

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Indonesia merupakan negara kepulauan yang terletak di kawasan Asia Tenggara. Wilayah Indonesia berada pada posisi silang, yang mempunyai arti penting dalam kaitannya dengan perekonomian. Keadaan geografis Indonesia yang sangat strategis dapat menjadi suatu kekuatan dan kesempatan bagi perkembangan perekonomian Indonesia. Ujung tombak perkembangan perekonomian tersebut tidak lain adalah dengan melakukan kegiatan ekspor-impor ini, optimalisasi tentunya sangat berperan penting untuk mendukung dan membantu meningkatkan efisiensi dan efektifitas kerja uang meningkatkan keuntungan. Keuntungan yang didapat antara lain adalah pengurangan waktu yang harus digunakan yang berujung pada penurunan *cost* yang harus dikeluarkan.

Peti kemas atau disebut juga kontainer merupakan sarana yang penting dalam kegiatan pengiriman barang dari satu tempat ke tempat lain yang menggunakan jasa kapal. Peti kemas (*container*) sudah berkembang mengikuti kemajuan zaman sehingga saat ini peti kemas menjadi pilihan utama dalam pengiriman barang melalui jalur laut. Saat ini sudah banyak terminal peti kemas di Indonesia yang khusus hanya melayani proses muat bongkar peti kemas, karena peti kemas sendiri memerlukan penanganan dan fasilitas yang khusus dalam proses muat bongkarnya. Perbedaan penanganan dan fasilitas yang dimiliki oleh masing-masing terminal

peti kemas tersebut membuat produktivitas muat bongkar dari masing-masing terminal peti kemas juga berbeda. Sehingga hal tersebut membuat perbedaan kinerja dan perbedaan jumlah muatan pada masing-masing terminal peti kemas.

Penerapan sistem pengangkutan dengan peti kemas di Indonesia dimulai sejak tahun 1970-an di mana penangannya masih secara konvensional, dan sejak saat itulah dimulai pembangunan pelabuhan peti kemas di Tanjung Priok sebagai pelabuhan utama di Indonesia saat itu dilengkapi dengan *gantry crane* dan truk-truk khusus pengangkut peti kemas.

International Standard Organization (ISO) telah menetapkan ukuran-ukuran dari peti kemas adalah *container 20' Dry Freight (20 feet)*, *container 40' Dry Freight (40 feet)*. Untuk kontainer *20 feet* dengan kapasitas muat sampai 30 metrik kubik. Namun perlu diingat bahwa standar yang diperbolehkan otoritas pelabuhan tidak sama di tiap-tiap negara. Bagi Indonesia, rata-rata untuk pengiriman internasional hanya diperbolehkan sampai maksimum 20 ton, demikian juga di sebagian besar wilayah Asia. Sementara di Chili, dan negara-negara Amerika Tengah banyak yang maksimum 18 ton. Kemudian kontainer *40 feet* standar dengan tinggi *8'6 feet* dengan kapasitas muat sampai 60 metrik kubik.

Pada dasarnya sistem peti kemas di Indonesia tetap dikembangkan meskipun dengan sistem tersebut akan memperkecil penggunaan tenaga kerja atau buruh di pelabuhan, tetapi pada pelaksanaannya tetap ada keseimbangan di mana dengan

dikembangkan sistem peti kemas tidak berarti menghapuskan sistem pengangkutan konvensional.

Lancarnya sarana transportasi laut ini dapat membuat perbedaan harga barang-barang disatu tempat dengan tempat lainnya menjadi stabil. Terutama pada pulau penghasil suatu komoditas dengan pulau yang didominasi oleh konsumen. Keberhasilan dari sistem ini tentunya membantu pemerataan pembangunan yang menjadi salah satu program pemerintah.

Salah satu keunggulan angkutan peti kemas adalah *intermodality*nya dimana peti kemas bisa diangkut dengan truk peti kemas, kereta api dan kapal peti kemas. Hal inilah yang menyebabkan peralihan angkutan barang umum menjadi angkutan barang dengan menggunakan peti kemas yang menonjol dalam beberapa dekade terakhir ini. Hal ini juga terlihat pada pelabuhan-pelabuhan kecil yang sudah menunjukkan peralihan ke peti kemas karena alasan keekonomian terutama dalam kaitannya kecepatan bongkar muat dan biaya yang lebih rendah.

Dalam pengaturan muatan kontainer, terdapat daftar muatan dan penataan kontainer di dalam palka (*in hold*) dan di atas palka (*on deck*) yang disebut *bay plan*. *Bay plan* adalah pandangan penampang lengkap seluruh kapal yang meliputi dek dan di bawah dek kapal, tetapi ditampilkan atau dicetak per *bay*. Efisiensi penggunaan ruang kapal dengan menggunakan *bay plan* menjadi kunci utama dalam angkutan peti kemas melalui kapal, untuk itu ruang palka kapal dibagi atas

beberapa *bay* yang lebarnya sepanjang satu peti kemas ukuran 40 *feet*. Penyusunan ini diperlukan untuk meningkatkan kestabilan muatan selama pelayaran.

Pengaturan dan pengamanan peti kemas yang baik dan memenuhi aturan pemuatan secara langsung menjamin keselamatan muatan itu sendiri, akan tetapi pada kenyataannya semua hal yang berkaitan dengan pemuatan, pengaturan, dan sistem pengamanan peti kemas di atas kapal terkadang tidak sesuai aturan dan kemampuan kapal. Sebagai contoh, tempat penulis melakukan praktek terdapat kerusakan mesin *AE* no.1 yang mengakibatkan kurangnya daya untuk muatan kontainer jenis *Reefer*.

Dalam dunia pelayaran ada berbagai jenis muatan yang memiliki sifat dan jenis berbeda dan memerlukan penanganan yang berbeda pula, sebagai contoh muatan dingin dan muatan beku yang memerlukan penanganan khusus waktu di atas kapal. Muatan dingin dan beku dalam istilah pelayaran dikenal dengan *Refrigerated Cargo* atau *Refeer Cargo*. Pada saat ini pengapalan semacam ini semakin meningkat dan mulai semakin dikenal di negara kita semenjak tahun 1967. Pada masa sekarang kapal cargo biasa juga dilengkapi dengan ruangan-ruangan khusus untuk mengangkat *Refeer Cargo* ini. Menurut statistik maka *Refeer Cargo* ini makin lama menunjukkan gejala kenaikan.

Oleh karena itu para muallim harus menguasai dasar-dasar mesin beku. Pada masa silam *Refrigerator* merupakan tugas tambahan yang cukup

menyulitkan bagi para ahli mesin dan bagi para mualim. Sekarang meskipun para ahli mesin telah mempunyai pengetahuan yang cukup mengenai mesin pendingin, akan tetapi akan sangat penting bagi para mualim untuk menguasainya karena tanggung jawab mengenai muatan di dalam terletak di atas pundaknya. Tanggung jawab seorang mualim harus didasarkan prosedur penanganan muatan dingin dan beku yang standar dan pengetahuan dan kecakapan yang cukup terhadap muatan dan mesin *Refeer Cargo*.

Oleh sebab itu, Pengetahuan mengenai muatan adalah mutlak begitu juga perawatan mesin dan perlakuan terhadap muatan yang mempunyai karakteristik yang berbeda sehingga tidak terjadi kerusakan atau penurunan kualitas muatan Melalui penelitian ini akan diperoleh informasi tentang apa yang telah dicapai dan yang belum dicapai, oleh karena itu peneliti memilih judul:

**“ OPTIMALISASI PENANGANAN MUATAN KONTAINER DI ATAS
KAPAL KM. MENTARI EXPRESS “**

B. Perumusan Masalah

Berdasarkan data yang diperoleh oleh peneliti maka beberapa masalah yang dihadapi sebagai upaya pencegahan kerusakan muatan dingin dan beku adalah :

1. Mengapa muatan kontainer jenis *refeer* rusak pada saat di atas kapal?
2. Mengapa isi dari muatan kontainer rusak pada saat bongkar muat?

C. Tujuan Penelitian

Tujuan penulisan skripsi ini adalah untuk mengetahui :

1. Cara mengoptimalkan pengawasan isi muatan kontainer yang dimuat di atas kapal KM.Mentari Express
2. Kendala-kendala yang dihadapi dalam penanganan muatan kontainer

D. Manfaat Penelitian

Manfaat yang dapat diambil dari penulisan skripsi ini adalah :

1. Manfaat penelitian secara teoritis

- a. Bagi penulis

Penelitian ini bermanfaat untuk menambah pengetahuan dan pengalaman khususnya dalam menangani muatan dingin dan muatan yang mudah rusak. Menambah wawasan khususnya bagi insan maritim dalam penanganan muatan dingin dan muatan yang mudah rusak.

2. Manfaat secara praktis

- a. Bagi pembaca

Sebagai masukan dalam pelaksanaan penanganan muatan dingin dan muatan yang mudah rusak di kapal *container* khususnya usaha pencegahan kerusakan muatan dingin dan muatan beras dikapal *container*. Masyarakat dapat menggunakan hasil penelitian ini sebagai bahan perbandingan dan kajian dalam menangani muatan dingin serta muatan yang mudah rusak.

E. Sistematika Penelitian

Untuk mempermudah pembaca dalam mengetahui pokok-pokok permasalahan serta bagian-bagiannya, maka peneliti membuat skripsi ini menjadi lima bab, dimana tiap-tiap bab selalu dapat berkesinambungan dalam pembahasannya dan merupakan suatu rangkaian yang tidak dapat terpisahkan, maka sistematika penelitian sebagai berikut:

BAB I: PENDAHULUAN

- A. Latar Belakang
- B. Perumusan Masalah
- C. Ruang Lingkup
- D. Tujuan Penelitian
- E. Manfaat Penelitian

BAB II: LANDASAN TEORI

- A. Tinjauan Pustaka
- B. Kerangka Pikir Penelitian
- C. Devinisi Oprasional

BAB III: METODOLOGI PENELITIAN

- A. Waktu dan Tempat Penelitian
- B. Data dan Sumber Data
- C. Metode Pengumpulan Data
- D. Teknik Analisa Data

BAB IV: HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

- A. Gambaran Umum Objek Yang Di Teliti
- B. Analisa Masalah

C. Pembahasan Masalah

BAB V: PENUTUP

A. Kesimpulan

B. Saran

DAFTAR PUSTAKA

LAMPIRAN-LAMPIRAN

