

BAB II

LANDASAN TEORETIS

A. Tinjauan Pustaka

Pada bab ini akan diuraikan landasan teori yang berkaitan dengan analisis pelayaran tetap asia muatan *container*. maka peneliti akan menambahkan teori-teori penunjang dan definisi berbagai istilah agar mempermudah pemahaman dalam penulisan skripsi ini.

1. Analisis

Analisis dapat digunakan untuk menunjukkan pemecahan suatu masalah dan dalam dilakukan dalam suatu proses untuk mencari dan menyusun secara sistematis yang diperoleh sehingga dapat mudah dipahami. Menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia Depdikbud Balai pustaka, pengertian Analisis yaitu :

Penyelidikan terhadap suatu peristiwa (karangan, perbuatan, dan sebagainya) untuk mengetahui keadaan yang sebenarnya (sebab-musabab, duduk perkaranya, dan sebagainya

Menurut Muda (2006:44) menyatakan analisis adalah proses pencarian jalan keluar (pemecahan masalah) yang berangkat dari dugaan akan kebenarannya, penyelidikan terhadap suatu peristiwa untuk mengetahui keadaan yang sebenarnya, penguraian suatu pokok atas berbagai bagiannya dan penelaahan bagian itu sendiri serta hubungan antar bagian untuk mendapatkan pengertian yang tepat dan pemahaman makna keseluruhan.

Berdasarkan definisi di atas dapat disimpulkan bahwa analisis adalah suatu proses pencarian jalan keluar (pemecahan masalah) untuk

menyelidiki suatu masalah sehingga didapat pemahaman makna keseluruhan untuk menggolongkan dan mengelompokkan permasalahan tersebut.

2. Pelayaran Tetap (*Liner Service*)

a. Definisi

Menurut Sumardi (2000:6) Pelayaran tetap (*liner seervice*) adalah Pelayaran dalam negeri maupun pelayaran luar negeri yang menjalani trayek tetap dan teratur waktunya.

Menurut Sudjarmiko (1995:54), Pelayaran tetap (*liner service*) adalah Pelayaran yang dijalankan secara tetap dan teratur, baik dalam hal keberangkatan maupun kedatangan kapal di pelabuhan, dalam hal trayek (wilayah operasi), dalam hal tarif angkutan serta dalam hal syarat-syarat dan perjanjian pengangkutan.

Berdasarkan definisi di atas dapat disimpulkan bahwa pelayaran tetap (*liner service*) adalah Pelayaran yang dijalankan secara tetap dan teratur baik dalam negeri maupun pelayaran luar negeri yang menjalani trayek tetap dan teratur waktunya.

b. Jenis-jenis pelayaran

Menurut luas wilayah operasi pelayaran, bentuk-bentuk usaha pelayaran adalah pelayaran lokal, pelayaran nusantara dan pelayaran samudera, lebih rincinya akan dijelaskan sebagai berikut:

1) Pelayaran lokal

Pelayaran yang bergerak dalam batas daerah atau lokalitas

tertentu di dalam satu provinsi atau dalam provinsi yang berdekatan, contohnya pelayaran dari ujung pandang ke Palu atau dari ujung selatan pulau Sumatera dan ujung barat pulau Jawa.

2) Pelayaran Nusantara

Pelayaran pantai atau pelayaran antar pulau. bentuk pelayaran ini meliputi seluruh wilayah perairan Indonesia tetapi tidak sampai menyeberang keluar wilayah teritorial Indonesia, contohnya: dari Belawan ke Jakarta atau dari Ujung pandang ke Surabaya.

3) Pelayaran Samudera

Jenis usaha pelayaran yang beroperasi dalam perairan internasional, bergerak antara satu negara ke negara lainnya untuk mengangkut barang ekspor-impor dari dan ke negara-negara tertentu di dunia, contohnya dari Jakarta ke Osaka atau dari Sidney ke Surabaya.

c. Pelayaran Menurut Kegunaan.

Menurut Sudjatmiko (1995:5) Pelayaran memberikan beberapa kegunaan tertentu kepada barang yang menjadi objek angkutan laut, sebagai berikut:

1) *Place Utility* (kegunaan berdasarkan perbedaan tempat)

Barang yang berada di suatu tempat tertentu tidak atau kurang mempunyai kegunaan kalau kebutuhan akan barang yang bersangkutan di tempat itu sudah mencapai titik jenuh. Di daerah plus, kegunaan barang kurang dirasakan oleh masyarakat setempat. Sebaliknya di daerah minus, barang yang sama mempunyai kegunaan yang lebih besar. Pelayaran niaga mengantarkan barang itu, dari suatu tempat di mana kegunaannya rendah, suatu tempat di mana kegunaannya lebih tinggi; jadi pelayaran niaga mempertinggi nilai atau kegunaan barang itu.

2) *Time Utility* (kegunaan berdasarkan perbedaan waktu)

Waktu produksi sering tidak sama dengan waktu dimana barang yang diproduksi itu akan dikonsumsi. Perbedaan ini disebabkan karena pengaturan jadwal waktu bertanam sampai berbuah oleh alam atau karena produksi yang harus dilakukan secara maksimal menurut jadwal waktu-waktu tertentu.

Pelayaran niaga mengantarkan produk itu dari waktu, dimana kebutuhannya rendah, ke waktu lain dimana produk itu mempunyai nilai atau kegunaan yang lebih tinggi.

Dari uraian-uraian tersebut jelaslah kiranya bahwa usaha *shipping business* bukanlah merupakan suatu usaha distribusi melainkan usaha industri karena dalam *shipping business*

terdapat proses produksi, terbukti dengan terdapatnya faktor-faktor *place utility* dan *time utility* dalam setiap kegiatan *shipping business*.

3. *Container*

Lembaga maritim sedunia (*International Maritime Organization/ IMO*) menyatakan bahwa peti kemas adalah suatu benda yang dijadikan sebagai alat angkut barang bersifat permanen, kuat, dapat digunakan berulang kali, dirancang khusus untuk mudah diangkut berbagai moda transportasi secara aman dan dilengkapi dengan soket pengangkat pada sudut-sudutnya.

Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 51 Tahun 2002 tentang Perkapalan Pasal (1) Ayat (12) menegaskan bahwa peti kemas adalah bagian dari alat angkut yang berbentuk kotak serta terbuat dari bahan yang memenuhi syarat, bersifat permanen, dan dapat dipakai berulang-ulang, yang memiliki pasangan sudut serta dirancang secara khusus untuk memudahkan angkut barang dengan satu atau lebih moda transportasi tanpa harus dilakukan pemuatan kembali.

Menurut D.A. Lasse dalam bukunya yang berjudul *Manajemen Muatan Aktivitas Rantai Pasok di Area Pelabuhan* (2012: 82), peti kemas adalah media dan kotak menyimpan barang atau dapat dikatakan peti kemas adalah gudang yang dapat diangkut.

Berdasarkan uraian tersebut di atas, menurut penulis *container* adalah suatu wadah yang dirancang secara khusus untuk memuat berbagai jenis muatan yang kegunaannya untuk mempermudah kegiatan

distribusi dan mempersingkat waktu dalam proses distribusi dari produsen ke konsumen.

Menurut F.D.C. Sudjarmiko dalam bukunya yang berjudul Sistem Angkutan Peti Kemas (2012: 26-34) menjelaskan tentang jenis-jenis peti kemas adalah sebagai berikut:

a. *Dry Cargo Container*

Jenis peti kemas ini digunakan untuk mengangkut barang dagangan umum (*general cargo* dalam bisnis internasional disebut *general merchandise*) yang terdiri dari barang kelontong dan barang umum lainnya yang pada umumnya merupakan barang buatan pabrik yang bersifat kering tidak mengandung kadar air sehingga tidak memerlukan penanganan yang bersifat khusus (*special handling*). Jenis peti kemas ini juga disebut *general purpose container*, sesuai dengan fungsinya untuk menampung berbagai jenis barang yang dikemas dalam berbagai jenis kemasan (*shipment packing*) konvensional seperti peti, krat, karung, dan sebagainya.

b. *Reefer Container*

Peti kemas yang digunakan untuk mengapalkan barang yang harus berada dalam keadaan beku, lazim disebut *refrigerated container* dan peti kemas jenis ini dilengkapi dengan mesin pendingin (*refrigerator*).

c. *Half-height Container*

Jenis peti kemas ini digunakan untuk mengapalkan muatan seperti plat baja, besi siku, atau jenis barang besi baja lainnya yang

volumenya jauh lebih kecil daripada beratnya sehingga tidak memerlukan ruang yang lebih besar.

d. *Open-top, Open-side Container*

Merupakan peti kemas yang tidak mempunyai pintu dan tidak mempunyai atap, hanya mempunyai empat tiang (*corner post*). Kegunaannya adalah untuk mengangkut barang yang tahan cuaca dan tidak diminati pencuri, dapat terdiri dari barang berat atau ringan, seperti buldozer dan generator listrik.

e. *Bulk Cargo Container*

Disebut juga *bulk container* yang digunakan untuk mengangkut muatan curah berupa barang butiran (*grain cargo*) dan tidak dapat digunakan untuk mengangkut *liquid bulk cargo*. *Bulk container* digunakan untuk pengapalan barang curah dalam jumlah terbatas yaitu sebanyak kurang lebih 15 ton sekali pengapalan dalam satu peti kemas.

f. *Flat-rack Container*

Peti kemas ini hanya terdiri dari lantai (*platform*) dengan dua panel (dinding) penguat di bagian depan dan belakang guna menahan barang supaya tidak terdorong ke depan atau ke belakang yang dapat merusakkan peti kemas lain dan atau merusak barang yang ada di atasnya. Kegunaan peti kemas jenis ini adalah mengangkut barang yang berat dan ukurannya sedikit kurang dari panjangnya peti kemas. Jenis *flat rack container* juga ada yang hanya berupa *platform* saja

tanpa panel penguat sehingga sesungguhnya tidak tepat disebut peti kemas.

g. *Open-side Container*

Peti kemas jenis ini mempunyai pintu yang berada di bagian samping, berupa pintu dari bahan keras seperti pada pintu peti kemas pada umumnya tetapi banyak pula yang tidak menggunakan pintu dan hanya menggunakan kain terpal guna menutupi muatan yang tidak tahan terhadap cuaca luar.

h. *Tank Container*

Peti kemas ini berwujud tangki yang diletakkan di dalam kerangka peti kemas yang tidak mempunyai rantai (berupa bentuk seperti kerangkeng).

4. Tahapan Prosedur Pelayaran

Untuk mendistribusikan muatan *container* secara efisien dan tepat waktu. Maka dari itulah perlunya diadakannya rute pelayaran tetap (*liner service*) agar keberangkatan dan kedatangan dari suatu komoditi dapat terjadwal. Untuk melaksanakan suatu pelayaran perlu mengikuti tahapan-tahapan prosedur yaitu tahapan penilaian (*appraisal*), perencanaan (*planning*), pelaksanaan (*execution*), pengawasan (*monitoring*). Lebih lanjut penjelasan secara rinci adalah sebagai berikut.

1) Tahapan penilaian (*Apraisal*)

Nahkoda berkonsultasi dengan para mualimnya dalam hal mempertimbangkan semua informasi yang berhubungan dengan

route yang akan dilayari dan memutuskan track mana yang harus diambil.

2) Perencanaan (*planning*)

Perwira navigasi memplot garis haluan di peta yang telah sesuai dengan routenya dan memberikan catatan yang detail dari rencana yang telah disetujui muallim dari *berth to berth*. Persiapan-persiapan berlayar dengan pandu juga harus dipersiapkan untuk membantu para perwira jaga sehubungan dengan keamanan kapal waktu kapal berlayar dengan pandu.

3) Pelaksanaan (*execution*)

Bila waktu bertolak telah diketahui, keputusan yang telah diambil harus dipertimbangkan masak-masak. Kondisi penerangan-penerangan, keadaan arus (pasang surut) harus diperhitungkan. Bilamana perlu nahkoda dapat mengatur speed atau memodifikasi haluan-haluan untuk mencapai pelayaran yang lebih menyenangkan.

4) Pengawasan (*monitoring*)

Pada tahap ini dapat dilaksanakan oleh perwira jaga untuk melakukan pengecekan setiap tahapan tugas. Dia sudah harus memanggil nahkoda bila dalam pelaksanaan tahapan terdapat keragu-raguan, tetapi apabila diperlukan dalam keadaan darurat dapat segera melakukan tindakan.

Tujuan dari tahapan-tahapan prosedur sebelum berlayar adalah menyiapkan navigasi kapal agar pelayaran dapat ditentukan dari

dermaga ke dermaga dengan aman dengan memperhatikan kapal-kapal dan lingkungannya. Tanpa perencanaan pelayaran, waktu untuk memproses informasi yang penting/diperlukan tidak dapat dengan segera diperoleh. Ketika navigasi menemui tanda daratan yang meragukan, merubah haluan, menghindari lalu lintas yang padat.

Sebelum berlayar, seorang Nahkoda harus memastikan terlebih dahulu bahwa persiapan-persiapan yang dilakukan sebelum berlayar berjalan dengan baik. Persiapan yang dilakukan agar semua pekerjaan terprogram dan sesuai dari pedoman dan rekomendasi yang telah dibuat oleh perusahaan. Adapun persiapan-persiapan sebagai berikut:

- a. Melaksanakan *technical meeting* terhadap *passage plan*.
- b. SOLAS *testing & drills (within 12 hours before departure)*.
- c. Pelaksanaan OHN dan pengecekan sebelum kapal berlayar.
- d. *Navigation preparation & machinery check*.
- e. Pengecekan terhadap *departure documents*.



Menurut rute yang dilayari, Pelayaran terbagi menjadi dua jenis yaitu Pelayaran *liner* dan pelayaran *tramper*. Masing-masing mempunyai keuntungan dan kerugiannya, dalam skripsi ini penulis lebih banyak membahas

masalah pelayaran liner karena pembahasannya mengenai pendistribusian muatan *container*.

Pelayaran liner sendiri terbagi menjadi dua bagian menurut nilai kegunaannya yaitu *time utility* dan *place utility*. Penulis juga lebih banyak membahas mengenai *time utility* karena untuk mendistribusikan *container* ke pelabuhan-pelabuhan tersebut sangat memerlukan ketepatan waktu.

MV. Hanjin Port Adelaide adalah kapal *container* yang melayani pendistribusian muatan *container* ke pelabuhan-pelabuhan itu, segala *performance* kapal harus tetap dijaga agar nilai *time utility* dapat tercapai dan tidak terjadi keterlambatan distribusi ke daerah- daerah konsumen.

C. Definisi Operasional

1. Pelayaran adalah Sesuatu yang berkaitan dengan angkutan di perairan meliputi aspek kenavigasian, kepelabuhanan, dan perkapalan beserta aspek keamanan dan keselamatannya.
2. Kapal adalah merupakan semua jenis pesawat air termasuk pesawat yang tidak memindahkan air dan pesawat-pesawat terbang laut yang dipakai atau dapat dipakai sebagai alat pengangkutan di atas air.
3. Kapal Kontainer adalah kapal yang mengangkut peti kemas dengan jumlah tertentu dari suatu tempat ke tempat lainya
4. Kontainer adalah suatu peti kemas berbentuk *box* dan berbagai jenis variasinya yang berisi barang-barang tertentu
5. *Time utility* adalah Nilai yang diciptakan suatu bisnis dengan menyediakan suatu produk pada saat diinginkan.

6. Pelayaran *liner* adalah pelayaran yang dijalankan secara tetap dan teratur, baik dalam hal keberangkatan maupun kedatangan kapal di pelabuhan.
7. *Place utility* adalah nilai yang diciptakan oleh suatu bisnis dengan menyediakan produk di tempat yang diinginkan *customer*.
8. *Shipping conference* adalah suatu persetujuan bersama dari perusahaan-perusahaan pelayaran dalam suatu ikatan tertentu tanpa melepaskan kebebasan serta hak milik masing-masing, yang mengatur secara bersama mengenai kepentingan bersama.

