

BAB 1. PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang Masalah

Di bidang transportasi laut khususnya pengangkutan barang atau muatan, telah terjadi perubahan dan peningkatan, yaitu dengan hadirnya peti kemas (*container*) yang menjadi suatu sistem baru. Sekarang ini sudah berdampak menyeluruh pada sistem pengangkutan muatan yang makin lama makin meningkat. Kemajuan sistem peti kemas yang cukup pesat ini tidak lain bertujuan mengantar muatan secara aman, cepat, dan efisien dari pelabuhan asal hingga sampai pada pelabuhan tujuan untuk menghindari kerusakan muatan sekecil mungkin.

Pengangkutan barang atau muatan dengan menggunakan peti kemas di Amerika Serikat dimulai sekitar tahun 1950 oleh Firma *Mc Lean Trucking Company*, milik seorang pengusaha bernama *Malcolm Mc Lean*. Untuk perluasan pelayaran melalui laut maka pada tahun 1957, *Mc Lean* membeli Perusahaan Pelayaran *Pan Atlantic Steamship Company*, kemudian merubah susunan ruang muatan kapalnya menjadi sistem peti kemas dan selanjutnya perusahaan tersebut merupakan cikal bakal dari *Sea Lan Service Inc*.

Penerapan sistem pengangkutan dengan peti kemas di Indonesia dimulai sejak tahun 1970 an dimana penanganannya 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 (**Tumbel, 1991 : 3**).

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 dimana dengan dikembangkannya sistem peti kemas tidak berarti menghapuskan sistem pengangkutan konvensional.

Dengan hadirnya sistem pengangkutan dengan menggunakan peti kemas (*container*) maka banyak bermunculan kapal – kapal yang khusus

digunakan untuk mengantarkan muatan peti kemas dari pelabuhan muat ke pelabuhan bongkar yang dituju sebagai sarana transportasi barang. Dalam upaya meningkatkan arus barang didunia internasional, sistem peti kemas ini mampu mengemas muatan dengan aman dan pemindahan serta ruang geraknya lebih cepat. Menurut **Tumbel** (1991 : 4) kita dapati bahwa dengan menggunakan sistem peti kemas maka keuntungan – keuntungan yang dapat diperoleh adalah sebagai berikut :

1. Waktu yang digunakan untuk bongkar muat dilaksanakan dengan cepat.
2. Memudahkan pengawasan dari pihak pemilik muatan, karena pemuatan dapat dilaksanakan pada gudangnya sendiri.
3. Mengurangi resiko – resiko kerusakan dan pencurian.

Dilihat dari beberapa keuntungan diatas, maka sistem ini dapat mendongkrak turun biaya pengangkutan barang – barang yang diangkut dan mampu bersaing didunia transportasi laut, khususnya dalam hal pengangkutan barang. Dengan demikian tuntutan masyarakat akan pelayanan jasa angkutan laut untuk pendistribusian barang – barang agar sampai ditangan mereka dapat terpenuhi.

Lancarnya sarana transportasi laut ini dapat membuat perbedaan harga barang – barang disuatu 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.

Sistem pengangkutan barang dengan peti kemas juga diperlukan suatu sistem pengamanan ketika muatan sudah diatas kapal, yaitu salah satunya *lashing* yang harus dilakukan pada setiap muatan. *Lashing* ini sedikit berbeda dengan yang ada dikapal – kapal konvensional. Perlu diketahui juga bahwa sebuah kapal dilaut bebas dalam pelayarannya dapat bergerak bebas kesegala arah jurusan yang berbeda, hal ini karena adanya gaya – gaya yang mempengaruhi yaitu antara lain (*rolling, pitching, yawing, swaying, heaving, surging*) dengan adanya gaya – gaya tersebut peti kemas sebagai muatan juga ikut terpengaruh. Karena itu penataan muatan selama proses

pemuatan dipelabuhan dan pemasangan peralatan *lashing* sangat diperlukan, untuk menjamin keselamatan kapal, awak kapal, dan terutama muatan peti kemas itu sendiri selama dalam pelayaran hingga sampai dipelabuhan tujuan.

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 diatas kapal terkadang tidak sesuai aturan dan kemampuan kapal, sebagai contoh banyak perusahaan pelayaran di Indonesia yang mempunyai manajemen kurang baik khususnya pada kapal peti kemas memaksakan kapalnya untuk memuat peti kemas lebih dari kemampuan dan konstruksi dari kapal tersebut, padahal semua peralatan pendukung baik itu *lashing* dan kemampuan geladak untuk menahan beban diatasnya terkadang melebihi normal. Hal ini tentu saja sangat membahayakan kelangsungan pelayaran pada saat diperjalanan. Contoh lain, walaupun ukuran dan bentuknya sudah sesuai dengan aturan, pada sepatu peti kemas (*twist lock*) yaitu salah satu jenis dari sepatu peti kemas (peralatan pengamanan untuk mengikat dasar peti kemas dengan badan kapal) yang digunakan kondisinya banyak yang rusak, sehingga tidak mampu menahan dan mengunci *container* pada badan kapal dengan baik dan jumlahnya semakin berkurang, sehingga apabila muatan penuh akan mengakibatkan bahaya lain terhadap muatan *container* di atas kapal.

Demikian pula saat proses bongkar muat buruh yang bertugas atau operator dari *gantry* dan *crane* kurang memperhatikan atau kurang hati – hati saat bongkar muat peti kemas dari kapal atau pada saat memasukan peti kemas ke kapal sehingga mengakibatkan peti kemas tersebut rusak. Masalah – masalah diatas terjadi di atas kapal KM. PEKAN FAJAR tempat penulis melakukan praktek berlayar. Oleh karena itu pengawasan saat bongkar dan muat maupun pengecekan peti kemas dan peralatannya harus selalu dilakukan secara teratur selama perjalanan sampai kapal tiba di pelabuhan yang dituju.

Hal inilah yang mendorong penulis mencoba mengangkat permasalahan yang dihadapi di kapal peti kemas yang juga merupakan tempat penulis melaksanakan praktek berlayar, oleh karena itu penulis memilih judul “Optimalisasi penanganan muatan peti kemas dan peralatannya di atas kapal Km. Pekan Fajar milik PT. SPIL”.

1.2 Rumusan Masalah

Dalam fokus masalah, penulis menggunakan pembahasan kualitatif. Cara penempatan peti kemas diatas palka (*on deck*) yang sedikit menyimpang di kapal KM. PEKAN FAJAR akan diuraikan berdasarkan pengalaman, pengamatan, dan penelitian. Dalam kegiatan muat dan penempatan seharusnya memenuhi ketentuan cara pemuatan yang baik dan benar sesuai dengan konstruksi kapal dan aturan-aturan pemuatan. Tetapi pada kenyataan dilapangan, pada proses pemuatan dan penempatan banyak terdapat menyalahi ketentuan sehingga tidak sesuai dengan aturan dan konstruksi kapal yang ada. Sehingga pada prinsipnya jika tidak diperhatikan akan membahayakan *crew*, kapal, dan muatan sendiri. Disamping itu, penulis juga akan membahas pemeliharaan peralatan sistem pengamanan muatan yang baik, yang juga mendukung kelancaran dari proses bongkar muat. Oleh sebab itu, penulis memfokuskan pokok- pokok permasalahan sebagai berikut:

1. Tujuan optimalisasi penanganan muatan peti kemas dan peralatannya
2. Upaya guna mengoptimalkan penanganan muatan peti kemas dan peralatannya
3. Masalah – masalah yang sering terjadi dalam penanganan muatan peti kemas dan peralatannya
4. Cara mengatasi permasalahan dalam usaha penanganan muatan peti kemas dan peralatannya
5. Realita problema mengenai optimalisasi penanganan muatan peti kemas dan peralatannya

Berdasarkan pengamatan yang penulis lakukan dan pengalaman selama melakukan praktek laut pada April 2018 – April 2019, ditemukan beberapa permasalahan. Maka itu penulis membatasi ruang lingkup penelitian hanya pada penempatan atau pemeliharaan peti kemas dan peralatannya, serta sistem pengamanannya pada saat diatas kapal dan menurut ilmu serta aturan pemuatan. Permasalahan ini terjadi diatas kapal KM. PEKAN FAJAR.

1.3 Tujuan Dan Kegunaan Penulisan

Tujuan Penulisan

Tujuan penulisan karya tulis ini adalah sebagai berikut:

1. Untuk menciptakan hasil yang terbaik dan efektif dalam proses kegiatan bongkar muat di atas kapal.
2. Untuk mewujudkan penanganan muatan peti kemas dan peralatannya secara optimal.
3. Untuk mengoptimalkan penanganan muatan container dan peralatannya di atas kapal.
4. Untuk mengetahui cara sistem pengamanan (*lashing*) peti kemas diatas dek (*on deck*) di kapal KM. Pekan Fajar.
5. Untuk mengetahui cara penempatan dan pengaturan muatan peti kemas diatas dek (*on deck*) diatas kapal KM. Pekan Fajar.

Kegunaan Penulisan

Penelitian yang dilakukan terhadap peti kemas dan peralatannya untuk membahas permasalahan tersebut diatas secara tidak langsung dapat bermanfaat sebagai berikut:

1. Bagi Penulis

Penelitian ini merupakan kesempatan bagi penulis untuk menerapkan dan menguji teori – teori yang sudah didapat dan menambah pengetahuan penulis tentunya tentang masalah – masalah yang diteliti.

2. Bagi Lembaga Pendidikan

Karya ini dapat menambah perbendaharaan perpustakaan Sekolah Tinggi Maritim dan Transpor “AMNI” Semarang dan menjadi sumber bacaan maupun referensi bagi semua pihak yang membutuhkannya.

3. Bagi Perusahaan

Hasil penelitian ini dapat menjadi informasi serta masukan bagi PT. SALAM PASIFIC INDONESIA *LINE* yang sekiranya dapat bermanfaat untuk kemajuan dimasa mendatang.

4. Bagi Perwira dan Awak Kapal

- a. Sebagian acuan dan masukan agar perwira dan awak kapal dapat mengaplikasikan hasil dari penelitian tentang optimalisasi penanganan peti kemas dan peralatannya di atas KM. PEKAN FAJAR.
- b. Merupakan acuan kerja bahwa dalam proses bongkar muat peti kemas di atas kapal membutuhkan optimalisasi dan juga untuk peralatannya yang perlu diperhatikan.

1.4 Sistematika Penulisan

Penulis menyusun serta menguraikan penjelasan secara singkat tentang materi pokok karya tulis ini guna mempermudah para pembaca mengikuti penyajian karya tulis ini. Sistematika penulisan karya tulis ini digunakan agar pembaca dapat lebih mudah mengerti tentang susunan yang digunakan dan mengetahui poin – poin yang akan dibahas pada tiap – tiap babnya.

Sistematika penulisan penyusunan karya tulis ini dibagi dalam V bab, dimana masing-masing bab saling berkaitan satu dengan yang lainnya sehingga tercapai tujuan penulisan karya tulis ini. Sistematika tersebut dapat diuraikan sebagai berikut :

BAB 1 : PENDAHULUAN

Pada bab ini diuraikan tentang berbagai aspek antara lain latar belakang penulisan karya tulis, fokus masalah, batasan masalah, tujuan penulisan, kegunaan penulisan, metode pengumpulan data, serta sistematika penulisan karya tulis ini.

BAB 2 : TINJAUAN PUSTAKA

Di dalam bab ini diuraikan tentang suatu gambaran di mana dan bagaimanakah kapal tempat penulis praktek, sehingga menyusun karya tulis ini. Di samping itu, dalam bab ini dijelaskan juga sejarah perusahaan secara singkat beserta visi dan misinya.

BAB 3 : METODOLOGI PENGAMATAN

Pada bab ini diuraikan mengenai metodologi penelitian dalam penulisan karya tulis ini. Penulis menggunakan rancangan penelitian, metode pendekatan, spesifikasi penelitian, metode pengumpulan data, metode penarikan kesimpulan untuk menguraikan dan menggambarkan objek yang diteliti. Disamping mengandung unsur di atas, dalam bab ini juga membahas tentang hasil penelitian, analisa data dan alternative pemecahan masalah.

Selain itu dalam bab ini juga dicantumkan suatu landasan teori mengenai penulisan karya tulis ini. Landasan teori sangat penting karena sebuah karya tulis yang baik harus didukung oleh teori – teori yang mendasari karya tulis itu sendiri. Karya tulis ini akan menguraikan beberapa hal antara lain yaitu: tinjauan pustaka yang merupakan ulasan mengenai prinsip pemuatan di atas kapal, kerangka pemikiran dalam penulisan karya tulis ini, definisi-definisi

seputaran kapal dan pemuatan, dan hipotesis penulis terhadap kasus yang dibahas dalam karya tulis ini.

BAB 4 : PEMBAHASAN dan HASIL

Di dalam bab ini diuraikan tentang pembahasan hasil penelitian, analisa data, dan alternative pemecahan masalah. Khususnya mengenai uraian hasil praktek yang sesuai dengan karya tulis berjudul “Optimalisasi penanganan muatan peti kemas dan peralatanya di Km. Pekan Fajar milik PT. SPIL” ini.

BAB 5 : PENUTUP

Pada bab ini berisi tentang kesimpulan dan saran-saran daripada karya tulis ini.

DAFTAR PUSTAKA : Sebagai literature Karya Tulis ini.

LAMPIRAN : Sebagai data dukung Karya Tulis ini