

BAB 2

TINJAUAN PUSTAKA

2.1 Tinjauan Pustaka

Di dalam bab ini Penulis memaparkan tentang istilah - istilah dan teori-teori yang mendukung dan berhubungan dengan pembahasan karya tulis ini, yang bersumber dari referensi buku-buku dan juga observasi selama penulis melaksanakan praktek di PT. Pelindo III (Persero) Cabang Tanjung Emas Semarang. Pengertian Pelabuhan Menurut Peraturan Pemerintah No. 69 Tahun 2001 Pasal 1 ayat 1, tentang Kepelabuhanan, pelabuhan adalah tempat yang terdiri dari daratan dan perairan di sekitarnya dengan batas - batas tertentu sebagai tempat kegiatan pemerintahan dan kegiatan ekonomi yang dipergunakan sebagai tempat kapal bersandar, berlabuh, naik turun penumpang dan/atau bongkar muat barang yang dilengkapi dengan fasilitas keselamatan pelayaran dan kegiatan penunjang pelabuhan serta sebagai tempat perpindahan intra dan antar moda transportasi.

Menurut Fair (2012) pelabuhan (*port*) merupakan suatu daerah perairan yang terlindung dari gelombang dan digunakan sebagai tempat berlabuhnya kapal maupun kendaraan air lainnya yang berfungsi untuk menaikkan atau menurunkan penumpang. Pelabuhan pada umumnya terletak di perbatasan antara laut dengan darat, atau terletak di sungai atau danau. Pelabuhan menurut fair terdiri dari tiga bagian, yaitu: perairan atau kolam yang menyediakan tempat berlindung, fasilitas seperti tambatan, dermaga, gudang, dan fasilitas pelayanan penumpang, peralatan apung seperti kapal-kapal penolong dan alat angkat di pelabuhan. Selain itu, pelabuhan merupakan pintu gerbang serta pemelancar hubungan antar daerah, pulau bahkan benua maupun antar bangsa yang dapat memajukan daerah belakangnya atau juga dikenal dengan daerah pengaruh. Daerah belakang ini merupakan daerah

yang mempunyai hubungan kepentingan ekonomi, sosial, maupun untuk kepentingan pertahanan yang dikenal dengan pangkalan militer angkatan laut.

2.2 Pengertian Optimalisasi

Menurut Poerdwadarmita (2014) adalah hasil yang di capai sesuai dengan keinginan, jadi optimalisasi merupakan pencapaian hasil sesuai harapan secara efektif dan efisien.

Berdasarkan pengertian konsep dan teori diatas, maka dapat peneliti menyimpulkan bahwa optimalisasi adalah suatu proses, pencapaian program yang telah direncanakan dengan terencana guna mencapai tujuan/target sehingga dapat meningkatkan kinerja secara optimal

2.3 Pengertian Perencanaan

Menurut Garth N.Jone (2010) perencanaan adalah suatu proses pemilihan dan pengembangan dari pada tindakan yang paling baik untuk pencapaian tugas.

Menurut M.Farland (2010) perencanaan adalah suatu fungsi dimana pimpinan kemungkinan menggunakan sebaian pengaruhnya untuk mengubah dari pada wewenangnya.

Menurut G.R Terry (2011) pemilihan dan penggabungan fakta-fakta serta pembuatan dan penggunaan perkiraan-perkiraan atau asumsi-asumsi untuk masa yang akan datang dengan jalan menggambarkan dan merumuskan kegiatan-kegiatan yang di perlukan untuk mencapai hal yang di inginkan.

2.4 Pengertian Efektifitas

Menurut Makmur (2011), dijelaskan bahwa persepsi tentang efektifitas sesungguhnya bersumber dari salah satu cerita ilmu administrasi yang berkembang secara alamiah ke dalam berbagai aktivitas kehidupan manusia untuk mencapai tujuan yang mereka kehendaki.

Menurut Hidayat (2011) menjelaskan efektifitas adalah suatu ukuran yang menyatakan seberapa jauh target (kuantitas, kualitas dan waktu) telah tercapai. Dimana makin besar presentase target yang dicapai, makin tinggi efektifitasnya

2.5 Pengertian Keamanan

Menurut KBBI Keamanan adalah keadaan aman; kendentraman atau keadaan bebas dari bahaya. Istilah ini bisa digunakan dengan hubungan kejahatan, segala bentuk kecelakaan, dan lain-lain.

Menurut Tarwoto dan Wartonah (2010) adalah keadaan aman dan tentram, keamanan tidak hanya mencegah rasa sakit atau cedera tapi keamanan juga dapat membuat individu aman dalam aktifitasnya, mengurangi stres dan meningkatkan kesehatan umum.

Kesimpulannya ialah Keamanan adalah suatu keadaan aman dari hal apapun baik itu dari bahaya alam maupun manusia.

2.6 Pengertian Muatan

Pengertian muatan kapal menurut Zaenal arifin (2011) adalah segala macam barang dan barang dagangan yang diserahkan kepada pengangkut untuk diangkut dengan kapal, guna diserahkan kepada orang atau barang dipelabuhan tujuan.

Muatan kapal (*container*) merupakan objek dari pengangkutan dalam sistem transportasi laut, dengan mengangkut muatan sebuah perusahaan pelayaran niaga dapat memperoleh pendapatan dalam bentuk uang tambang *freight* yang sangat menentukan dalam kelangsungan hidup perusahaan dan membiayai kegiatan dipelabuhan

2.7 Prinsip – Prinsip Pemuatan

1. Melindungi kapal
2. Melindungi muatan
3. Melindungi ABK dan buruh
4. Pemanfaatan ruang muat secara maksimal / *full and down*
5. Pemuatan secara sistematis (cepat dan teratur)

1. Melindungi kapal

Pembagian muatan secara vertical (tegak)

- a. Apabila muatan dipusatkan diatas, stabilitas kapal akan kecil mengakibatkan kapal langsar (*tender*).
- b. Apabila muatan dipusatkan dibawah, stabilitas kapal besar dan mengakibatkan kapal kaku (*Stiff*).



Gambar 1. Muatan Vertikal dan Muatan Horizontal

Sumber : PT. Pelindo III (Persero) Cabang Tanjung Emas Semarang

2.8 Daftar Istilah atau Pengertian Dalam Muatan

1. *Optional cargo* = muatan yang memiliki lebih dari satu pelabuhan bongkar dan menunggu keputusan shipper.
2. *Delicate cargo* = muatan yang peka terhadap bau – bauan.
3. *Filler cargo* = muatan yang dipakai untuk mengisi ruangan yang tidak bisa dipakai (mengisi broken stowage).
4. *Heavy lift cargo* = muatan berat, yaitu muatan yang beratnya melebihi kemampuan daya angkat boom / derrick kapal.
5. *Odorous cargo* = muatan yang mengeluarkan bau dapat merusak muatan lain karena baunya.
6. *Longlength cargo* = muatan yang panjangnya, melebihi panjang mulut palka (hatch coaming).
7. *Refrigerated cargo* = muatan dingin, muatan yang memerlukan ruangan khusus pendingin.
8. *Transshipment cargo* = muatan yang dipindahkan ke kapal lain.
9. *Dangerous cargo* = muatan berbahaya, muatan yang sifatnya membahayakan kapal, isi dan para ABK.
10. *Ad valorem cargo* = muatan yang berharga / bernilai tinggi.
11. *Back freight* = pembayaran kembali kepada kapal, karena kapal membawa kembali muatan ke pelabuhan asalnya.
12. *Dead freight* = uang yang harus dibayarkan kepada kapal karena satu pihak tidak menepati janji untuk memuai kapal dengan muatan penuh.
13. *Surcharge* = uang tambahan dari freight rate oleh karena ukuran / berat muatan melebihi ukuran yang ditentukan.
14. *Constructive total loss* = kapal satu muatan yang rusak, dimana biaya untuk menyelamatkan atau memperbaiki akan melebihi nilai harga muatan / kapal tersebut.
15. *Deadweight factor* = perbandingan antara ruang muatan dan daya angkut muatan kapal tersebut.

16. *Demurrage* = uang yang harus dibayarkan oleh pencharter karena muat bongkar melebihi laydays yang tercantum didalam charter party.
17. *General average* = perbandingan pengorbanan dari semua pihak yang berkepentingan sesuai dengan nilai dari barang yang dimilikinya, pada waktu sejumlah barang muatan dikorbankan untuk menyelamatkan kapal dan muatan lainnya dari suatu bahaya.
18. *Indispute* = suatu keadaan dimana terjadi perbedaan jumlah muatan antara keadaan sebenarnya dan data didalam dokumen.
19. *Revenue ton* = suatu ukuran untuk menentukan freight (uang tambang), pertimbangan antara berat dan volume barang.
20. *Measurement ton* = suatu ukuran muatan yang perhitungan 1 measurement ton sama dengan 40 oft.
21. *Marko* = selisih antara berat muatan yang dimuat dan dibongkar.
22. *Flenzen* = muatan yang datangnya terlambat pada saat akan berangkat, sehingga belum ditempatkan di palka dengan baik (temporary stowage).
23. *Over carriage cargo* = keadaan dimana suatu muatan terbawa melewati pelabuhan bongkarnya, karena kelalaian dalam membongkar.
24. *Over stowage cargo* = keadaan dimana suatu muatan akan dibongkar berada di bagian bawah dari muatan pelabuhan berikutnya.
25. *Long hatch* = keterlambatan muat bongkar, karena terlambat di salah satu palka.
26. *Shortlanded cargo* = jumlah muatan yang dibongkar kurang dari yang sebenarnya disebut shortlanded indispute, lawannya overlanded.
27. *Claim* = tuntutan ganti rugi yang diajukan oleh penerima barang, karena barangnya rusak, kurang.
28. *Tracer* = pengusutan terhadap muatan – muatan yang rusak atau hilang / kurang, dengan cara menghubungi kapal dan pelabuhan – pelabuhan lain yang disinggahi.
29. *Cargo outturn report* = laporan hasil kegiatan muat bongkar barang di pelabuhan.

30. *Full and down* = suatu keadaan dimana kapal dimuati hingga seluruh ruang muat penuh dan mencapai sarat maximum yang di izinkan.
31. *Stowage factor* = adalah jumlah ruangan dalam cuft atau cbm yang digunakan untuk memadat muatan seberat 1 ton.
32. *Capacity plan* = adalah bagian kapal yang berisi data – data tentang kapasitas ruang muat, daya angkut, ukuran palka dan tangki, deadweight seale, free board, letak titik berat palka / tangki dan lain - lain.
33. *Deck load capacity* = adalah kemampuan sebuah geladak untuk menahan beban muatan diatasnya, dinyatakan dalam ton / m² atau lbs / ft².
34. *Container stack load* = kemampuan geladak (4 sepatu container) untuk menahan berat container yang ditempatkan diatasnya.
35. *CY (container yard)* = lapangan penumpukan container dimana container di susun rapi memakai top leader atau side loader secara berbaris.
36. *CFS (container freight station)* = tempat dimana muatan dimuat ke dalam container (stuffing) atau muatan dikeluarkan dari container (stripping).
37. *TEU (twenty feet equivalent unit)* = unit padanan peti kemas ukuran 20 kaki, misal cont 20' = 1 teu dan 1 cont 40' = 2 teu's.
38. *Lash* = lighter aboard ship, adalah jenis kapal yang mampu mengangkut muatan berupa lighters (tongkang = barges).
39. *OBO* = oil bulk ore, kapal pengangkut minyak sekaligus biji besi.
40. *VLCC (very large crude carrier)* = kapal tanker pengangkut minyak mentah ukuran besar.
41. *Vlcc (ultra large crude carrier)* = kapal tanker pengangkut minyak mentah ukuran sangat besar.
42. *Roro (roll on roll of)* = jenis kapal yang dilengkapi dengan ramp (jembatan = jalan) untuk kendaraan masuk / keluar kapal langsung ke dermaga.
43. *SWL (safety working load)* = keamanan muat dari peralatan muat bongkar dikapal sesuai certificate yang dimilikinya.

44. *FCL (less than container load)* = container yang berisi muatan untuk satu tujuan (consignee)
45. *LCL (less than container load)* = container yang berisi muatan lebih dari satu tujuan.
46. *Gang hour* = kemampuan buruh dalam muat bongkar setiap jamnya.
47. *Ullage* = jarak tegak dari permukaan cairan di dalam tangki hingga tank top (lawannya innage = sounding).
48. *Thievage* = prosentase air didalam muatan cair dalam tangki (misalnya latex, palm oil).
49. *Cargo stowage plan* = suatu bagan kapal dimana muatan ditempatkan, dilengkapi data tujuan / jumlah / berat muatan serta pelabuhan muatnya masing – masing.
50. *Container by plan* = suatu bagan penempatan container di dalam palka dan diatas geladak, dengan urutan bay ganjil / genap dihitung dari depan, row ganjil / genap dihitung dari tengah dan dilihat dari belakang, tier in hold dan on deck.