

## **BAB 2**

### **TINJAUAN PUSTAKA**

#### **2.1 Efektivitas**

Menurut Bungkaes (2013:46), efektivitas adalah penilaian yang dibuat sehubungan dengan pencapaian individu, kelompok atau organisasi. Semakin dekat mereka dengan pencapaian yang diharapkan semakin efektiflah mereka. Menurut Ravianto (2014:11), efektivitas adalah seberapa baik pekerjaan dilakukan, sejauh mana orang menghasilkan output seperti yang diharapkan. Artinya jika suatu pekerjaan dapat diselesaikan dengan perencanaan, baik dalam waktu, biaya, dan kualitas.

#### **2.2 Proses**

Proses adalah runtutan perubahan atau peristiwa dalam perkembangan sesuatu. Proses adalah serangkaian kegiatan yang saling terkait atau berinteraksi, yang mengubah input menjadi output. Menurut Soewarno Handyaningrat dalam bukunya yang berjudul “Pengantar Studi Ilmu Administrasi dan Manajemen” mengatakan bahwa Proses adalah sesuatu runtutan perubahan dari suatu peristiwa perkembangan sesuatu yang dilakukan secara terus-menerus( Setiawan, 2016).

Proses penanganan kontainer yaitu tahapan-tahapan atau langkah-langkah untuk mencapai suatu tujuan. Yaitu menangani kontainer mulai dari samapai akhir sesuai dengan aturan yang ada di perusahaan.

#### **2.3 Prosedur**

Pengertian prosedur menurut Nafarin (2016) dalam buku “Penganggaran Perusahaan” menjelaskan bahwa : “Prosedur (Procedure) adalah urutan seri tugas yang saling berkaitan dan dibentuk guna menjamin pelaksanaan kerja yang seragam”. Berdasarkan pendapat dari beberapa ahli mengenai prosedur, maka penulis mengambil kesimpulan bahwa prosedur adalah suatu urutan langkah langkah pemrosesan data atau urutan kegiatan yang melibatkan beberapa orang dalam satu departemen atau lebih yang dibuat untuk menjamin penanganan secara seragam terhadap suatu

transaksi perusahaan yang terjadi berulang-ulang. Prosedur penanganan kontainer yaitu menangani kontainer mulai dari kegiatan sampai akhir kegiatan dengan mengikuti tatanan atau aturan untuk mencapai tujuan yang telah di inginkan.

#### **2.4 Dokumen – Dokumen Yang Terkait Dalam Penanganan Kontainer**

Dokumen adalah data surat penunjang bagi suatu aktifitas yang dapat di gunakan sebagai bukti maupun claim. Menurut subandi (2013) dalam bukunya “ Manajemen Peti Kemas” ada beberapa dokumen yang di butuhkan dalam penanganan petikemas atau kontainer diantaranya sebagai berikut:

##### *1. Bill of lading/sumber*

Bill of Lading yang lebih sering disebut dengan B/L adalah salah satu dokumen yang diperlukan dalam ekspor impor. Dimana dokumen ini dikeluarkan dan disahkan oleh pihak pelayaran.

Bill of Lading adalah dokumen pengangkutan barang yang di dalamnya memuat informasi lengkap mengenai nama pengirim, nama kapal, data muatan, pelabuhan muat dan pelabuhan bongkar, rincian freight dan cara pembayarannya, nama consignee atau pemesan, jumlah B/L original yang dikeluarkan dan tanggal penandatanganan. Atau lebih singkatnya adalah surat perjanjian antara shipper atau pengirim, consignee atau u pengangkutan dengan carrier atau pengangkutan penerimaan Data yang tecantum pada B/L adalah sesuai data yang dikirimkan oleh pihak shipper berdasarkan barang yang telah di masukkan ke dalam kontainer. Sebagai pihak pelayaran, tentu mereka tidak dilibatkan dalam proses stuffing ini, karena itu dalam B/L selalu tercantumkan shipper load and count said to contain atau biasa disingkat dengan STC. B/L mempunyai fungsi sebagai:

- a Tanda terima barang atau muatan. Yang menyatakan bahwa barang telah dimuat di atas kapal.
- b Dokumen pemilikan. Yang dapat digunakan untuk pengambilan barang di pelabuhan pembongkaran.

- c Kontrak pengangkutan. Kontrak perjanjian bahwa barang atau muatan akan dimuat di atas kapal hingga tempat tujuan

## 2. *Manifest*

merupakan dokumen yang berisi semua informasi yang berkaitan dengan barang-barang niaga yang diangkut sarana pengangkut atau kapal pada saat kedatangan ataupun keberangkatan. Dengan demikian semua barang ekspor dan impor yang dibawa oleh sarana pengangkut akan terdata semua dalam *manifest*. Macam-macam *manifest* sebagai berikut:

### a. *Inward Manifest*

yaitu dokumen *manifest* yang wajib diserahkan pada saat kedatangan sarana pengangkut di suatu pelabuhan yang berisi daftar muatan cargo alat angkut tersebut pada saat datang di suatu pelabuhan.

### b. *Cargo Manifest*

yaitu dokumen *manifest* selama sarana pengangkut tersebut dalam perjalanan berangkat dan menuju suatu pelabuhan, yang berisi daftar muatan cargo alat angkut tersebut melakukan perjalanan dan membawa barang-barang tersebut.

### c. *Outward Manifest*

yaitu dokumen *manifest* yang wajib diserahkan pada saat keberangkatan sarana pengangkut dari suatu pelabuhan yang berisi daftar muatan cargo alat angkut tersebut pada saat berangkat dari suatu pelabuhan untuk menuju pelabuhan lainnya.

## 3. *Delivery Order (DO)*

*Delivery order* Adalah dokumen yang sah dari pelayaran yang menyatakan nama consignee beserta dengan informasi cargo dan jumlah party *container* dalam satu kali shipment yang sudah terdaftar dalam sistem pelayaran.

## 4. *Equipment Interchange Receipt (EIR)*

Adalah tanda bukti serah terima *container* yang dilengkapi data dan kondisi fisik *container* pada saat serah terima *container* yang disetujui oleh kedua belah pihak *Equipment Interchange Receipt (EIR)* dibagi

menjadi dua yaitu *EIR* (in) dan *EIR* (out), dokumennya sama hanya yang membedakan dari kedua dokumen tersebut yaitu dokumen *EIR* (out) terdapat stempel acc dari gate out sedangkan *EIR* (in) tidak.

Fungsi *Equipment Interchange Receipt (EIR)* :

- a. Bukti otentik kondisi fisik *container* pada saat serah terima muatan.
- b. Bukti serah terima dari *customer* ke Depo, *Container Yard (CY)*, Perusahaan Bongkar Muat (PBM) ataupun sebaliknya.
- c. Untuk penyelesaian atau pengambilan uang jaminan ke pelayaran.
- d. Data pendukung proses claim in atau out.
- e. Termasuk sebagai berita acara serah terima *container*.

#### 5. Laporan Penyerahan Container (LPC)

Merupakan dokumen yang digunakan untuk menerangkan bahwa kondisi status *container* yang sedang dikerjakan (masih lanjut atau full muatan) dalam proses *stuffing* dalam, Dokumen ini juga digunakan untuk mengetahui kegiatan *stuffing* apakah menggunakan buruh dari Ekspedisi Muatan Kapal Laut (EMKL), buruh Perusahaan Bongkar Muat (PBM), atau pun menggunakan *forklift* untuk proses *stuffing* dalam maupun *stripping* dalam tersebut.

#### 6. *Release Order (RO)*

Dokumen yang syah dari pihak pelayaran untuk membooking *container*, untuk kegiatan *stuffing* dalam dan *stripping* dalam, baik *stuffing* luar maupun *stripping* luar. *Release Order (RO)* berisi Nomor Booking, *Port Of Load (POL)* maupun *Port Of Dischard (POD)*, jumlah dan jenis *container* yang dibutuhkan, dan jenis barang muatan.

#### 7. *Load List Container*

Merupakan daftar muatan kapal yang nantinya digunakan Depo dalam menyiapkan kegiatan pengangkutan *container* ke kapal, mengetahui jenis kapal yang akan mengangkut *container* dan jumlah *container* yang harus dimuat dari Depo menuju kapal.

#### 8. *Dischard List Container*.

Merupakan daftar bongkaran kapal yang nantinya digunakan Depo

dalam menyiapkan kegiatan pembongkaran *container* dari kapal dan mengetahui lokasi penimbunan *container*.

9. Surat Penyerahan Petikemas / SP2

Merupakan dokumen untuk mengeluarkan kontainer dari dalam area pelabuhan ke gudang atau pabrik untuk melakukan *stuffing* atau *stripping*.

10. *Receiving Card* / RC

Merupakan surat atau dokumen untuk memasukkan kontainer kembali ke area pelabuhan setelah melakukan *stuffing* atau *stripping* di gudang atau pabrik.

## 2.5 Peti Kemas

Menurut Lasse ,2012 peti kemas adalah sebagai media dan kotak penyimpan barang, sebagian mengatakan bahwa petikemas adalah gudang yang dapat diangkut. Lembaga maritim sedunia atau *international maritime organization* atau IMO peti kemas adalah suatu benda yang di gunakan sebagai alat angkut barang bersifat permanen , kuat , dapat di gunakan berulang kali, di rancang khusus untuk mudah di angkut berbagai moda transportasi secara aman dan di lengkapi dengan soket pengangkat pada sudut-sudutnya

Dari definisi diatas dapat disimpulkan bahwa peti kemas (*container*) adalah sebuah peti yang digunakan untuk mengangkut barang dan merupakan penunjang untuk mempermudah transaksi pengiriman barang dalam proses perdagangan.

## 2.6 Jenis – Jenis Peti Kemas

Jenis-jenis peti kemas menurut Lasse,2012 dalam “Manajemen Muatan” adalah sebagai berikut:

1. *Dry Cargo Container*.

Jenis *container* ini digunakan untuk mengangkut muatan umum atau bisa disebut general cargo yang terdiri dari berbagai jenis barang dagangan kering yang sudah dikemas dalam komoditi packing yang tidak

memerlukan penanganan khusus.

2. *Reefer Container.*

Jenis *container* ini digunakan untuk mengangkut barang yang harus diangkut dalam keadaan beku seperti ikan segar, daging hewan.

3. *Bulk Container.*

Jenis *container* ini digunakan untuk mengangkut muatan curah (bulk cargo), seperti beras, gandum yang tidak dikemas. Konstruksinya tidak menggunakan pintu biasa melainkan hanya bukaan kecil dibagian bawah belakang untuk membongkar muatan curah tersebut. Sedangkan untuk pemuatan barang dicurahkan melalui bukaan yang ada pada atap *container*.

4. *Open Side Container.*

*Container* jenis ini mempunyai pintu yang berada dibagian samping memanjang sepanjang *container* tidak diberi pintu sebagaimana jenis lainnya melainkan hanya terpal saja guna melindungi muatan dari pengaruh cuaca, kegunaanya *container* ini seperti mesin dan alat berat lainnya.

5. *Soft Top Container.*

*Container* jenis ini terbuka bagian atasnya dari bagian itulah biasanya muatan diletakkan dan diambil. Bagian atasnya biasanya ditutup dengan terpal untuk melindungi pengaruh cuaca, *Container* ini biasanya digunakan untuk barang-barang yang tingginya melebihi ketinggian *container* tersebut.

6. *Open Top – Side Container.*

*Container* ini hanya berupa geladak penutup dengan empat tinggi sudut dan empat set lubang untuk memasukkan locking pin. *Container* ini digunakan untuk pengapalan barang berat yang tidak memerlukan perlindungan terhadap pengaruh cuaca.

7. *Tank Container.*

Jenis *container* ini berupa tanki baja berkapasitas 4000 galon (kl.15.140 liter) yang di bangun di dalam kerangka peti kemas open side

*container* ini di gunakan untuk mengapali bahan kimia atau bahan cair lainnya.

## 2.7 Ukuran Peti Kemas

Ukuran Peti Kemas menurut Lasse,2012 dalam “Manajemen Muatan” sebagai berikut:

### 1. All Steel *Container* ukuran 20’ (*Twenty Footer*)

Panjang	: 6,55 m (19’10.55’)
Lebar	: 2,435 m (8’6’)
Tinggi	: 2,590 m (8’6’)
Berat kosong	: 2.250 kg
Berat muat	: 18,111 kg
Kapasitas	: 30 m

### 2. All Steel *Container* ukuran 40’ (*Fourty Footer*)

Panjang	: 12,192 m 40,0
Lebar	: 2,435 m (8) bagian luar
Tinggi	: 2,590 m (8’6’)
Berat kosong	: 3,801 kg
Berat muat	: 26,681 kg
Kapasitas	: 67,23 m

### 3. *Reefer Container (Regregerated Container) 20’*

Panjang	: 6.55 m (40’)
Lebar	: 2,435 m (8’6’’) bagian luar
Tinggi	: 2,590 m (8’6’)
Berat kosong	: 5,740 kg
Berat muat	: 24,270 kg
Kapasitas	: 58,81

### 4. All Stell *Container* ukuran 45’ (*fourtyfive Footer*)

Panjang	: 12.192 m (40’)
Lebar	: 2.438 m (8’) bagian luar
Tinggi	: 2.926 m (9’6’)

Berat kosong	: 4,700 kg
Berat muat	: 27.800 kg
Kapasitas	: 86.1m <sup>3</sup>

## 2.8 Instansi - Instansi Yang Terkait Dalam Penanganan Peti Kemas

Menurut Hidayat (2013) kegiatan pelayaran timbul karena kebutuhan untuk mengangkut barang-barang niaga yang di hasilkan tempat dan akan di jual di tempat lain sehingga timbul *the flag the trade* ( bendera atau kapal mengikuti perdagangan). Oleh karena itu ada pihak-hak yang di dalamnya.

Dalam penanganan Peti Kemas ada beberapa pihak yang terkait di antaranya sebagai berikut:

### 1. Perusahaan pelayaran.

Pengertian perusahaan pelayaran adalah badan usaha milik negara atau swasta,berbentuk perusahaan negara persero, Perseroan Terbatas (PT), Perseroan Comanditer (CV), dan lain lain yang melakukan usaha jasa dalam bidang penyediaan ruangan kapal laut untuk kepentingan mengangkut mutan penumpang (orang) dan barang (dagangan) dari suatu pelabuhan asal (muat) ke pelabuhan tujuan (bongkar), baik di dalam negeri maupun luar negeri

### 2. Kantor Syahbandar Dan Otoritas Pelabuhan (KSOP) Batam Kepulauan Riau

Instansi pemerintahan yang mengatur kegiatan pelabuhan di lingkungan departemen perhubungan laut. Bertugas melakukan koordinasi dengan instansi–instansi lain untuk kelancaran di pelabuhan yang diusahakan oleh badan usaha pelabuhan.

### 3. Pelindo I Persero Batam Kepulauan Riau

Merupakan instansi dibawah pengawasan menteri perhungan untuk memberikan petunjuk oprasional secara terperinci kepada pimpinan perusahaan untuk menjalankan pelabuhan dengan baik.



#### 4. Direktorat Jendral Bea dan Cukai Batam Kepulauan Riau

Merupakan instansi pemerintahan yang melayani dibidang kepabeanan dan cukai di dalam kegiatan ekspor dan impor barang yang masuk dan keluar wilayah pabeaan.

### **2.9 Pengertian Hambatan dalam Proses Penanganan Peti Kemas**

Menurut Gita (2018), seseorang dapat membedakan antara permasalahan pemuatan peti kemas, di mana peti kemas yang cukup tersedia untuk mengakomodasi semua barang-barang kecil, dan masalah tersebut, di mana hanya sebagian daribarang-barang kecil yang bisa dikemas karena ketersediaan kontainer yang terbatas. Permasalahan jenis pertama adalah jenis minimalisasi input (nilai), dan jenis kedua merupakan jenis maksimalisasi output (nilai).

Jadi dapat di simpulkan bahwa permasalahan dapat menghambat kegiatan penanganan kontainer. Hambatan yang sering terjadi ketika penanganan kontainer yaitu peti kemas mengalami kerusakan, stok terbatas dan kontainer tidak terdaftar dalam sistem.

### **2.10 Pengertian Solusi dalam Menghadapi Hambatan**

Menurut Heriyanto (2018), *Solution* atau solusi merupakan jalan keluar dari suatu masalah yang ada, solusi yang diberikan harus disesuaikan dengan kondisi yang terjadi sehingga usulan dapat di implementasikan agar bisa mengatasi akar permasalahan. Pengertian solusi adalah cara atau jalan yang digunakan untuk memecahkan atau menyelesaikan masalah tanpa adanya tekanan. Maksud tanpa adanya tekanan adalah adanya objektivitas dalam menentukan pemecahan masalah dimana orang yang mencari solusi tidak memaksakan pendapat pribadinya dan berpedoman pada khaidah dan aturan yang ada. Jika tidak demikian maka solusi yang didapat akan sangat subjektif sehingga dikhawatirkan bukan merupakan solusi terbaik.

Dari pernyataan diatas, maka dapat disimpulkan bahwa solusi dalam menghadapi hambatan adalah cara atau jalan dalam menghadapi hambatan atau rintangan yang dialami pada saat pelaksanaan pelayanan jasa, barang,

atau administrative oleh instansi penyelenggara pelayanan dalam upaya pemenuhan kebutuhan masyarakat atau organisasi dan upaya dalam rangka pelaksanaan peraturan perundang-undangan.

### **2.11 Pelabuhan**

Pelabuhan menurut Undanag – Undang Nomor 17 tahun 2008 adalah tempat yang terdiri dari daratan dan perairan dengan batas-batas tertentu sebagai tempat kegiatan pemerintahan dan kegiatan ekonomi yang digunakan sebagai tempat kapal bersandar, berlabuh, naik turun penumpang dan atau bongkar muat barang yang di lengkapi fasilitas keselamatan pelayaran dan kegiatan penunjang pelabuhan serta sebagai tempat perpindahan intra dan antar moda transportasi (PT Pelabuhan Indonesia, 2013).

Sedangkan pengertian kepelabuhanan meliputi segala sesuatu yang berkaitan dengan kegiatan penyelenggaraan pelabuhan dan kegiatan lainnya dalam melaksanakan fungsi pelabuhan untuk menunjang kelancaran, keamanan dan ketertiban arus lalu lintas kapal penumpang dan atau barang, keselamatan berlayar serta temperpindahan intra dan antar moda.

### **2.12 Penyelenggaraan Bongkar Muat Barang di Pelabuhan**

#### **1. Pengertian bongkar muat**

Menurut Hidayat 2013 Bongkar muat adalah salah satu kegiatan yang dilakukan dalam proses forwarding (pengiriman) barang. Yang dimaksud dengan kegiatan muat adalah proses memindahkan barang dari gudang, menaikkan lalu menumpuknya di atas kapal lalu menyusunnya di dalam gudang atau stockpile atau container. Sedangkan untuk Lingkup kegiatan bongkar muat meliputi:

- a. Stevedoring adalah pekerjaan membongkar barang dari kapal ke dermaga/tongkang/truk atau memuat dari dermaga tongkang/truk kedalam kapal sampai dengan tersusun dalam palka dengan menggunakan derek palka atau Derek darat.

- b. Cargodoring adalah pekerjaan melepaskan barang dari tali/jala-jala (*ex tackle*) di dermaga dan mengangkut dari dermaga ke gudang atau lapangan penumpukan barang atau sebaliknya.
- c. Receiving/Delivery adalah pekerjaan memindahkan barang dari timbunan/tempat penumpukan di gudang/lapangan penumpukan dan menyerahkan sampai tersusun di atas kendaraan di pintu gudang/lapangan penumpukan atau sebaliknya.

## 2. Pengertian Perusahaan Bongkar Muat

Menurut Suwarno 2013 Sejalan dengan pelaksanaan pembangunan ekonomi Indonesia, kegiatan ekspor-import berperan dalam kelancaran arus barang dan jasa tentunya dalam kegiatan ini tidak lepas dari peran Perusahaan Bongkar Muat (PBM) Sesuai dengan Peraturan Menteri Perhubungan No.60 Tahun 2014 Perusahaan Bongkar Muat adalah Badan Usaha yang melakukan kegiatan Bongkar Muat Barang dari dan ke kapal dipelabuhan. Dengan memahami pengertian PBM di atas menunjukkan bahwa kegiatan perusahaan jasa ini pada prinsipnya merupakan bagian dari kegiatan pengangkutan barang melalui kapal laut. Dalam hal ini setiap barang angkutan yang akan di angkut di atas kapal memerlukan pembongkaran dan di pindah ke gudang Lini I di Pelabuhan maupun langsung ke alat angkutan barang berikutnya.

## 3. Fungsi Perusahaan Bongkar Muat

Menurut Suyono 2013 Perusahaan Pelayaran dalam kedudukan sebagai pengangkut dalam kedudukannya sebagai pengangkut dalam menyelenggarakan pengangkutan barang kegiatan usaha Bongkar Muat barang dari ke kapal di Pelabuhan, secara khusus di atur dalam keputusan menteri perhubungan No.KM.88/AL.305/Phb tentang Perusahaan Bongkar Muat Barang dari dan ke kapal. Dalam hal mana pasal 3 keputusan tersebut menetapkan:

- a. Penyelenggara Bongkar Muat barang dari dan ke kapal dilakukan oleh perusahaan yang khusus didirikan untuk kegiatan bongkar muat tersebut.

- b. Perusahaan Pelayaran dilarang menyelenggarakan Bongkar Muat barang dari dan ke kapal.

Berdasarkan ketentuan di atas, dapat diketahui bahwa perusahaan pelayaran (pengangkut) yang menyelenggarakan pengangkutan barang melalui laut dari satu pelabuhan ke pelabuhan lainnya tidak diperbolehkan melakukan kegiatan Bongkar Muat barang angkutannya sendiri, akan tetapi kegiatan harus di serahkan pada pihak yang lain atau perusahaan lain yang bergerak di bidang Bongkar Muat barang yaitu PBM. Sedangkan fungsi PBM dalam kedudukannya sebagai mata rantai kegiatan pengangkutan melauai laut sebagaimana ketentuan pasal 3 ayat (1) Keputusan Menteri Perhubungan No.KM.88/AL.305/Phb-85 yaitu memindahkan barang angkutan dari dan ke kapal.

Dalam melakukan fungsi tersebut, sesuai dengan ketentuan pasal 1 ayat (a) Keputusan Menteri Perhubungan No. KM.88/AL.305.Phb-85, PBM dapat melakukan bongkar muat barang dari dan ke kapal baik dalam bentuk Kegiatan *Stevedoring, Cargodoring* maupun *Receiving/Delivery*. Dengan demikian dalam melakukan fungsinya untuk memindahkan barang angkutan dari dan ke kapal baik dari gudang lain I yang berada di Pelabuhan maupun pemindahan barang angkutan secara langsung dari dan ke alat angkutan darat.