

## BAB II

### LANDASAN TEORI

#### A. Tinjauan Pustaka

##### 1. Manajemen

Menurut Mulyono (2008:15) manajemen adalah proses pencapaian tujuan melalui kegiatan-kegiatan dan kerja sama orang lain. Manajemen berasal dari kata “*manus*” yang berarti tangan yang secara harfiah berarti menangani atau melatih kuda. Secara maknawiah berarti memimpin, membimbing atau mengatur.

Menurut George R. Terry, manajemen merupakan sebuah proses yang khas, yang terdiri dari bagian, antara lain adalah perencanaan, pengorganisasian, pelaksanaan, dan pengawasan, seperti dalam kutipannya.

*Management is a distinct proses consisting of planning, organizing, actuating and controlling performance to determine and accomplish state objective by the use of human being and other resources.*

Manajemen merupakan sebuah proses yang khas, yang terdiri dari tindakan-tindakan: perencanaan, pengorganisasian kegiatan dan pengawasan yang dilakukan untuk menentukan serta mencapai sasaran-sasaran yang telah ditetapkan melalui pemanfaatan sumber daya manusia dan sumber-sumber lain. (Mulyono:2008).

Berdasarkan kutipan tersebut, maka yang dimaksud dengan manajemen. Beberapa fungsi manajemen yang membentuk suatu proses manajemen antara lain adalah:

a. *Planning* (Perencanaan) proses pemastian sasaran.

Adalah suatu kegiatan menetapkan tujuan organisasi dan memilih cara terbaik untuk mencapai tujuan. Adapun manfaat dari perencanaan yaitu:

Pertama : Mengarahkan kegiatan organisasi meliputi penggunaan sumber daya manusia dalam mencapai tujuan organisasi.

Kedua : Menetapkan konsistensi kegiatan anggota organisasi agar sesuai dengan tujuan organisasi.

Ketiga : Memonitor kemajuan organisasi.

b. *Organizing* (Pengorganisasian)

*Organizing* adalah mengkoordinasi sumber daya, tugas dan otoritas diantara anggota organisasi agar tujuan organisasi dapat dicapai dengan efisien dan efektif.

c. *Actuating* (Penggerak, Pengaruh, Pelaksanaan)

Kegiatan manajemen yang berupa tindakan untuk mengusahakan agar anggota kelompok dalam organisasi terdorong berkeinginan dan berusaha untuk mencapai sasaran sehingga sesuai dengan perencanaan manajemen.

d. *Controlling* (Pengendalian)

Adalah suatu aktifitas untuk menjamin perencanaan dilaksanakan berdasarkan dengan standard. Berikut ini adalah fungsi dari *controlling*:

- 1) Mengumpulkan informasi yang mengukur kinerja terakhir dalam organisasi.
- 2) Membandingkan kinerja sekarang dengan standar kinerja yang telah ditentukan.

- 3) Menentukan perlunya memodifikasi kegiatan agar mencapai standar yang telah ditentukan.
- 4) Menentukan standar prestasi yang telah dicapai.

## 2. Muatan

Menurut Sudjatmiko (1995:64) muatan kapal merupakan objek pengangkutan laut karena dengan mengangkut muatan pelayaran niaga memperoleh hasil atau *earning* yang menentukan kelangsungan hidup perusahaan pelayaran yang bersangkutan. Sehingga setiap kendala yang dialami muatan dapat berpengaruh terhadap keuntungan perusahaan.

Muatan kapal laut dapat dibedakan menurut beberapa penggolongan sesuai dengan jenis muatan, sifatnya, dan lain-lain. Berdasarkan kepada penggolongan itu, perusahaan pelayaran dijalankan dan demikian pula kapal apa yang harus dipakai dalam usaha itu, disesuaikan dengan jenis muatan yang ingin diangkut.

Adapun macam-macam muatan kapal laut adalah sebagai berikut:

- a. Ditinjau dari jenis muatan dan kuantitas per-unit pengapalan, muatan kapal dapat dibedakan antara:
  - 1) *General Cargo*, yaitu muatan terdiri dari berbagai jenis barang yang dikemas dan dinaikan ke atas kapal secara potongan. Contoh: suku cadang mobil sebanyak 5 peti, 20 krat dan 100 karung.
  - 2) *Bulk Cargo*, yaitu muatan yang terdiri dari suatu macam muatan yang tidak dikemas yang dikapalkan sekaligus dalam jumlah besar. Contoh: muatan batu bara, gandum dan lain-lain.

3) *Homogenous Cargo*, yaitu muatan yang terdiri dari satu macam barang yang dinaikan ke atas kapal sekaligus dalam jumlah besar dan dalam keadaan dikemas. Contoh: beras dalam karung dari Thailand ke Afrika, muatan peti kemas dan lain-lain.

b. Ditinjau dari sifat alamiahnya, muatan dapat dibedakan menjadi:

1) Muatan padat, yaitu muatan yang bersifat bentuk dan volumenya tetap serta tidak dipengaruhi oleh wadahnya.

2) Muatan cair, yaitu muatan yang bersifat bentuk berubah mengikuti wadahnya sedangkan volumenya tetap.

3) Muatan gas, yaitu muatan yang bersifat volume mengikuti wadahnya dan bentuknya berubah.

c. Ditinjau dari segi perawatan dan penanganannya, muatan dapat dibedakan menjadi:

1) Muatan berbahaya, yaitu muatan yang sifatnya mudah terbakar, meledak, pada suatu keadaan dapat terbakar atau meledak baik karena bahayanya sendiri maupun karena secara bersama-sama ditempatkan di dalam suatu ruangan dengan muatan lainnya, atau karena mendapat reaksi kimia dari lingkungannya. Selain itu muatan ini dapat menimbulkan gas yang dapat meledak, uap yang mengandung racun, berdampak buruk bagi manusia dan gasnya jika bersenyawa dengan udara dapat meledak. Contoh: bahan peledak, radioaktif, peroksida dan lain-lain.

2) Muatan yang memerlukan pendinginan, yaitu muatan yang harus diangkut dalam keadaan dingin atau beku.

a) *Cool-chamber Cargo* adalah muatan yang harus diangkut dalam keadaan dingin. Suhnya diatur kira-kira sebesar  $50^{\circ} - 55^{\circ}$  Fahrenheit. Muatan yang diangkut dalam suhu seperti ini biasanya adalah buah-buahan, sayur-sayuran, hasil pertanian dan perkebunan serta beberapa jenis obat-obatan yang harus diangkut dalam ruangan pendingin.

b) *Refrigerated Cargo* atau lebih umum dinamakan *reefer cargo* adalah muatan yang harus diangkut dalam keadaan beku. Muatan yang seperti ini untuk sebagian besar terdiri dari daging segar, ikan segar dan untuk sebagian kecil terdiri dari jenis obat-obatan.

3) Muatan yang panjang atau beratnya melebihi ukuran tertentu yang dapat kita bagi ke dalam dua golongan:

a) *Long-length Cargo*, adalah muatan yang panjangnya melebihi batas tertentu. Muatan ini disebut juga *Extra-length Cargo*.

b) *Heavy-lift Cargo*, adalah muatan yang beratnya melebihi batas tertentu yang pada umumnya ditetapkan sebesar 2 ton.

### 3. Penanganan Muatan

Menurut Arso Martopo dan Soegiyanto (2004:07) pengaturan dan teknik pemuatan di atas kapal merupakan salah satu kecakapan pelaut yang menyangkut berbagai macam aspek tentang bagaimana cara melakukan pemuatan di atas kapal, bagaimana cara melakukan perawatan muatan selama

dalam pelayaran, dan bagaimana cara melakukan pembongkaran di pelabuhan tujuan.

*Stowage* atau penanganan muatan yaitu suatu pengetahuan tentang memuat dan membongkar muatan dari dan ke atas kapal sedemikian rupa agar terwujud 5 prinsip pemuatan yang baik. Lima prinsip pemuatan yang harus benar-benar diperhatikan dan dilaksanakan. Prinsip-prinsip utama pemuatan:

- a. Melindungi awak kapal dan buruh.
  - b. Melindungi kapal.
  - c. Melindungi muatan.
  - d. Melakukan muat bongkar secara cepat dan sistematis.
  - e. Mencegah terjadinya ruang rugi.
4. Muatan dingin

Menurut Istopo (1999:310) muatan dingin adalah muatan yang bersuhu berkisar 28,5°F sampai dengan 29,5° F. Muatan ini harus didinginkan untuk mempertahankan kesegaran muatan untuk menghambat kegiatan mikro organisme serta proses kimia. Menurut Soegiyanto & Arso Martopo (2004:3) muatan dingin adalah muatan yang memerlukan ruangan khusus yang dilengkapi dengan alat pendingin.

5. Muatan beku

Menurut Istopo (1999:311) muatan beku adalah muatan yang dikapalkan dalam keadaan beku keras bersuhu sekitar 12°F sampai dengan 15°F. Muatan



dalam keadaan beku berfungsi untuk menghindari atau menghentikan aktivitas dan kemungkinan pertumbuhan bakteri dan mikro organisme. Fungsi dari pembekuan itu sendiri adalah untuk mencegah terjadinya pembusukan muatan oleh bakteri.

#### 6. Peti kemas

Menurut Suyono (2003:179) peti kemas adalah satu kemasan yang dirancang secara khusus dengan ukuran tertentu, dapat dipakai berulang kali, dipergunakan untuk menyimpan dan sekaligus mengangkut muatan yang ada di dalamnya. Filosofi di balik peti kemas adalah membungkus atau membawa muatan dalam peti-peti yang sama dan membuat semua kendaraan dapat mengangkutnya sebagai satu kesatuan, baik kendaraan itu berupa kapal laut, kereta api, truk, atau angkutan lainnya, dan dapat membawanya secara cepat, aman, dan efisien atau bila mungkin dari pintu ke pintu (*door to door*).

Berdasarkan judul penulis yang erat kaitannya dengan *reefer container*, menurut Istopo (1999:365) *reefer container* adalah kontainer yang dilengkapi dengan lapisan dalam, mesin pendingin atau pemanas guna memuat barang-barang yang harus dijaga keseegarannya sampai tangan konsumen. Sedangkan menurut Tim PIP Semarang dalam buku peti kemas (2004:20) *reefer container* adalah peti kemas standar biasa (*closed container*) yang dilengkapi dengan alat pendingin yang dihubungkan dengan generator tersendiri (*demountable generator*).

Kontainer sebagai tempat muatan dingin dan beku mutlak digunakan dalam pengangkutan di kapal. Pada awal perkembangannya, ukuran *reefer*

*container* belum distandarisasi, kemudian mulai ada standarisasi ukuran kontainer dengan ukuran *20 feet*, *40 feet*, *45 feet* dan menggunakan ukuran *High Cube (HC)* atau peti kemas tinggi untuk membawa berbagai jenis muatan dingin dan beku.

## 7. Pengecekan dan Pengetesan Peti Kemas

Pada peti kemas *reefer container*, proses pengecekan atau pengetesan peti kemas secara menyeluruh terhadap mesin dan peti kemas *reefer* yang dilakukan sebelum peti kemas digunakan untuk ekspor dilaksanakan sesuai dengan pedoman dari *manufacturer reefer* tersebut dan pemilik peti kemas *reefer*. Adapun macam – macam cara melakukan inspeksi mesin *reefer* adalah sebagai berikut :

### a. *Long Pre-Trip Inspection (PTI)*

PTI dimana unit melakukan seluruh pengecekan terhadap semua komponen mesin petikemas *reefer* dan fungsinya kemudian dilanjutkan tes penurunan temperatur sampai  $-18^{\circ}\text{C}$ .

### b. *Short Pre-Trip Inspection (PTI)*

PTI dimana unit melakukan seluruh pengecekan terhadap semua komponen mesin petikemas *reefer* dan fungsinya tanpa dilanjutkan tes penurunan temperatur sampai  $-18^{\circ}\text{C}$ .

### c. *Running Test*

*Running Test* adalah proses dimana unit hanya dilakukan pengetesan penurunan temperatur sampai  $-18^{\circ}\text{C}$  tanpa melakukan pengecekan pada setiap bagian / komponen mesin *reefer*.

### d. *Deep Frozen Test*



*Deep Frozen Test* adalah proses pengetesan terhadap petikemas *reefer* yang akan digunakan untuk jenis muatan dengan temperatur lebih rendah dari  $-23^{\circ}\text{C}$  dimana pengetesan dilakukan setelah proses PTI dan dilanjutkan dengan proses running test sampai temperatur yang diinginkan.

e. *AFAM + test*

*AFAM + test* adalah proses pengetesan terhadap petikemas *reefer* yang akan digunakan untuk kargo yang membutuhkan pengaturan tingkat  $\text{O}_2$  dan  $\text{CO}_2$ , Pengetesan ini hanya untuk jenis petikemas *reefer* tertentu dimana *reefer* ini disertai dengan system *AFAM +* atau *System Control Atmosphere (CA)*.

f. *Super Freezer Test*

*Super Freezer Test* adalah proses pengecekan terhadap semua komponen mesin petikemas *reefer super freezer* dan fungsinya kemudian dilanjutkan dengan tes penurunan temperatur sampai  $-60^{\circ}\text{C}$ .

8. Pihak penyewa atau *charter party*

Mengunduh situs (<http://www.maritimeworld.web.id/2013/11/Charter-Party-Dan-Standar-Perjanjian-Penyewaan-Kapal.html>), menjelaskan bahwa terdapat tiga macam jenis pihak penyewa atau *charter party*, yaitu:

a. *Voyage-charter party*

*Voyage-charter party* adalah perjanjian penyewaan kapal berdasarkan perjalanan tertentu, dimana pemilik kapal atau pengangkut memberikan layanan pengangkutan barang dengan kapal dalam satu atau beberapa

pelayaran yang sudah tertentu. Penyewa berkewajiban untuk menyampaikan barang dan membayar uang sewa yang biasanya diperhitungkan berdasarkan jumlah barang yang dimuat atau diangkut atau dapat juga berdasarkan borongan. Pada setiap perjalanan sesuai jumlah barang yang telah diserahkan, jika dikehendaki oleh penyewa atau pemilik barang, pengangkut harus mengeluarkan konosemen atau *bill of lading*.

b. *Time-charter party*

*Time-charter party* adalah perjanjian penyewaan kapal berdasarkan waktu, dimana pemilik kapal melaksanakan dan memberikan jasa pengangkutan barang bagi kepentingan penyewa untuk jangka waktu tertentu dengan kapal yang sudah ditentukan, dilaksanakan oleh nakhoda dan anak buah kapal atas nama pemilik kapal. Kompensasi yang dibayarkan oleh penyewa yang disebut sewa dihitung berdasarkan waktu secara proposional yang telah disepakati dalam menyelenggarakan pelayanan pengangkutan barang tersebut yang menjadi hak si penyewa.

c. *Bareboat/demise charter party*

*Bareboat/demise charter party* adalah perjanjian penyewaan kapal berdasarkan waktu tanpa nakhoda dan anak buah kapal kepada penyewa, dimana penguasaan dan pengendalian atas kapal beralih dari pemilik kepada penyewa kapal. Nakhoda dan anak buah kapal ditunjuk dan diangkat sendiri oleh penyewa dan dengan demikian Nakhoda beserta anak buah kapal merupakan pegawai dan bertanggung jawab langsung

kepada penyewa. Penyewa akan menggunakan dan mengoperasikan kapal tersebut atas tanggung jawabnya baik untuk pemilik barang pihak ketiga lainnya, yang menggunakan kapal tersebut sebagai pihak penyedia jasa angkutan.

#### 9. *Cargo claim*

*Cargo claim* atau klaim muatan terjadi bila pelanggan (*shipper* atau *consignee* atau *freight forwarder*) yang menggunakan jasa pengiriman tidak puas akan pelayanan atau kesalahan yang telah dilakukan baik dari pihak *freight forwarder* maupun pihak lain yang terkait didalamnya, bentuk komplain bisa hanya keluhan secara tertulis yang mana membutuhkan penanganan profesional agar tidak berkembang kearah klaim atau tuntutan secara material. Kebijakan dari sebuah perusahaan pelayaran maupun *freight forwarder* bervariasi tetapi pada intinya keluhan dan bahkan klaim harus ditangani secara baik, dengan cara yang profesional dan berorientasikan pelayanan untuk mencapai kepuasan pelanggan dan meminimalisir berkembangnya tanggung jawab dari perusahaan.

Lebih lanjut mengenai tanggung jawab perusahaan pelayaran, jika terjadi *mishandling* (kesalahan penanganan) secara serius mempengaruhi minat pelanggan. Seluruh staff harus memastikan bahwa semua kasus dari kesalahan penanganan secara baik ditindak lanjuti sesuai dengan prosedur yang berlaku. Akibat kesalahan dalam penanganan sebuah barang kiriman (*cargo*), maka akan menimbulkan kejadian atau kelainan yang merupakan hal-hal yang tidak diharapkan terjadi.

Adapun macam-macam kesalahan dalam penanganan kargo:

- a. Kargo kurang atau tidak lengkap pada saat datang
- b. Kargo terbawa atau kelebihan pada saat diterima/ dikirim
- c. Kargo tertinggal
- d. Kargo ter-*offload*
- e. Kargo tidak terbawa / tidak diambil oleh pemilik/ pengurus
- f. Kargo salah label
- g. Kargo rusak
- h. Kargo hilang
- i. Dokumen hilang

10. Jenis atau golongan *Reefer Cargo*

Menurut Istopo (1993:311) *reefer cargo* dibagi menjadi tiga golongan yaitu:

a. *Frozen Cargo*

Golongan ini dimuat ke dalam kontainer dalam keadaan beku keras untuk menghindari adanya pertumbuhan bakteri-banteri atau mikro organisme yang dapat menurunkan kualitas bahkan merusak muatan. Kontainer yang digunakan harus diberi isolasi dinding-dinding, langit-langit, dan lantainya dengan gabus, wol *fiberglass wool* atau busa *polythene* dan kemudian dilapisi dengan galvanis yang merupakan bahan *non isolator*.

b. *Chilled cargo*

Pengertian chilled sebenarnya didinginkan dengan segera. Ruangan-ruangan diberi lapisan seperti pada lapisan *frozen cargo*. Daging

merupakan salah satu contoh muatan chilled, dan pemuatannya tergantung daripada suhu yang diatur tanpa adanya perubahan yang kecil. Setiap perubahan suhu akan menyebabkan timbulnya uap air yang akan berkondensasi pada dinding kontainer sehingga menyebabkan pertumbuhan bakteri. Penurunan kualitas muatan yang diakibatkan kurang stabilnya suhu dapat dilihat dari muatan yang berwarna kekuning-kuningan atau kehitam-hitaman. Muatan daging yang disimpan dalam keadaan baik selama 30 hari akan ada penambahan konsentrasi *Carbon Dioxida* sebanyak 10% pada periode tersebut mungkin umur penyimpanannya akan dapat bertambah.

c. *Temperature regulated cargo*

Muatan yang termasuk jenis ini adalah buah-buahan, keju, telur dan sebagainya. Sistem ini ialah untuk memperlambat proses pemasakan dengan menurunkan atau merendahkan suhu ruangan dan muatannya pada satu titik yang tidak merusak muatan. Selama proses pematangan maka buah itu mengeluarkan gas karbon dioksida yang akan mengurangi daya keringat dan akibatnya, pengalaman menunjukkan bahwa konsentrasi karbon dioksida harus dibatasi dan dikontrol untuk mendapatkan hasil yang memuaskan. Sistem yang digunakan ialah terdiri dari *supply* dan kipas pendingin udara yang terdiri dari seperangkat pipa-pipa *brine* (*brines pipe*).

Dikarenakan perbedaan suhu yang besar dapat menyebabkan kerusakan atau penurunan kualitas, maka dalam menerima muatan dingin atau muatan beku harus dengan hati-hati dan bila terdapat muatan yang tidak memenuhi syarat harus ditolak. Muatan yang akan dimuat di kapal harus didinginkan



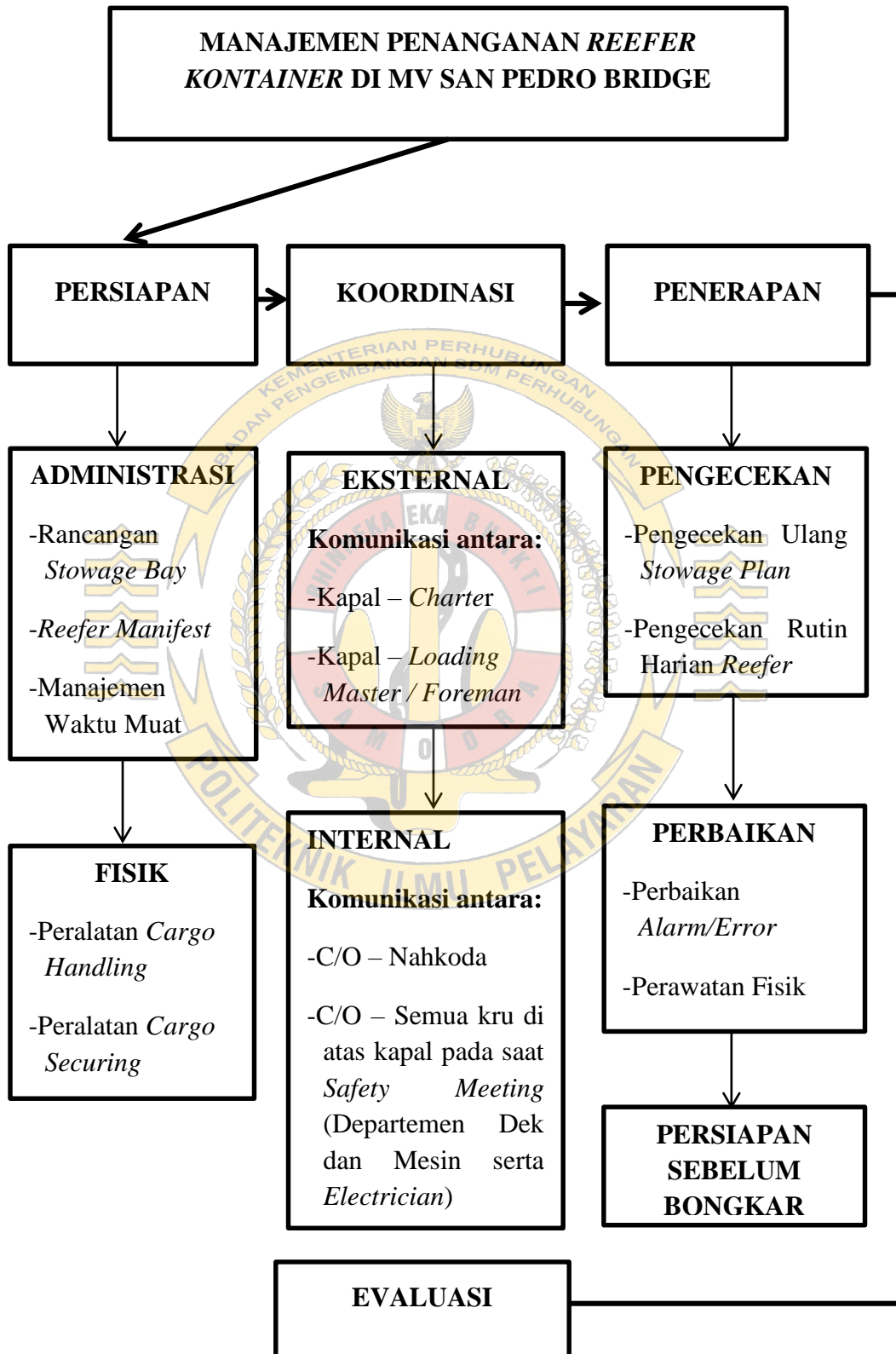
terlebih dahulu, usahakan waktu dari pelabuhan hingga naik ke kapal sesingkat mungkin sehingga resiko kerusakan oleh kenaikan suhu dapat dihindari dari mesin pendingin kapal.

#### 11. *Bay plan container (Stowage plan)*

Menurut Soegiyanto dan Arso Martopo (2004:6) *bay plan* adalah suatu bagan penempatan kontainer di atas kapal baik di dalam palka maupun di atas dek atau *stowage plan* untuk kapal kontainer. Menurut (Tim BPLP Semarang: 163) *container bay plan* adalah bagan pemuatan peti kemas secara membujur, melintang dan tegak. Membujur ditandai dengan *nomor bay* mulai dari depan ke belakang, dengan catatan nomor ganjil untuk peti kemas ukuran 20 *feet* dan nomor genap untuk peti kemas ukuran 40 *feet*. Tegak/*tier* dihitung dari bawah ke atas, di dalam palka dimulai dengan nomor 02, 04, 06 dan seterusnya, sedangkan di atas geladak dimulai dengan nomor 82, 84, 86 dan seterusnya. Arah melintang disebut dengan nomor *row* dimulai dari tengah dan dilihat dari belakang. Dari tengah ke kanan *row* 01, 03, 05, 07, 09, dan seterusnya sedangkan dari tengah ke kiri *row* 02, 04, 06, 08, dan seterusnya.

*Bay plan* biasanya berbentuk lembaran-lembaran kertas yang diberikan pihak darat ke pihak kapal, dalam hal ini *chief officer* sebagai perwira yang mengurus penanganan muatan di atas kapal. Dalam *bay plan* dapat dilihat data-data mengenai kontainer yang akan dimuat, yaitu: nomor kontainer, posisi kontainer diletakkan berdasarkan (*bay, row* dan *row*), tujuan bongkar, berat kontainer dan isi dari kontainer khusus untuk *refrigated cargo*. Agar tidak terjadi kesalahan dalam pemuatan dan pengawasan maka setiap kontainer dengan tujuan berbeda diberi inisial kota tujuan atau dapat juga dengan pemberian warna yang berbeda.

## B. Kerangka Pikir Penelitian



### C. Definisi Operasional

Untuk memudahkan pembahasan skripsi dengan judul yang dimaksud diatas, maka disusunlah pengertian-pengertian dan istilah-istilah yang terdapat dalam pembahasan skripsi pada tiap-tiap bab, diantaranya sebagai berikut:

1. Manajemen adalah proses pencapaian tujuan melalui kegiatan-kegiatan dan kerja sama orang lain.
2. Penanganan muatan adalah proses dan hal apa saja yang harus dilakukan agar muatan selamat sampai tujuan.
3. *Chilled cargo* (muatan dingin) adalah muatan yang bersuhu berkisar 28,5°F sampai dengan 29,5 °F.
4. *Frozen cargo* (muatan beku) adalah muatan yang dikapalkan dalam keadaan beku keras bersuhu sekitar 12 °F sampai dengan 15 °F
5. Peti kemas adalah sebuah kemasan yang dibuat khusus untuk membawa suatu muatan tertentu.
6. *Set Point* adalah suhu peti kemas *reefer* yang diinginkan oleh pemilik muatan dan diatur oleh teknisi dari depo peti kemas.
7. Depo adalah wilayah atau tempat yang ada di pelabuhan, digunakan untuk menyimpan peti kemas kosong dengan dilakukan proses pengeluaran, penerimaan, perawatan dan perbaikan terhadap peti kemas tersebut sebelum dipakai.
8. CY atau *Container Yard* adalah lapangan penumpukan peti kemas dimana peti kemas disusun rapi memakai top leader atau side loader secara berbaris.
9. *Consignee* adalah nama lain dari importer atau penerima barang.

10. Kapal kontainer adalah kapal yang konstruksinya dibangun khusus untuk mengangkut barang yang dimasukkan ke dalam kontainer.
11. *Reefer container* adalah adalah container yang dilengkapi dengan sistem pendingin untuk mengawetkan atau menjaga temperatur atau suhu muatan yang ada di dalamnya.
12. PTI (*Pre-Trip Inspection*) adalah pengecekan terhadap semua komponen mesin petikemas reefer dan fungsinya kemudian dilanjutkan tes penurunan temperatur.
13. *Cargo claim* adalah keluhan tertulis atas ketidakpuasan pelayanan atau kerusakan pada muatan yang berkitab pada tuntutan ganti rugi secara material.
14. *Set Point* adalah suhu peti kemas *reefer* yang diinginkan oleh pemilik muatan dan diatur oleh teknisi dari depo peti kemas.
15. *Bay Plan* adalah suatu bagan penempatan peti kemas di dalam palka dan di atas geladak, dengan urutan bay ganjil/genap dihitung dari depan, row ganjil/genap dihitung dari tengah dan dilihat dari belakang, tier dilihat dari susunan ke atas.