

BAB II

LANDASAN TEORI

A. Tinjauan Pustaka

1. Efektivitas

Menurut Ravianto dalam Masruri (2014), “efektivitas adalah seberapa baik pekerjaan yang dilakukan, sejauh mana orang menghasilkan keluaran sesuai dengan yang diharapkan” ini berarti bahwa apabila suatu pekerjaan dapat diselesaikan dengan perencanaan, baik dalam waktu, biaya maupun mutunya, maka dapat dikatakan efektif. Sedangkan pengertian efektivitas menurut Subagyo dalam Budiani (2009) “efektivitas adalah kesesuaian antara output dengan tujuan yang ditetapkan. Efektivitas adalah suatu keadaan yang terjadi karena dikehendaki”. Adapun pengertian efektivitas menurut Bungkaes (2013) “efektivitas adalah hubungan antara output dan tujuan”. Dalam artian efektivitas merupakan ukuran seberapa jauh tingkat output, kebijakan dan prosedur dari organisasi mencapai tujuan yang ditetapkan.

Dari beberapa pengertian efektivitas tersebut maka dapat disimpulkan bahwa efektivitas adalah kinerja yang dapat menghasilkan output sesuai dengan perencanaan, target, atau tujuan melalui manajemen kerja yang baik dan sesuai dengan prosedur, baik dari pihak regulator, operator, dan sarana prasarana. Kaitannya dengan efektivitas penanganan petikemas di lapangan penumpukan yaitu mengenai penanganan petikemas di lapangan

penumpukan yang sesuai prosedur dan dapat mengatasi faktor-faktor hambatan yang ada sehingga mendapatkan hasil atau *output* yang sesuai dengan perencanaan atau target yang telah ditentukan baik dari segi waktu, ataupun biaya.

2. Tarif Pelayanan Jasa Pelabuhan

(Sumardi, 2000:58) Pengertian dari tarif dapat bermacam-macam tergantung dari sisi mana kita meninjaunya. Dari sisi pemerintah tarif dapat diartikan sebagai *selling price* atau harga pedoman tertinggi dari suatu produk baik yang berupa barang maupun jasa yang menentukan harga jual. Sehingga tarif yang ditetapkan oleh pemerintah dalam transaksi jual beli suatu produk ditetapkan sebagai harga pokok dan mempunyai fungsi sebagai pengendali.

Dari sisi pengguna jasa tarif berarti harga yang disebabkan oleh mekanisme pasar karena adanya permintaan dan penawaran (*demand* dan *supply*) terhadap suatu produk. Dalam kondisi yang demikian pihak produsen akan menginginkan tarif yang tinggi untuk pengembalian biaya pokok produksi ditambah dengan keuntungan. Dilain pihak konsumen menginginkan tarif yang rendah. Sehingga akan terjadi negosiasi untuk tarif yang disepakati.

Dari sisi pengusaha tarif dapat diartikan sebagai harga produk barang/jasa yang telah diberikan oleh penjual/penyedia jasa. Tarif yang dikenakan sesuai dengan kualitas barang/pelayanan yang diberikan.

(Herman Budi Sasono, 2012:27) Jenis tarif jasa kepelabuhanan adalah suatu pungutan atas setiap pelayanan yang diberikan oleh penyelenggara pelabuhan laut kepada pengguna jasa kepelabuhanan.

Berdasarkan beberapa pengertian tarif diatas dapat disimpulkan bahwa tarif jasa pelabuhan adalah harga jasa untuk setiap jenis pelayanan yang terdapat di dalam area pelabuhan (*port pricing*). Dasar dikenakannya tarif tersebut adalah karena ada pihak yang memberikan/menyediakan jasa yaitu pelabuhan itu sendiri, sehingga tarif yang diberlakukan harus jelas besarannya dan pelayanan yang diberikan. Adapun fungsi dikenakannya

tarif sebagai berikut:

- a. Tarif jasa pelabuhan merupakan jantung bagi kelangsungan hidup pelabuhan.
- b. Tarif jasa pelabuhan berfungsi sebagai alat pengendali untuk menjamin dan mendorong penggunaan sumber daya secara optimal.
- c. Tarif jasa pelabuhan sebagai alat manajemen untuk mengendalikan operasional dan pengembangan usaha pelabuhan.
- d. Tarif jasa pelabuhan berfungsi menjamin pengguna jasa untuk mendapatkan pelayanan dan kepastian berusaha.

Dilihat dari paparan diatas tarif memiliki fungsi yang sangat penting atau dapat dikatakan sebagai unsur utama dalam pengembangan pelabuhan karena berkaitan dengan pendapatan pelabuhan. Seluruh pelayanan yang berada pada pelabuhan akan dikenakan tarif sesuai yang ditetapkan, berikut adalah jenis tarif pelayanan jasa kepelabuhanan:

- a. Tarif pelayanan jasa kapal

Tarif pelayanan jasa kapal dibedakan untuk kapal dalam dan luar negeri, berikut tarif pelayanan jasa kapal:

- 1) Tarif pelayanan jasa labuh
- 2) Tarif pelayanan jasa pemanduan
- 3) Tarif pelayanan jasa penundaan
- 4) Tarif pelayanan jasa tambat

- b. Tarif pelayanan jasa barang

Berikut macam-macam tarif pelayanan jasa barang di pelabuhan:

- 1) Tarif pelayanan jasa dermaga
 - 2) Tarif pelayanan jasa penumpukan baik penumpukan di gudang maupun di lapangan penumpukan.
- c. Tarif pelayanan jasa alat
- d. Tarif pelayanan jasa kepelabuhanan lainnya, pelayanan yang disediakan oleh pelabuhan terdiri dari:
- 1) Tarif pelayanan terminal penumpang
 - 2) Tarif tanda masuk pelabuhan
 - 3) Tarif pelayanan air bersih
 - 4) Tarif pelayanan listrik
 - 5) Tarif penggunaan perairan pelabuhan
 - 6) Tarif pelayanan kepelabuhanan lainnya.

Untuk menghindari tarif yang tidak sesuai dengan pelayanan yang diberikan pelabuhan, penentuan tarif harus memiliki pola penataan yang baik sehingga dapat disesuaikan dengan pelayanan dan keadaan yang terjadi. Namun dalam penentuan tarif harus memiliki prinsip yaitu konsisten dengan visi dan tujuan perusahaan, tarif sangat terkait dengan kondisi pasar. Sehingga pola penataan tarif dapat disesuaikan dengan keadaan/kondisi yang sedang terjadi pada saat itu baik dari faktor luar maupun dalam. Dalam menentukan tarif untuk pelayanan jasa kapal dan barang Badan Usaha Pelabuhan juga perlu berkonsultasi dengan Menteri Perhubungan terlebih dahulu dan mengumumkan tentang harga tarif pelayanan jasa sekurang-kurangnya 2 (dua) bulan sebelum diberlakukan.

Berikut merupakan pola dalam penataan sistem pentarifan:

a. Formulasi penyesuaian tarif secara berkala

Dalam rangka mengantisipasi semakin tertinggalnya waktu pemberlakuan tarif dengan kenaikan harga-harga secara umum, maka perlu ditetapkan pola penetapan tarif melalui bentuk formulasi yang memperhitungkan kenaikan *variable* terkait.

b. Tarif promosi

Pada kondisi dimana suatu pelabuhan memiliki potensi pertumbuhan pelayanan, namun karena kondisi tertentu, kenaikan throughput tidak sebanding dengan fasilitas yang tersedia, maka dalam rangka optimalisasi fasilitas dan peralatan diperlukan kebijakan penetapan tarif promosi untuk merangsang pengguna jasa menggunakan fasilitas dan peralatan pelabuhan.

c. Tarif pelabuhan cabang dan tarif individu

Pada kondisi jenis pelayanan tertentu sering kali memiliki variabilitas yang tinggi untuk masing-masing Cabang Pelabuhan, seperti misal untuk jenis pelayanan air, listrik dan telepon, maka agar besaran tarif dapat terkait dengan biaya eksploitasi yang berlainan, diperlukan kebijakan pentarifan dengan pola tarif pelabuhan Cabang (pemberian otonomi).

Dalam hal suatu pelabuhan memerlukan penetapan tersendiri dibanding dengan pelabuhan lainnya, maka diperlukan pola "*individual port tariff*"

d. Tarif kesepakatan

Dimungkinkan adanya tarif berdasarkan kesepakatan dengan mengacu pada tarif pedoman (ketentuan yang berlaku) antara kedua belah pihak yang bersangkutan.

e. Pola subsidi silang

Posisi saat ini biaya pokok di pelabuhan utama dibanding dengan pelabuhan lainnya lebih kecil dibanding besaran tarif yang berlaku, sehingga sering kali pelabuhan non utama menderita kerugian untuk itu perlu dilakukan pola subsidi silang agar di pelabuhan non utama pola penetapan besaran tarif bisa ditekan lebih rendah dibanding di pelabuhan utama.

f. Pentarifan dengan pola "*Production Line*". Yaitu pola pentarifan berdasarkan "*Line of Business*" yang dikaitkan dengan pola standarisasi produktivitas dari masing-masing aktivitas pelayanan jasa kepelabuhanan, meliputi kegiatan secara terus menerus (*continues activity*), kegiatan secara bertahap/ berkala dan kegiatan antara terus menerus dan bertahap. Pola tersebut akan membutuhkan :

1) Tarif diferensiasi

Yaitu pola penetapan tarif menurut aktivitas pelayanan dikaitkan dengan segmentasi pasar

2) Tarif *reward* dan *penalty*

Yaitu pola penetapan tarif melalui *discount* tarif kepada kegiatan yang mencapai target operasi dan tarif *penalty* kepada pengguna jasa yang tidak mencapai target operasi.

3) Tarif paket

Yaitu pola penetapan tarif dengan memberikan kemudahan bagi pengguna jasa melalui pembayaran secara paket kegiatan tertentu.

4) Tarif progresif

Yaitu pola penetapan tarif menurut dimensi waktu, jika semakin lama menggunakan layanan jasa tersebut maka biaya yang dibayarkan juga akan semakin besar.

Dalam pola penentuan tarif disebutkan adanya tarif progresif yang mana tarif progresif merupakan tarif yang mulai dikenakan di Terminal Petikemas Semarang. Pengertian progresif adalah suatu perubahan yang terjadi yang sifatnya maju, meningkat, meluas, berkelanjutan atau bertahap selama periode waktu tertentu baik secara kuantitatif ataupun kualitatif. Dalam bidang politik, progresif artinya orang yang mendukung ide-ide baru dan perubahan sosial yang modern. Sementara pengertian progresif dalam musik adalah musik yang mencoba ide-ide baru atau tidak biasa, terkadang terkesan tidak *easy listening*. Pengertian progresif dalam kesehatan adalah meningkatnya cakupan atau ruang lingkup sesuatu. Contohnya apabila ada suatu penyakit kanker yang progresif berarti penyakit tersebut terus meningkat tingkat keparahannya yang berarti kondisi pasien akan menjadi semakin memburuk. Kita semua tentu menyukai peningkatan atau perubahan ke arah yang lebih baik. Misalnya dalam suatu

kompetisi bermusik yang banyak kita saksikan di televisi, bagaimana seorang kontestan dalam kontes musik yang awalnya masih grogi lama kelamaan mulai bisa menguasai panggung hingga dapat menyedot perhatian penonton. Dapat dikatakan kontestan tersebut perkembangannya cukup progresif. Pengertian progresif adalah segala sesuatu yang sifatnya meningkat ke arah yang lebih baik atau lebih maju. Istilah ini digunakan dalam berbagai bidang kehidupan, misalnya istilah pajak progresif, hukum progresif, partai progresif, bahkan musik progresif.

Berdasarkan pengertian progresif diatas dapat dikatakan tarif progresif merupakan tarif yang nilainya akan naik seiring dengan lamanya masa yang di gunakan. Tarif yang dikenakan dengan pola progresif akan naik sesuai dengan perhitungan lamanya konsumen menggunakan pelayanan. Pemberlakuan tarif progresif dimulai dari hari ketiga petikemas ditumpuk di lapangan petikemas, dengan 2 hari *free* masa penumpukan. Tarif yang dikenakan setelah masa *free* tersebut dapat naik 100%, 200%, 300% bahkan dapat lebih.

3. Terminal Petikemas

(Sumardi, 2000:7) Terminal adalah suatu tempat untuk menampung kegiatan yang berhubungan dengan transportasi.

Menurut Winkleman (2002) “dari data statistik menunjukkan bahwa lebih dari 90% (sembilan puluh persen) kargo Internasional diangkut melalui moda laut dengan pelabuhan sebagai transfer *interface*-nya”

petikemas merupakan bentuk kemasan muatan yang efisien dan efektif untuk pengiriman barang. Sehingga dibutuhkan dukungan sarana dan prasarana untuk memperlancar arus petikemas di pelabuhan, salah satu prasarana yang dibutuhkan untuk memperlancar arus petikemas adalah Terminal Petikemas. Terminal Petikemas adalah tempat penimbunan sementara terkait dengan aktivitas membongkar dan memuat petikemas dari dan ke kapal dan menyediakan peralatan dan fasilitas khusus yang memadai serta didukung dengan kompetensi SDM dalam memperlancar kegiatan bongkar muat petikemas. Menurut Keputusan Presiden Republik Indonesia Nomor 52 Tahun 1987 tentang Terminal Petikemas “terminal petikemas adalah tempat tertentu di daratan dengan batas-batas yang jelas, dilengkapi dengan sarana dan prasarana angkutan barang untuk tujuan ekspor dan impor dengan cara pengemasan khusus, sehingga dapat berfungsi sebagai pelabuhan” terminal petikemas merupakan area di dalam pelabuhan yang diusahakan oleh BUMN di bawah kementerian perhubungan sebagai lahan proses kegiatan petikemas.

Petikemas memerlukan sarana dan prasarana khusus dalam penanganannya. Sebuah terminal petikemas memerlukan seperangkat peralatan guna mendukung proses pergerakan petikemas tersebut. Beberapa peralatan yang ada di terminal petikemas guna menunjang kegiatan bongkar muat maupun penanganan petikemas adalah sebagai berikut:

- a. *Shore (quay) crane*. Adalah alat yang diperlukan untuk membongkar atau memuat petikemas dari atau ke dalam kapal.
- b. *Spreader*. Yaitu peralatan yang merupakan bagian dari *quay crane* yang berfungsi untuk mengangkat petikemas dalam berbagai ukuran.
- c. *Head Truck*. Adalah truk untuk mengangkut petikemas dari kapal yang ada di dermaga yang dipindahkan melalui *quay crane* ke lapangan penumpukan (*Container Yard/CY*) atau sebaliknya.
- d. *Chassis*. Adalah bagian belakang truk yang digandengkan ke *head truck* untuk meletakkan petikemas.
- e. *Container Crane (CC)* Adalah *crane* atau alat yang digunakan untuk memindahkan petikemas dari kapal ke atas truk dan sebaliknya.
- f. *Transtainer* atau *Rubber Tyre Gantry Crane (RTG)* Adalah *crane* atau alat yang digunakan untuk memindahkan petikemas dari atas truk ke lapangan penumpukan dan menumpuknya (*stack*) di lapangan penumpukan yang sudah ditentukan atau sebaliknya. Pada dasarnya *Rubber Tyre Gantry Crane* adalah sama dengan *Container Crane* akan tetapi ada perbedaan dalam cara berjalan dan sumber energinya, *Container Crane* cara berjalannya dengan menggunakan rel seperti kereta api. Kemudian sumber energi *Container Crane* adalah menggunakan listrik. Sementara *Rubber Tyre Gantry Crane* berjalan menggunakan roda. Sumber energi *Rubber Tyre Gantry Crane* adalah menggunakan bahan bakar solar.
- g. Sistem informasi untuk mencatat dan merekam lokasi dan semua

proses transaksi yang telah dilakukan terhadap semua petikemas. Proses ini dilakukan melalui *Hand Held Terminal* (HHT) dan *Vehicle Mounted Terminal* (VMT) yang terhubung dengan Sistem LAN melalui gelombang RF.

- h. *Top Loader, Side Loader, Reach Steaker*. Adalah alat yang digunakan untuk mengangkat dan memindahkan petikemas.
- i. *Forklift Electric*. Adalah alat yang digunakan untuk membantu proses *stuffing* dan *stripping* muatan ke dalam petikemas.

Sebuah terminal petikemas akan meningkat pelayanannya apabila peralatan yang ada di terminal tersebut memadai untuk melakukan kegiatan seiring dengan perkembangan perdagangan di dalam maupun luar negeri khususnya.

Dengan adanya terminal petikemas akan memudahkan dalam penanganan petikemas baik pelayanan bongkar muat petikemas dari atau ke kapal, pengaturan terhadap bongkar muat petikemas maupun pengawasan yang dilakukan terhadap petikemas baik pada saat petikemas di bongkar atau muat maupun pada saat petikemas tersebut berada pada lapangan penumpukan.

(Drs. HM. Noch. Idris Ronosentono, BSc. 1994: 369) Lapangan penumpukan petikemas atau *Terminal Container Yard (TCY)*, adalah suatu lokasi lapangan yang luas di tepi perairan pantai dimana disekeliling areal berpagar yang kokoh, dilengkapi dengan pintu gerbang dimana pada areal tersebut dipergunakan untuk menumpuk, menyusun, menata sedemikian rupa terhadap sejumlah petikemas baik yang berisi barang muatan atau kosong, untuk selanjutnya diproses dan didistribusikan ke tempat tujuan masing-masing dari barang muatan bersangkutan, baik untuk barang export maupun import, dengan dikenai pembebanan berbagai macam jenis biaya terhadap jasa-jasa yang telah dinikmati oleh para pemakai jasanya.

Definisi tersebut memiliki landasan atas persyaratan penting. Yang utama dalam pembuatan lapangan penumpukan, yaitu:

- a. Adanya suatu lokasi berupa areal yang cukup luas, sedapat mungkin di tepi/dekat pelabuhan dimana salah satu sisi areal tersebut adalah perairan pantai.
- b. Areal dimaksud memiliki pagar yang kokoh agar dapat menjamin keamanan petikemas yang berada di lokasi tersebut, dengan seluruh luas areal dimaksud memiliki infrastruktur yang baik berupa lapangan/gudang terbuka maupun gudang tertutup yang berlantai beton, dengan kekuatan daya tahan sebesar minimal 25T/M², serta dilengkapi dengan fasilitas penerangan lampu yang cukup.
- c. Memiliki kelengkapan kerja yang menyeluruh dengan segala fasilitas peralatan bongkar/muat petikemas yang memadai.
- d. Fasilitas lain yang menunjang kegiatan operasional TCY.

Dari definisi lapangan penumpukan petikemas diatas yang didasarkan atas syarat-syarat utama maka suatu TCY yang telah memenuhi syarat tersebut tentunya mengharapkan hadirnya para langganan untuk menyimpan atau menumpuk sebagian atau seluruh partai petikemas yang berisi barangbarang dagangannya tersebut, maka seorang pengelola TCY harus mampu memberikan berbagai macam fasilitas serta kemudahan-kemudahan lain bagi para calon pemakai jasanya, agar dengan demikian mereka akan tertarik atau selalu menggunakan jasa-jasa yang di tawarkan kepada mereka, karena tanpa kelengkapan fasilitas maupun sarana/prasarana yang lengkap pada TCY ini, maka akan sulit pengelola TCY mendapatkan pelanggan. Pada umumnya *Terminal Container Yard* di bangun oleh pemerintah, terutama pada negara-negara yang sedang berkembang seperti Indonesia maupun ASEAN lainnya, karena untuk membangun suatu fasilitas TCY membutuhkan birokrasi yang panjang sehingga banyak waktu diperlukan. Seperti halnya di Indonesia pengelolaan TCY diserahkan

kepada Administrator Pelabuhan disetiap pelabuhan-pelabuhan utama, seperti di Tg.Priok, Semarang, Surabaya, dan Belawan. Berlainan halnya bahwa pada negara-negara yang sudah maju, pembangunan maupun pengelolaan TCY dilaksanakan oleh pihak pengusaha swasta, atau pemerintah yang membangun, tetapi pengelolaannya diserahkan kepada pihak swasta yang berpengalaman dan professional.

Lapangan penumpukan sendiri memiliki fungsi yang sangat penting yakni sebagai tempat untuk menyimpan barang-barang berat dan besar serta mempunyai ketahanan terhadap panas matahari dan hujan. Lapangan penumpukan yang digunakan untuk petikemas dan untuk *general cargo* itu berbeda/terpisah, dikarenakan agar tidak terjadi kendala dalam penumpukan. Penumpukan petikemas dilaksanakan oleh pihak terminal petikemas, sehingga lapangan penumpukan untuk petikemas berada pada terminal petikemas.

Menurut Capt. A.H. Tumbel (1991: 4) “petikemas adalah kotak besar dari berbagai ukuran dan terbuat dari berbagai bahan jenis pembangun yang kegunaannya untuk pengangkutan barang-barang baik melalui darat, laut maupun udara”. Pengiriman barang menggunakan petikemas memiliki banyak keunggulan. Bentuk dan ukuran petikemas yang telah ditentukan secara Internasional membuat petikemas mendukung pengiriman barang secara multimoda transportasi. Petikemas dapat dimuat atau diangkut menggunakan truk, kereta api maupun kapal laut. Hal ini dapat membuat suatu peralihan angkutan barang umum atau muatan-muatan *general cargo*

menjadi angkutan barang dengan menggunakan petikemas pada akhir-akhir ini. Selain itu nampak jelas bahwa perkembangan sarana dan prasarana petikemas di pelabuhan sangat signifikan. Adapun alasan-alasan yang diungkapkan bahwa pengiriman muatan dengan menggunakan petikemas akan lebih ekonomis sehubungan dengan kecepatan bongkar muat yang berpengaruh pada biaya yang lebih murah. Jenis-jenis petikemas sebagai berikut :

- a. *General cargo container*. Adalah petikemas untuk mengangkut muatan campuran seperti barang-barang kelontong dan lain sebagainya, ada beberapa jenis *general cargo container* yaitu:
- 1) *Closed container*. Yaitu petikemas tertutup untuk mengangkut berbagai jenis muatan kering seperti barang kelontong.
 - 2) *Open top container*. Yaitu petikemas yang terbuka atas untuk mengangkut barang - barang yang ukurannya relatif besar dan tingginya melebihi ukuran petikemas.
 - 3) *Open side container*. Yaitu petikemas yang terbuka samping untuk memuat buah-buahan atau sayuran jangka pendek.
 - 4) *Open top open side container*. Untuk mengangkut muatan yang sukar dimasukan dari pintu – pintu ujung karena ukurannya, bobotnya atau bahkan tingginya melebihi dari ukuran petikemas.
 - 5) *Open-top open-side openend container*. Untuk mengangkut muatan yang sukar dimasukan dari pintu–pintu ujung karena ukurannya, bobotnya atau bahkan tingginya melebihi dari ukuran petikemas.

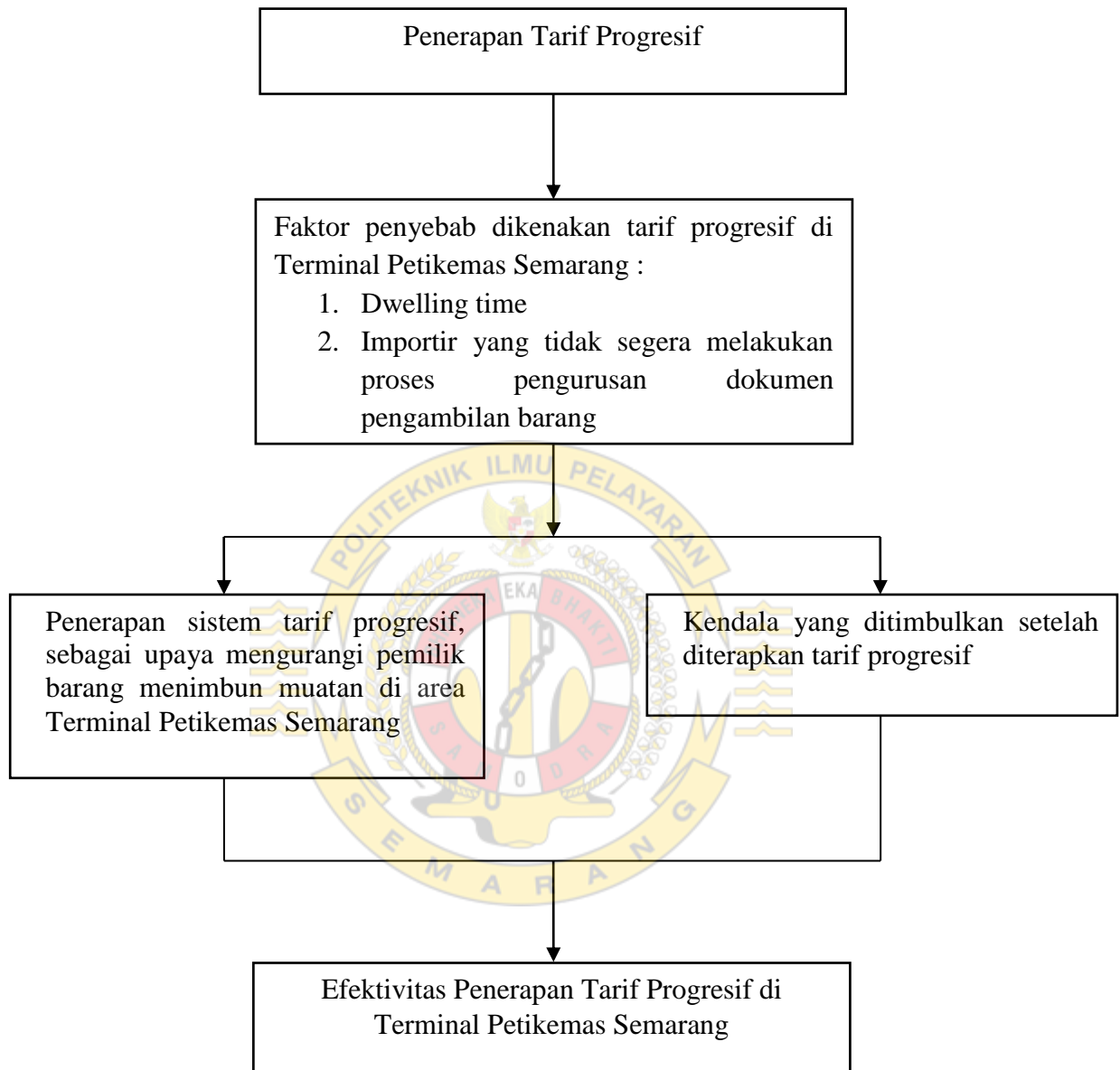
- 6) *Half height container*: Petikemas setengah tinggi untuk memuat muatan yang berat atau *density*-nya tinggi seperti biji besi atau baja ataupun muatan cair yang mempunyai berat jenis tinggi.
- 7) *Fertilated containen* Untuk memuat barang-barang yang dapat menimbulkan gas.
- b. *Thermal container*. Adalah petikemas yang dilengkapi dengan alat pendingin atau *reefrigerator*, petikemas ini digunakan untuk memuat sayur, daging, ikan segar, udang, maupun muatan lainnya yang harus didinginkan agar tahan lama.
- c. *Drybulk container*. Adalah petikemas untuk muatan kering yang dicurah misal muatan curah yang mudah bergeser atau mengalir.
- d. *Platform container*. Pada prinsipnya petikemas ini hanyalah berbentuk dari bagian lantai petikemas dengan lubang-lubang pengangkat atau *corner-casting* pada ke empat pojoknya, tetapi tanpa mempunyai tiang pojok atau *corner-post*.
- e. *Special container*. Adalah petikemas khusus untuk mengangkut hewan atau *cattle container* dan *collapsible container*.
- f. *Flat rack container*. adalah kontainer yang digunakan untuk mengangkut muatan-muatan berat misal seperti mesin dan *spare part*.
- g. *Tank container*. yaitu peti baja yang dibangun didalam kerangka kontainer digunakan untuk mengangkut tanki yang di dalamnya diisi barang-barang yang berbahaya misalnya gas, minyak, bahan kimia yang mudah meledak.

h. *High cube container*. adalah kontainer yang memiliki ukuran tinggi lebih dari pada kontainer lainnya. *High cube container* memiliki ukuran 45 feet. Biasanya petikemas ini banyak digunakan untuk general kontainer.

Dengan adanya berbagai macam jenis petikemas pemilik barang dapat mengirimkan berbagai barang sesuai dengan bentuk dan jenis petikemas yang ada tanpa perlu khawatir kerusakan barang. Namun dengan banyaknya jenis petikemas maka diperlukan pemilihan petikemas yang tepat guna agar lebih efektif dan efisien. Selain penggunaan petikemas yang dinilai lebih efektif dan ekonomis, berikut beberapa keuntungan jika mengirimkan barang dengan menggunakan petikemas:

- a. Resiko kehilangan serta kerusakan barang menjadi sangat kecil
- b. Bongkar-muat barang dapat dilakukan lebih cepat
- c. Ekonomis/biaya yang dikeluarkan jauh lebih murah
- d. Resiko bercampurnya barang yang dapat merusak barang tidak akan terjadi
- e. Pemilik barang mudah mengawasi barang.

B. Kerangka Pikir Penelitian



Gambar 2.1 : Kerangka Pikir Penelitian