.
- c. Sebagai tanda bukti bahwa pembeli telah menerima barang melalui tanda tangan yang tercantum pada Delivery Order.

2.1.3 Istilah – istilah dalam freight Forwarding

Pada era yang serba modern ini, pengetahuan seputar dunia trading atau perdagangan internasional ini selain menarik untuk dijadikan pembelajaran, tetapi juga sangat penting untuk diketahui secara detail sehingga tidak salah arah dan tidak salah kaprah ketika ingin memulai suatu bisnis yang berbasis

domestik supply dan trading ekspor-impor. Beberapa istilah – istilah dalam freight forwarder (Mister Exportir, Februari 24, 2022) antara lain :

a. *Lift On*

Mengangkat / menaikkan peti kemas dari chasis ke chasis lain atau dari chasis ke tempat penumpukan atau dari tempat penumpukan ke chasis.

b. *Lift Off*

Menurunkan peti kemas dari chasis ke chasis lain atau dari chasis ke tempat penumpukan atau dari tempat penumpukan ke chasis.

c. *Trucking*

Pengangkutan / penerimaan barang dari gudang ke gudang atau dari gudang ke pelabuhan atau dari pelabuhan ke gudang yang biasanya menggunakan alat transportasi seperti truk

d. *Stuffing/Loading*

Adalah proses pemuatan barang ekspor ke dalam kontainer atau truk angkutan. Istilah ini hanya berlaku untuk kegiatan ekspor saja.

e. *Unstuffing/Unloading*

Adalah proses pembongkaran dari dalam kontainer atau truk angkutan. Istilah ini hanya berlaku untuk kegiatan impor saja.

f. *Container Yard (CY)*

Kawasan di daerah pelabuhan yang digunakan untuk menimbun petikemas *Less Container Load (LCL)*, melaksanakan *stuffing* atau *unstuffing*, dan untuk menimbun *break-bulk cargo* yang akan di-*stuffing* ke petikemas atau di-*unstuffing* dari petikemas.

g. *Demurrage*

Adalah batas waktu pemakaian kontainer di dalam pelabuhan (CY) mulai bongkar (discharges) kapal sampai pintu ke luar pelabuhan (Get out) ataupun sebaliknya, mulai dari pintu masuk pelabuhan (Get in) sampai Muat (Loading) ke kapal.

h. Detention

Adalah batas waktu pemakaian kontainer di luar pelabuhan antara depot out (keluar gudang) kontainer maskapai pelayaran sampai masuk ke pintu pelabuhan (depot in) atau dari pintu keluar pelabuhan (depot out) sampai kontainer masuk ke gudang kontainer (depot in) maskapai pelayaran.

i. Free time demurrage dan detention

Adalah kebijakan dari maskapai pelayaran yang diberikan ke pihak pelanggan untuk penggunaan kontainer, mereka memberikan batasan dikarenakan kontainer tersebut akan digunakan kembali sebagai main bisnis maskapai pelayaran. Jadi, apabila penggunaan kontainer melebihi batas waktunya, mereka akan mengenakan biaya sewa yang disebut demurrage & detention.

j. Storage

Adalah biaya penumpukan kontainer di area tempat penimbunan sementara (TPS) dan biaya tersebut diberlakukan oleh pemilik/pengelola lahan tersebut kepada pengguna kontainer seperti pelabuhan, gudang berikat, dan lain-lain.

2.2. Ekspor

2.2.1 Pengertian Ekspor

J. Winardi mendefinisikan ekspor sebagai berikut: “Pengertian ekspor adalah semua produk (barang dan jasa) yang dijual kepada penduduk negara lain, ditambah dengan jasa-jasa yang diselenggarakan kepada penduduk negara tersebut berupa pengangkutan permodalan dan hal-hal lain yang membantu ekspor tersebut.”

2.2.2 Ketentuan Umum dan Persyaratan Ekspor

Berdasarkan Peraturan Menteri Perdagangan No.13/M-DAG/PER/3/2012 tentang Ketentuan Umum di bidang Ekspor, bahwa ekspor dapat dilakukan

oleh perorangan, perusahaan, Lembaga/badan usaha, baik berbentuk badan hukum atau bukan badan hukum.

1. Perorangan, yang telah memiliki:
 - a. Nomor Pokok Wajib Pajak (NPWP)
 - b. Dokumen lain yang dipersyaratkan dalam peraturan dalam peraturan perundang-undangan.

2. Perusahaan, Lembaga atau badan usaha yang telah memiliki:
 - a. Fotokopi Surat Izin Usaha Perdagangan (SIUP) atau izin usaha dari kementerian teknis atau lembaga pemerintah non kementerian atau instansi
 - b. Tanda Daftar Perusahaan (TDP)
 - c. Nomor Pokok Wajib Pajak (NPWP)
 - d. Dokumen lain yang dipersyaratkan dalam peraturan perundang-undangan.

2.2.3 Pengelompokan Barang Ekspor

Pengelompokan barang ekspor terdiri dari tiga jenis kelompok barang Menurut Hamdani dan Haikal (2017:27), yaitu:

1. Barang yang dibatasi Ekspornya

Pengaturan ekspor dilakukan dengan ketentuan perjanjian internasional, bilateral, regional, maupun multilateral dalam rangka:

 - a. Menjamin tersedianya bahan baku bagi industri dalam negeri;
 - b. Melindungi lingkungan dan kelestarian alam;
 - c. Meningkatkan nilai tambah;
 - d. Memelihara prinsip-prinsip K3LM;

Jenis barang yang di batasi ekspornya yaitu:

- A. Produk Pertanian dan Kehutanan
 - Kayu;
 - Kopi;
 - Sarang burung Wallow ke Republik Rakyat China;
 - Pupuk Urea Non Subsidi;

B. Produk Industri dan Pertambangan

- Perak dan Emas;
- *Precursor Non Farmasi*;
- Intan Kasar;
- Timah Batangan;

2. Barang yang dilarang Ekspornya

Pengaturan barang yang dilarang ekspornya ditetapkan dengan alasan sebagai berikut:

- a. Melindungi hak atas kekayaan intelektual;
- b. Melindungi kehidupan manusia dan Kesehatan;
- c. Merusak lingkungan hidup dan ekosistem;
- d. Mengancam keamanan nasional atau kepentingan umum termasuk sosial, budaya dan moral masyarakat dan berdasarkan perjanjian internasional atau kesepakatan yang telah ditandatangani dan diratifikasi oleh pemerintah.

Jenis Barang yang dilarang Ekspornya:

A. Produk Kehutanan

- Kayu Kasar;
- Kayu Simpai;
- Bantalan rel kereta api atau trem dari kayu;
- Kayu gergajian, dll

B. Produk Perikanan dan Kelautan

- Anak ikan arwana dan benih ikan botia hidup;
- Ikan botia hidup;
- Ikan napoleon wrasse;
- Benih ikan sidat;
- Calon induk dan induk udang penaeidae jenis udang windu;
- Calon induk dan induk udang penaeidae jenis udang jerbung dan kuruma ebi;
- Udang galah.

C. Produk Pertanian

- Karet alam spesifikasi (TSNR) atau Standar Indonesia Rubber (SIR) yang memenuhi SNI
- Karet alam dalam bentuk lain selain smoked sheet dan TSNR (SIR)

D. Produk Industri

- Sisa dan skrap ferro.ingot hasil peleburan kembali besi atau baja (kecuali yang berasal dari wilayah pulau batam)

E. Produk Pertambangan

- Biji timah, tinslag dan tailing
- Pasir alam

F. Produk yang masuk dalam daftar cities appendix

- Primate jenis
- Ikan paus, lumba-lumba, dll
- Binatang menyusui
- Burung
- Reptilian (binatang melata)
- Serangga
- Ikan arwana merah dan ikan arwana jenis Malaya
- Dan lain-lain

G. Produk Cagar Budaya

Cagar budaya berupa benda cagar budaya, bangunan cagar budaya, dan atau struktur cagar budaya yang memenuhi kriteria berusia lima puluh tahun atau lebih mewakili masa gaya paling singkat berusia lima puluh taun memiliki arti khusus bagi sejarah, ilmu pengetahuan, Pendidikan, agama, dan atau kebudayaan dan memiliki nilai budaya bagi penguatan kepribadian bangsa.

3. Barang yang Bebas Ekspornya

Pengaturan komoditi yang bebas ekspornya diantaranya bertujuan untuk diversifikasikan pasar dan untuk peningkatan daya saing. Keputusan menteri perdagangan nomor 13/M-DAG/PER/03/2012 tentang ketentuan umum dibidang ekspor.

2.2.4 Tahapan Ekspor

Tahapan ekspor adalah langkah-langkah yang harus dilakukan oleh eksportir apabila melakukan ekspor.

Menurut Hamdani dan Haikal (2017:78) tahapan ekspor adalah sebagai berikut :

1. Korespondensi.

Eksportir mengadakan korespondensi dengan importir luar negeri untuk menawarkan dan menegosiasikan komoditi yang akan dijualnya. Dalam surat penawaran kepada importir harus dicantumkan jenis barang, mutunya, harganya, kemasan, syarat-syarat pengiriman, dan sebagainya.

2. Pembuatan kontrak dagang.

Pembuatan kontrak dagang dapat dilakukan apabila importir menyetujui penawaran yang diajukan oleh eksportir maka importir dan eksportir membuat danandatangani kontrak dagang. Dalam kontrak dagang dicantumkan hal-hal yang disepakati bersama.

3. Penerbitan *Letter of credit* (L/C).

Penerbitan L/C dapat dilakukan setelah kontrak dagang ditanda tangani oleh pihak importir dan eksportir. L/C diterbitkan oleh pihak importir melalui bank korespondensi di negaranya dan mengirim L/C tersebut ke bank devisa di negara eksportir. Kemudian bank devisa yang ditunjuk memberitahukan diterimanya L/C atas nama eksportir kepada eksportir.

4. Eksportir menyiapkan barang ekspor.

Eksportir mempersiapkan barang-barang yang dipesan importer setelah diterimanya L/C. Keadaan barang-barang yang dipersiapkan harus sesuai dengan persyaratan yang tercantum dalam kontrak dagang dan L/C.

5. Eksportir mendaftarkan Pemberitahuan Ekspor Barang (PEB).

Eksportir mendaftarkan Pemberitahuan Ekspor Barang (PEB) ke Bea dan Cukai di pelabuhan muat dengan melampirkan uraian barang yang dikapalkan sampai diperoleh Nota Pelayanan Ekspor (NPE).

6. Pemesanan ruang kapal.

Eksportir memesan ruang kapal dengan mengirim *Shipping Intruccion* ke perusahaan pelayaran. Perusahaan pelayaran melakukan pengecekan kesediaanruang kapal, kemudian memberikan D/O (*Delivery Order*) untuk megambil *container* di depo *container* yang di tunjuk. Sedangkan untuk *Less Container Load* (LCL) barang dikirimkan ke *Container Freight Station* (CFS).

7. Pengiriman barang ke pelabuhan

Eksportir sendiri dapat mengirim barang ke pelabuhan. Pengiriman dan pengurusan barang ke pelabuhan dan ke kapal dapat juga dilakukan oleh perusahaan jasa pegiriman barang (*freight forwarding/EMKL*). Dokumen- dokumen ekspor disertakan dalam pengiriman barang ke pelabuhan dan ke kapal.

8. Pemeriksaan Bea Cukai

Di pelabuhan dokumen ekspor diperiksa oleh pihak Bea Cukai. Apabila diperlukan barang-barang yang akan diekspor diperiksa juga oleh Bea Cukai. Apabila barang dan dokumen telah sesuai dengan ketentuan maka Bea Cukai menandatangani pernyataan persetujuan muat yang ada pada PEB.

9. Pemuatan barang ke kapal

Pihak Bea Cukai menandatangani pernyataan muat yang ada di PEB kemudian barang dapat dimuat ke atas kapal. Pihak pelayaran akan menerbitkan *Bill of Lading* (B/L) yang kemudian di serahkan pada eksportir.

10. Surat Keterangan Asal (SKA)

Exportir sendiri atau perusahaan freight forwarder atau EMKL memfiat pemuatan barangnya dan mengajukan permohonan atau ke kantor Dinas Departemen Perdagangan atau memperoleh SKA apabila diperlukan.

11. Pencairan L/C

Dokumen ekspor yang sudah lengkap dan benar sesuai *Sales Contract* (SC) atau *Letter of Credit* (L/C) kemudian di sampaikan ke Bank Devisa, untuk memperoleh pembayaran dari Bank (pencairan L/C).

12. Pengiriman barang ke importir

Selama barang dalam perjalanan dari pelabuhan muat ke pelabuhan tujuan, Bank Devisa mengirim dokumen ekspor ke bank importir. Di samping itu eksportir mengirim satu set lengkap copy dokumen kepada importir.

2.3. Pengertian Depo dan Peti Kemas

2.3.1 Definisi Depo Peti kemas

Suatu tempat didalam atau diluar Daerah Lingkungan Kerja Pelabuhan (DLKP) yang berfungsi untuk kegiatan penyimpanan, penumpukan, pembersihan atau pencucian, perawatan, perbaikan, pemuatan, pembongkaran, serta kegiatan lain yang mendukung kelancaran penanganan Peti Kemas kosong (*empty*) yang akan dipakai untuk kegiatan export pada umumnya dan khususnya export nonmigas. (KM Menteri Perhubungan No. 47 Tahun 2008 - Bab I Pasal 1:2) Diganti dengan PERMENHUB,PM No.83 thn 2016

2.3.2 Definisi Peti Kemas

Peti kemas (Cargo Container) adalah peti kemas kotak yang memenuhi persyaratan teknis sesuai dengan standar internasional (International Standard Organization), sebagai alat atau pengangkut barang. (PERMENHUM, PB NO 83 thn 2016).

2.3.3 Keunggulan dan Keuntungan Menggunakan Peti Kemas

Pengapalan barang pada umumnya telah memakai kontainer dengan ukuran 20 feet dan 40 feet. Sebagai alat transport.

Menurut Hamdani dan Haikal (2017:80) kontainer memiliki banyak keunggulan yaitu:

- a. Bersifat tetap dan cukup kuat untuk digunakan berulang kali.
- b. Dirancang khusus untuk mengangkut muatan dari suatu moda ke moda angkutan yang lain tanpa mengeluarkan muatannya.
- c. Dipasang alat yang siap untuk penanganan khusus pemindahannya dari suatu moda ke moda lain.
- d. Dirancang sedemikian rupa sehingga mudah untuk mengisi dan mengosongkannya

Menurut Hamdani dan Haikal (2020:80) memakai kontainer atau peti kemas memiliki banyak keuntungan antara lain:

- a. Bagi eksportir/importir
 - Perlindungan terhadap muatan dari kerusakan, pencurian dan kontaminasi.
 - Menghemat biaya pengepakan atau pembungkusan.
 - Biaya rendah karena waktu pemindahan atau transit time nya lebih singkat.
 - Pengurangan biaya transport di darat dan biaya penanganan (handling).
- b. Bagi pemilik kapal atau perusahaan pelayaran
 - Pengurangan masa labuh (port-time) yang mengakibatkan pindah tempat (turn around) yang cepat.
 - Kapasitas pemakaian (utilization) menjadi lebih besar karena kecepatan turn around tersebut.

- Pengurangan jumlah claim.
 - Pindah kapal (transshipment) lebih cepat dan aman.
- c. Bagi perusahaan pengiriman (Freight Forwarder)
- Freight forwarders* sebagai *NVOCC (Non Vessel Operating Common Carrier)* memiliki kesempatan yang lebih baik dalam melakukan:
- Konsolidasi (Consolidation)
 - Pelayanan dari pintu ke pintu (Door to door service)
 - Pelayanan distribusi (Distribution Service)

2.4. Jenis-jenis Peti Kemas

2.4.1 Jenis – jenis Peti Kemas

International Standard Organization (ISO) membagi jenis Peti kemas dalam tujuh golongan yaitu:

1. General Cargo Container

Adalah Peti Kemas yang dipakai untuk mengangkut muatan umum (General Cargo). Peti kemas yang termasuk dalam general cargo adalah:

a. General Purpose Container



Gambar 2.1 General Purpose Container

Sumber: <https://arthanugraha.com/mengenal-peti-kemas-kontainer/>

Peti kemas yang digunakan untuk mengangkut kargo berupa barang-barang yang tidak mempunyai spesifikasi khusus ataupun penanganan khusus dapat menggunakan peti kemas jenis ini.

b. Open Side Container



Gambar 2.2 Open Side Container

Sumber: <https://arthanugraha.com/mengenal-peti-kemas-kontainer/>

Peti kemas ini mempunyai pintu di salah satu sisinya. Dipakai untuk mengangkut kargo yang mempunyai ukuran yang melebar, seperti misalnya kargo berupa mesin industri.

c. Open Top Container



Gambar 2.3 Open Top Container

Sumber: <https://arthanugraha.com/mengenal-peti-kemas-kontainer/>

Peti kemas ini mempunyai bagian atas yang bisa dibuka. Digunakan untuk kargo yang mempunyai tinggi ukuran yang melebihi dari tinggi peti kemas.

d. Ventilated Container



Gambar 2.4 Ventiled Container

Sumber: <https://arthanugraha.com/mengenal-peti-kemas-kontainer/>

Peti kemas ini mempunyai ventilasi di sisi-sisinya. Digunakan untuk kargo yang memerlukan sirkulasi udara, misalnya saja untuk kargo yang berupa biji kopi.

2. Thermal Container

Adalah Peti kemas yang dilengkapi dengan pengatur suhu. Peti kemas yang termasuk kelompok Thermal adalah:

a. Insulated Container



Gambar 2.5 Insultad Container

Sumber: <https://arthanugraha.com/mengenal-peti-kemas-kontainer/>

Peti kemas jenis ini digunakan untuk kargo yang berupa barang yang membutuhkan perlakuan khusus untuk suhunya dengan mempertahankan suhu agar tidak terpengaruh dengan suhu di luar peti kemas.

b. Reefer Container



Gambar 2.6 Reefer Container

Sumber: <https://arthanugraha.com/mengenal-peti-kemas-kontainer/>

Peti kemas ini digunakan untuk kargo yang selalu memiliki suhu rendah (dingin) yang terkontrol. Biasanya digunakan untuk pengiriman barang – barang perishable / yang mudah rusak atau busuk seperti daging, ikan, sayur dan buah buahan agar dapat lebih tahan lama.

3. Tank Container



Gambar 2.7 Tank Container

Sumber: <https://arthanugraha.com/mengenal-peti-kemas-kontainer/>

Peti kemas berupa tangki ditempatkan dalam kerangka peti kemas yang digunakan untuk muatan cair (bulk liquid) maupun gas (bulk gas).

4. Dry bulk Container



Gambar 2.8 Dry Bulk Container

Sumber: <https://arthanugraha.com/mengenal-peti-kemas-kontainer/>

Peti kemas jenis ini digunakan terutama untuk mengangkut muatan dalam bentuk curah (bulk cargo), seperti butiran, bahan pakan, rempah-rempah.

5. Platform Container

Adalah Peti kemas yang terdiri dari lantai dasar. Peti kemas yang termasuk kelompok ini adalah:

a. Flat Rack Container



Gambar 2.9 Flat Rack Container

Sumber: <https://arthanugraha.com/mengenal-peti-kemas-kontainer/>

Peti kemas jenis ini digunakan khususnya untuk mengangkut muatan berat (*Alat berat/Heavy lift* dan kargo *overheight* atau *overwidth*).

b. Platform Based Container



Gambar 2.10 Platform Based Container

Sumber: <https://arthanugraha.com/mengenal-peti-kemas-kontainer/>

Peti kemas jenis ini dipergunakan untuk muatan dengan ukuran lebih besar dan beratnya melebihi standar muatan pada umumnya.

2.5. Pelayaran Terbesar di Dunia

Pada kegiatan perdagangan internasional atau yang sering disebut dengan export – import bagi setiap negara didunia ini pasti sangat dipengaruhi oleh adanya jasa perusahaan pelayaran yang terlibat di dalamnya, Khususnya pengiriman via kapal laut. Perusahaan inilah yang melakukan aktivitas perpindahan barang dari satu negara ke negara lainnya dengan kapasitas besar atau kontainerisasi. Melihat dari perkembangan yang cukup pesat dari perusahaan pelayaran dunia saat ini (“Mister Exportir”)

1. Maersk Line (AP Moller- Maersk Group)

- Tahun Berdiri :1904
- Kantor Pusat : Kompehagen, Denmark.
- Asset : 659 kapal induk (Mother Vessel) dan TEU 3,292,689 Units

Perusahaan Maersk Line Group yang bermarkas di Kompehagen, Denmark ini memang dikenal sebagai perusahaan pelayaran raksasa saat ini dan mampu mempertahankan gelarnya sebagai “The Biggest Shipping Company” mulai dari tahun 1996 hingga sekarang. Dengan memiliki lebih dari 600 kapal induk yang tersebar diseluruh perairan dunia, kini perusahaan

Maersk lines memiliki nama yang dikenal cukup luas baik itu didunia EMKL (ekspedisi muatan kapal laut) maupun dibursa efek internasional.

2. MSC (Mediterranean Shipping Company)

- Tahun Berdiri : 1970
- Kantor Pusat : Jenewa, Swiss.
- Asset : TEU 2,790,893 Units

MSC adalah perusahaan pelayaran terbesar nomor dua didunia saat ini. Meskipun kantor pusatnya berada di Jenewa- Swiss, akan tetapi saham perusahaan raksasa pelayaran satu ini banyak didominasi oleh perusahaan italia sehingga kerap disebut sebagai basis perusahaan negara Roma- Italia. Kini MSC sudah beroperasi hampir diseluruh pelabuhan utama disetiap negara.

3. CMA-CGM

- Tahun Berdiri : 1978
- Kantor Pusat : Marseille , Prancis.
- Asset : TEU 2,419,904 Units

Sebagai perusahaan pelayaran raksasa nomor tiga didunia asal perancis, CMA-CGM telah beroperasi lebih dari 400 pelabuhan didunia dan telah memasuki bursa saham di 150 negara. Selain itu, pelayaran raksasa ini memiliki lebih dari 2,4 juta TEU yang menjadikan mereka sebagai pelayaran terbesar nomor tiga hingga saat ini.

4. COSCO (China Ocean Shipping Container)

- Tahun Berdiri : 1961
- Kantor Pusat : Beijing, China.
- Asset : TEU 1,558,097 Units

Perusahaan pelayaran terbesar nomor empat didunia jatuh kepada COSCO. Shipping company asal China ini memang sangat familiar dan exis khususnya di Indonesia sejak 1980. Sebagai pelayaran yang berdiri pada tahun 1961 di Beijing, China, kini COSCO memiliki lebih dari 1,5 juta TEU

dan telah memasuki bursa saham hampir di 150 negara termasuk di Indonesia.

5. EVERGREEN MARINE CORP.

- Tahun Berdiri : 1968
- Kantor Pusat : Taiwan
- Asset : TEU 961,334 Units

Peringkat kelima jatuh pada perusahaan pelayaran yang serba hijau ini, Evergreen Marine namanya. Berdiri sejak 1968 dan bermarkas di Taiwan, shipping company ini telah memiliki 240 port operasi di 80 negara serta memiliki lebih dari 950,000 TEU. Evergreen kini telah ekspansi ke berbagai belahan dunia termasuk Indonesia. Asia Timur, Amerika tengah dan utara adalah rute tersibuk pelayaran hijau ini.

6. HAPAG-LYOD

- Tahun Berdiri : 1970
- Kantor Pusat : Hamburgh, Germany.
- Asset : TEU 923, 221 Units

Posisi nomor enam digarap oleh perusahaan pelayaran asal Jerman, Hapag-Lyod Shipping Company. Sebagai perusahaan yang berdiri sejak 1970 dan bermarkas di Hamburgh, Jerman, kini Hapag-Lyod telah memiliki lebih dari Sembilan ratus ribu TEU sehingga menjadikan shipping company ini salah satu terbesar didunia.

7. APL (American President Lines)

- Tahun Berdiri : 1848
- Kantor Pusat : Singapore
- Asset : TEU 697,098 Units

American President Lines (APL) adalah perusahaan pelayaran terbesar nomor tujuh didunia. Sebagai salah satu shipping company tertua dan telah berdiri sejak 1848 dan kini telah memindahkan kantor pusatnya dari Amerika ke Singapore. Walaupun keadaan demikian, APL berhasil

mempertahankan gelarnya sebagai salah satu pelayaran terbesar dan kini telah memiliki armada hingga TEU 697,098. APL merupakan Perusahaan Pelayaran terbaik kategori akuntansi kargo jarak pendek.

8. YML (Yang Ming Lines)

- Tahun Berdiri : 1972
- Kantor Pusat : Taiwan
- Asset : TEU 589,855 Units

YML merupakan salah satu perusahaan pelayaran yang masuk dalam kategori “Top 10 The Largest Shipping Company in The World” dengan memiliki total armada hampir 590 ribu TEU dan menjadikannya sebagai pelayaran terbesar nomor delapan didunia (Versi Mister Exportir). Selain itu, Yang Ming Line Group ini telah berdiri sejak 1972 dan bermarkas di Taiwan.

9. OOCL (Orient Overseas Container Lines)

- Tahun Berdiri : 1947
- Kantor Pusat : Hongkong
- Asset : TEU 571,549 Units

Salah satu perusahaan pelayaran kontainer ini sangat exis diindonesia. OOCL merupakan perusahaan yang berpusat diHongkong dan telah berdiri pada tahun 1947. Akan tetapi, OOCL juga telah memiki kantor perwakilannya di indonesia sejak 1976. Dengan demikian, perusahaan ini layak mendapatkan gelar sebagai salah satu perusahaan pelayaran terbesar didunia urutan yang ke-sembilan. Kini OOCL telah memiliki lebih dari 571 ribu TEU pada tahun 2021 ini.

10. MOL (Mitsui OSK Lines)

- Tahun Berdiri : 1886
- Kantor Pusat : Tokyo, Jepang.
- Asset : TEU 509,299 Units

Pelayaran asal Jepang ini berhasil menjajarkan namanya menjadi perusahaan pelayaran terbesar kesepuluh. Berdiri sejak 1886 dan berpusat di Tokyo, Jepang. Kini MOL shipping company telah memiliki armada sebanyak 509,299 TEU sehingga menjadikan MOL sebagai “Top 10 The Biggest and The Largest Shipping Company in The World”.

Sebagai tambahan, saat ini, ada 6.228 kapal aktif pada perdagangan kapal kontainer, dengan total kontainer 21.846.447 TEU. Maersk (shipping) saat ini menjadi ‘penguasa’ armada terbesar dari industri kapal kontainer yang, secara kumulatif, memiliki kapasitas untuk membawa lebih dari 3,2 juta kontainer TEU. Ini merupakan 16,7% dari pangsa pasar, yang selanjutnya diikuti Mediterranean Shg Co., CMA CGM Group, COSCO Container Lines dan Evergreen Line, dan lain-lain.

2.6. Istilah dalam Penggunaan *Container*

Menurut Hamdani dan Haikal (2017:147) istilah dalam penggunaan container sebagai berikut:

1. Full Container Load (F.C.L)

Full Container Load, yaitu container terdiri dari satu jenis barang, baik pengirim/supplier maupun penerima barang/importir terdiri dari satu orang.

2. Less Container Load (L.C.L)

Less Container Load, yaitu container yang berisi berbagai jenis barang, baik pengirim/supplier maupun penerima barang/importir lebih dari satu orang. Container Freight Station (CFS) yaitu tempat penumpukan container status LCL, disini muatan di Stuffing dan di Stripping.

3. Container Freight Station (CFS)

CFS adalah tempat penumpukan container status LCL, disini muatan di Stuffing dan di Stripping. Karena barang Container status LCL milik

beberapa importir maka dipelabuhan pembongkaran dikeluarkan (stripping) Freight Container Station.

4. *Stripping (Unstuffing)*

Stripping atau yang biasa disebut juga unstuffing adalah pengeluaran barang dari dalam container, misalnya untuk pemeriksaan oleh Bea & Cukai.

5. *Stuffing*

Stuffing adalah pengisian/memasukkan barang kedalam container.

6. *Roll On (masuk) dan Roll Off (keluar)*

RORO adalah istilah untuk sistem kerja kapal di mana kendaraan bisa masuk dan keluar dengan sendirinya dengan mesin penggerak pada masing-masing kendaraan. Kapal hanya menyediakan pintu rampa yang bisa naik turun dan terhubung dengan dermaga Pelabuhan.

2.7. Alat Bongkar Muat *Container*

Menurut Hamdani dan Haikal (2017:148) istilah dalam penggunaan container sebagai berikut:

1. Crane container (*Quay Crane*)

Crane container (*Quay Crane*) adalah peralatan bongkar muat yang berfungsi untuk membongkar atau memuat petikemas / container dari kapal ke Dermaga / Daratan.

2. Forklift angkat beban dari samping (*Side Container Loader*).

Side Container Loader adalah peralatan untuk melayani petikemas kosong atau empty *container* cara mengangkatnya melalui samping pada badan *container*.

3. Forklift angkat beban dari atas (Top Container Loader).

Top Container Loader adalah peralatan untuk melayani petikemas kosong atau *empty container* cara mengangkatnya melalui atas *container*.

4. Transtainer

Transtainer adalah alat yang digunakan untuk menstacking container (menumpuk container) dilapangan penumpukan.

5. Straddle Carrier

Straddle Carrier adalah alat bongkar muat mekanis di dermaga untuk menangani petikemas. alat ini digunakan untuk mengangkat muatan yang berukuran panjang dan dapat mengangkut petikemas lebih dari satu.

Digunakan di dermaga untuk memindahkan muatan dari railcar ke chassis truck dan sebaliknya, dan dapat pula memuat atau membongkar serta menyusun petikemas hingga 4 susun.