

INTENSITAS PENANGANAN KAPAL OLEH PT. ADHIGUNA PUTERA CABANG TANJUNG WANGI SELAMA MASA PANDEMI COVID-19

Iklil Imtinan Ningsih¹, Tini Utami^{1*}

¹Program Studi KPN, Politeknik Bumi Akpelni
Jl.Pawiyatan Luhur II No. 17, Bendan Dhuwur, Semarang

*Email: tiniutami@akpelni.ac.id

Abstrak

Dunia bisnis jasa pelayaran sudah seharusnya memberikan pelayanan yang selalu membuat konsumen bangga, sebagai perusahaan Perusahaan Bongkar Muat PT. Adhiguna Putera sekaligus agen kapal selalu menjaga kualitas dari pelayanan jasanya. Penelitian ini bertujuan mengetahui dan memperoleh gambaran intensitas penanganan kapal oleh PT. Adhiguna Putera Cabang Tanjung Wangi di Masa Pandemi Covid-19, menurunnya pendapat, dan pengalihan rute akibat perubahan moda transportasi dari curah In Bags ke Container. Menggunakan Metode Observasi pengamatan langsung dilapangan, wawancara dengan pihak terkait, dan Studi Pustaka. Permasalahan yang ditemukan berkurangnya Intensitas penanganan kapal oleh PT. Adhiguna Putera selama masa pandemi Covid-19 mengakibatkan berkurangnya pendapatan perusahaan. Disebabkan peralihan dari beberapa trayek kapal karena pemuatan barang yang semula menggunakan sistem curah in bags kini menjadi Container. Berkurangnya intensitas muatan membuat Perusahaan harus mampu mempertahankan kinerjanya, baik bagi pengguna jasa maupun bagi perusahaan. Dengan Penerapan sistem Layd-Up akibat kurangnya charter kapal atau tidak ada muatan yang diangkut. perusahaan meningkatkan pelayanan terhadap penanganan muatan in bags, dengan cara penyelesaian bongkar secara tepat waktu dan penggunaan biaya secara efisien, penggunaan buruh yang sesuai dengan jumlah gang yang dikerjakan sehingga pemilik barang akan bertahan mengirimkan barangnya secara in bags dan tidak beralih menggunakan container karena merasa puas dengan kinerja perusahaan.

Kata Kunci : Intensitas , Muatan , Covid-19.

PENDAHULUAN

Transportasi laut memiliki peran penting dalam mendukung perdagangan baik lingkup Nasional maupun Internasional, sehingga dapat memacu pertumbuhan ekonomi daerah (*transport promote the trade*) dan menunjang perekonomian yang berkembang (*trade follow the ship*). Evi Destiani Andilas (2017), "Pelaksanaan Program Tol Laut PT. Pelayaran Nasional Indonesia", Jurnal Manajemen Transportasi & Logistik - Vol. 04 No. 01)

Tidak dapat dipungkiri bahwa sarana transportasi laut di Negara kepulauan seperti Indonesia telah menjadi tulang punggung utama pergerakan distribusi barang dalam skala besar dengan menggunakan kapal laut. Dalam mengelola wilayahnya, Indonesia memiliki perusahaan pelayaran yang berjumlah kurang lebih sejumlah 4.059 perusahaan sesuai data pada tahun 2019 (Tempo.co: 24 agst 2020) 2.1.11 serta

perusahaan keagenan yang tersebar diseluruh Indonesia. Perusahaan inilah yang menjadi penggerak berlangsungnya kegiatan pengelolaan wilayah perairan Indonesia atau yang disebut Pelayaran Nasional bahkan Internasional.

Pasal 1 ayat (1) Undang-Undang No 17 tahun 2008, pelayaran adalah suatu kesatuan sistem yang terdiri atas angkutan di perairan, kepelabuhan, keselamatan, dan keamanan, serta perlindungan lingkungan maritim. Perusahaan pelayaran sebagai penggerak sistem yang menopang perputaran roda perekonomian Indonesia, khususnya dimasa Pandemi COVID-19. Dari segi Ekonomi dan bisnis penggunaan sarana transportasi dengan kapal laut lebih efektif dan besar manfaatnya. Sehingga dengan adanya sarana prasarana transportasi laut untuk pemindahan barang dari suatu tempat ke tempat lainnya, diharapkan akan dapat diikuti oleh aktifitas ekonomi masyarakat yang berdampak positif dalam peningkatan

ekonomi suatu wilayah terlebih lagi perputaran roda ekonomi Indonesia sebagian besar berpintu gerbang melalui pelabuhan atau dunia pelayaran. Pelabuhan sebagai terminal untuk kapal-kapal dan kendaraan air lainnya merupakan komponen yang tidak dapat dipisahkan dari penyelenggaraan pengangkutan laut.

Ketika kapal berlabuh disuatu pelabuhan maka kapal tersebut membutuhkan pelayanan dan kebutuhan yang harus dipenuhi, pengurusan dokumen-dokumen dan keperluan lain pada saat kapal masuk maupun keluar dari pelabuhan tersebut. Dimasa pandemi *Covid-19* seperti sekarang ini, banyak perusahaan bahkan kegiatan perekonomian lain yang harus terhambat kinerjanya, Dan disinilah peran dari perusahaan pelayaran serta keagenan sangat diperlukan untuk menjaga kestabilan ekonomi di Indonesia.

Penyewa kapal menunjuk sebuah agen guna menangani keperluan kapal yang akan melaksanakan kegiatan di pelabuhan. Hal ini diperlukan guna menjaga suatu sistematis kerja yang baik, mulai dari kedatangan kapal sampai keberangkatan kapal untuk melanjutkan ke *next port*. Dengan situasi pandemi seperti sekarang ini, menjadikan hambatan tersendiri bagi kegiatan pelayaran yang harus menyesuaikan dengan kehidupan era *New Normal* yang ditetapkan oleh pemerintah, seperti PSBB (Pembatasan Sosial Berskala Besar) di berbagai wilayah yang tentunya menghambat arus keluar masuk muatan, *physical distancing*, hingga kebijakan *work from home*. Semua itu tentunya juga berpengaruh terhadap proses *clearance* yang diharuskan terhadap setiap muatan. Dalam hal ini, PT. Adhiguna Putera memiliki 2 peran sekaligus dalam menangani atau memberi pelayanan pada kapal. PT. Adhiguna Putera selaku PBM (Perusahaan Bongkar Muat) serta PT. Pelayaran Bahtera Adhiguna selaku keagenan, dimana keduanya bekerja pada 1 instansi yang sama, namun disini Penulis membahas PT. Adhiguna Putera sebagai *cover* pembahasan yang dapat mencakup 2 perusahaan tersebut.

Disini perusahaan pelayaran, keagenan dan PBM harus bisa menjaga kualitas dari pelayanan jasa terhadap konsumennya. Namun selain dari sisi negatif berlakunya peraturan baru selama pandemi, perusahaan pelayaran mampu *survive* terhadap kondisi hingga mampu mendongkrak kembali perputaran roda ekonomi melalui jalur pelayaran. Beberapa masalah yang harus dihadapi oleh perusahaan pelayaran baik yang bekerja dibidang keagenan maupun bongkar muat di wilayah Tanjung Wangi khususnya PT. Adhiguna Putera selama masa pandemi tentunya dipengaruhi oleh intensitas kapal yang membawa muatan menuju Pelabuhan Tanjung wangi. sebagai salah satu perusahaan yang ikut terdampak akibat masa Pandemi dimana intensitas kapal terus menurun karena minimnya muatan yang datang dan ditangani di wilayah Pelabuhan Tanjung wangi. Selain karena masa pandemi, intensitas penanganan kapal oleh PT. Adhiguna Putera juga dipengaruhi oleh peralihan cara pengangkutan barang yang tadinya menggunakan curah atau *cargo in bags*, menjadi *container*. Hingga banyak kapal yang tadinya dapat melaksanakan kegiatan bongkar maupun muat di Pelabuhan Tanjung Wangi kini harus mengalihkan trayeknya menuju pelabuhan lain yang lebih mampu dalam penanganan muatan *container*. Untuk hal tersebut diperlukan adanya upaya dari PT. Adhiguna Putera Cabang Tanjung Wangi dalam menghadapi situasi dimasa pandemi *covid - 19*.

LANDASAN TEORI

Intensitas

Kata intensitas merupakan pengadopsian kata dari bahasa Inggris yaitu, "Intensity" yang berarti kuat, keras, atau hebat. Kata intensive selanjutnya dalam bahasa Indonesia dikenal dengan kata intensif atau Intensitas, yang mempunyai arti sungguh-sungguh, giat, atau hebat dalam melakukan suatu hal (Alwi,2009:384)

.Intensitas merupakan suatu keadaan tingkatan atau ukuran intensnya. Intensitas berasal dari bahasa latin yaitu intention yang merupakan suatu ukuran kekuatan, keadaan

tingkatan atau ukuran intens seseorang (Fitriyani, 2014:24). Jadi berdasarkan dua pengertian tersebut diatas, dapat disimpulkan bahwa intensitas yang dimaksud adalah seberapa sering atau frekuensi jumlah kapal yang datang dan mampu ditangani oleh suatu perusahaan pelayaran, keagenan, maupun perusahaan bongkar muat.

Kapal

Pengertian Kapal berdasarkan Pasal 1 ayat (36) Undang-Undang No. 17 Tahun 2008, kapal adalah kendaraan air dengan bentuk dan jenis tertentu, yang digerakkan dengan tenaga angin, tenaga mekanik, energi lainnya, ditarik atau ditunda, termasuk kendaraan yang berdaya dukung dinamis, kendaraan di bawah permukaan air, serta alat apung dan bangunan terapung yang tidak berpindah-pindah.

Adapun jenis-jenis kapal menurut Pasal 1 Undang-Undang No 17 Tahun 2008 adalah:

1. **Kapal Perang** adalah kapal Tentara Nasional Indonesia yang ditetapkan sesuai dengan ketentuan peraturan perundang undangan.
2. **Kapal Negara** adalah kapal milik negara digunakan oleh instansi Pemerintah tertentu yang diberi fungsi dan kewenangan sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan untuk menegakkan hukum serta tugas-tugas Pemerintah lainnya.
3. **Kapal Asing** adalah kapal yang berbendera selain bendera Indonesia dan tidak dicatat dalam daftar kapal Indonesia. Sehingga dapat ditarik kesimpulan bahwa kapal adalah kendaraan air yang digunakan untuk berpindah-pindah maupun memindahkan barang.

Pelabuhan

Definisi suatu pelabuhan menurut Fair (2012) yakni “... *port is a place which regularly provides accommodations for the transfer of passengers and/or goods to and from water carriers*”. Pelabuhan pada umumnya terletak di perbatasan antara laut

dengan daratan, atau terletak di sungai atau danau. Pelabuhan menurut Fair terdiri dari tiga bagian, yaitu: (1) perairan atau kolam yang menyediakan tempat berlindung; (2) *fasilitas waterfront* seperti tambatan, dermaga, gudang atau fasilitas pelayanan penumpang, muatan, bahan bakar, bahan pasokan untuk kapal; (3) peralatan apung seperti kapal-kapal penolong dan alat angkat di perairan. Dan “Kepelabuhanan adalah segala sesuatu yang berkaitan dengan pelaksanaan fungsi pelabuhan untuk menunjang kelancaran, kemandirian, dan ketertiban arus lalu lintas kapal, penumpang dan/atau barang, keselamatan dan keamanan berlayar, tempat perpindahan intra dan/atau antarmoda serta mendorong perekonomian nasional dan daerah dengan tetap memperhatikan tata ruang wilayah”. Pelabuhan dapat juga diartikan sebagai terminal dan area di mana kapal-kapal memuat atau membongkar muatan di dermaga, di lokasi labuh, di bui pelampung atau sejenisnya dan mencakup perairan tempat menunggu giliran mendapatkan pelayanan. Berdasarkan pada pengertian-pengertian yang telah dikemukakan diatas, maka pelabuhan dapat diartikan sebagai tempat kapal berlabuh (*anchorage*), mengolah gerak, dan bertambat (*berthing*) untuk melakukan kegiatan menaikkan dan/atau menurunkan penumpang dan barang secara aman (*securely*) dan selamat (*safe*).

Peran pelabuhan dalam kedudukan pelabuhan sebagai sub system terhadap pelayaran, mengingat pelayaran sendiri adalah pembawa bendera mengikuti pola perdagangan (*ship follows the trade*), maka pelabuhan menjadi salah satu unsur penentu terhadap aktivitas perdagangan. Perdagangan yang dikelola secara efisien akan mendorong kemajuan perdagangan, bahkan industri di daerah belakang akan melaju dengan sendirinya. Apabila diamati perkembangan historis beberapa kota metropolitan terlebih di Negara kepulauan seperti Indonesia, maka pelabuhan turut membesarkan kota. Pelabuhan menjadi pemicu bertumbuhnya jaringan jalan raya,

jaringan rel kereta api, dan pergudangan tempat distribusi ataupun konsolidasi barang komoditas. Jaringan sarana dan prasarana moda transportasi darat, menjadikan pelabuhan sebagai titik simpul intramoda transportasi darat dan antarmoda darat-laut. Biaya jasa di pelabuhan yang dikelola secara efisien dan profesional akan menjadi rendah, sehingga bisnis pada sektor lain bertumbuh pesat. Pelabuhan berperan penting bagi perekonomian maupun perdagangan, dan menjadi kumpulan badan usaha seperti pelayaran dan keagenan, pergudangan, *freight forwarding*, dan angkutan barang.

Keagenan

Pengertian keagenan menurut Engkos dan Soewedo (2007), keagenan umum (*general agent*) adalah perusahaan pelayaran yang ditunjuk oleh perusahaan peayaran lain di Indonesia atau perusahaan asing di luar negeri (selaku *principal*) untuk mengurus segala sesuatu yang berkaitan dengan kepentingan kapal *principal* tersebut. Konsep teori keagenan (*agency theory*).

Menurut Pasal 1 ayat (7) Undang-Undang No 17 Tahun 2008 yang dimaksud agen umum adalah perusahaan angkutan nasional perusahaan nasional yang khusus dilakukan untuk didirikan untuk melaksanakan keagenan kapal, yang ditunjukkan oleh perusahaan angkutan laut asing untuk mengurus kepentingan kapalnya selama berada di Indonesia. Secara garis besar dikenal tiga jenis agen kapal yaitu :

1. *General Agent*

General agent adalah perusahaan pelayaran nasional yang ditunjuk oleh perusahaan asing untuk melayani kapal-kapal milik perusahaan asing tersebut selama berlayar dan singgah dipelabuhan Indonesia.

2. *Sub Agent*

Sub agent adalah perusahaan pelayaran yang ditunjuk *General Agent* untuk melayani kebutuhan kapal dipelabuhan tertentu. *Sub Agent* ini sebenarnya berfungsi sebagai wakil atau agen dari *General Agent* “Dalam tanggung

jawabnya maka *Sub Agent* bertanggung jawab langsung pada *General Agent* berkaitan dengan pengurusan *Clearance in* atau *out* serta penyelesaian biaya-biaya yang timbul selama kapal berada dipelabuhan”.

3. *Cabang Agen*

Cabang agen adalah cabang dari *General Agent* dipelabuhan tertentu. Sebagai contoh Djakarta Lloyd yang telah ditunjuk sebagai *general agent* oleh Maersk Line, memerintahkan cabangnya yang berada di Surabaya untuk melayani keperluan kapal Maersk Line yang singgah di pelabuhan Tanjung Perak. Djakarta Lloyd cabang Surabaya dapat menunjuk PT. Peln sebagai *sub agent* di Probolinggo.

4. *Principal*

Principal merupakan badan atau perseorangan atau dalam suatu perjanjian memberikan amanat kepada pihak (orang, badan hukum atau perusahaan pelayaran) yang menunjuk badan hukum, perusahaan sebagai agen dari perusahaan pelayarannya.

5. *Letter of Agency Appointment*

Letter of Agency Appointment merupakan surat penunjukan keagenan yang dikeluarkan dan ditandatangani oleh pihak perusahaan pelayaran (*principal*) yang ditujukan pada orang atau badan hukum atau perusahaan pelayaran untuk menjadi agennya dipelabuhan yang disinggahi oleh kapal untuk melakukan aktifitas bongkar atau muat dipelabuhan tersebut.

6. *General Agency Agreement*

General Agency Agreement merupakan dokumen perjanjian atau kesepakatan keagenan yang ditandatangani oleh pihak perusahaan pelayaran (*principal*) dan agen yang ditunjuk, dimana kedua belah pihak menyetujui segala persyaratan yang terdapat didalamnya.

Clearance

Definisi dari surat persetujuan berlayar (*Port Clearance*) itu sendiri adalah dokumen negara yang dikeluarkan oleh Syahbandar kepada setiap kapal yang akan berlayar meninggalkan pelabuhan setelah kapal memenuhi persyaratan kelaiklautan kapal dan kewajiban lainnya bukti pemenuhan kewajiban kapal lainnya, setelah memenuhi semua ketentuan pabeian dan pelayanan semua jalur diakhiri maka diterbitkannya *customs approval* atau surat persetujuan pengeluaran barang.

Menurut Widiyanti dan Ridwan (2014), *clearance* adalah izin resmi yang dikeluarkan syahbandar untuk keberangkatan kapal apabila semua biaya telah dibayarkan dan semua formalitasnya telah dipenuhi. Dalam pemahaman tersebut ada dua jenis *clearance*, yaitu:

a. Clearance in

Clearance in adalah surat ijin memasuki pelabuhan. Kapal yang akan memasuki pelabuhan terlebih dahulu harus mendapatkan izin dari pihak yang berwenang.

b. Clearance out

Clearance out adalah surat ijin meninggalkan pelabuhan. Sebuah kapal yang akan meninggalkan pelabuhan setelah selesai melakukan aktifitasnya di area pelabuhan, hanya dapat meninggalkan pelabuhan apabila sudah mendapat Surat Persetujuan Berlayar (SPB) yang telah disahkan oleh pihak yang berwenang.

Dari uraian diatas dapat disimpulkan pengertian *clearance in/out* adalah suatu proses perizinan resmi yang wajib dilakukan oleh suatu kapal yang akan datang untuk bongkar muatan untuk melakukan kegiatan lain di pelabuhan, serta kapal yang akan meninggalkan pelabuhan untuk melanjutkan pelayarannya.

Perusahaan Pelayaran

Pengertian perusahaan pelayaran berdasarkan Pasal 1 angka 6 Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 93 Tahun 2013, tentang penyelenggaraan dan

pengusahaan angkutan laut perusahaan pelayaran adalah perusahaan angkutan laut berbadan hukum Indonesia, yang dapat melakukan kegiatan usahanya dengan menggunakan kapal. Baik itu kapal layar motor tradisional atau kapal layar berukuran tertentu.

Menurut Suwarno (2011), perusahaan pelayaran adalah Badan Usaha Milik Negara (BUMN) atau Swasta, berbentuk perusahaan negara persero, Perseroan Terbatas, dan lain-lain, yang melakukan usaha jasa dalam bidang penyediaan ruangan kapal laut untuk kepentingan mengangkut muatan penumpang dan barang dari suatu pelabuhan asal ke pelabuhan tujuan, baik di dalam negeri maupun luar negeri.

Berdasarkan beberapa pengertian diatas, dapat disimpulkan bahwa perusahaan pelayaran merupakan suatu usaha dibidang pengangkutan atau penyedia ruang dengan menggunakan kapal.

Muatan

Menurut Fakhurrozi (2017), dalam bukunya Penanganan, Pengaturan dan Pengamanan Muatan, muatan kapal laut dikelompokkan atau dibedakan menurut beberapa pengelompokan sesuai dengan cara pemuatan, perhitungan biaya angkut dan sifat muatan.

Menurut Arwinas (2001), muatan kapal laut dibedakan menurut beberapa pengelompokan sesuai dengan jenis pengapalan, jenis muatan, dan sifat muatan.

a. Muatan Berdasarkan Jenis Pengapalan

1) Muatan Sejenis (*Homogenous Cargo*)

Muatan Sejenis (*Homogenous Cargo*) adalah muatan yang dikapalkan secara bersamaan dalam suatu kompartemen atau palka dan tidak dicampur dengan muatan lain tanpa adanya penyekat dan dimuat secara curah maupun kemasan tertentu

2) Muatan Campuran (*Heterogenous Cargo*)

Muatan Campuran (*Heterogenous Cargo*) terdiri dari berbagai jenis dan sebagian besar menggunakan kemasan

atau dalam bentuk satuan unit (*bag, pallet, drum*) disebut juga dengan muatan *general cargo*.

b. Muatan Berdasarkan Jenis Kemasan

1) Muatan *Unitized*

Muatan *Unitized* yaitu muatan dalam unit-unit dan terdiri dari beberapa jenis muatan dan digabung dengan menggunakan *pallet, bag*, karton, karung atau pembungkus lainnya sehingga dapat disusun dengan menggunakan pengikat.

2) Muatan Curah (*bulk cargo*)

Muatan Curah (*bulk cargo*) adalah muatan yang diangkut melalui laut dalam jumlah besar. Menurut Sudjatmiko (2007:67) muatan curah adalah muatan yang terdiri dari suatu muatan yang tidak dikemas yang dikapalkan sekaligus dalam jumlah besar.

3) Muatan Curah Kering

Merupakan muatan curah padat dalam bentuk biji-bijian, serbuk, bubuk, butiran dan sebagainya yang dalam pemuatan/pembongkaran dilakukan dengan mencurahkan muatan ke dalam palka dengan menggunakan alat-alat khusus.

4) Muatan Curah Cair

Muatan curah cair yaitu muatan curah yang berbentuk cairan yang diangkut dengan menggunakan kapal-kapal khusus yang disebut kapal tanker.

5) Muatan Curah Gas

Muatan curah gas yaitu muatan curah dalam bentuk gas yang dimampatkan.

Container

Menurut Ridwan dan Agus (2019), *Container* adalah suatu modifikasi dari bentuk *packing* (wadah) yang berbentuk segi empat yang terbuat dari besi baja dan atau aluminium dengan ukuran yang telah memenuhi standart internasional (ISO) sebagai perangkat pengemasan barang, yang memungkinkan untuk diangkut, dipindahkan, dimuat dan atau dibongkar dengan satu alat tertentu tanpa mengubah bentuk atau mengurangi isi dari barang yang berada didalamnya.

Dari teori tersebut, penulis mengambil kesimpulan bahwa *Container* atau peti kemas merupakan suatu kotak atau tempat penyimpanan terbuat dari baja maupun aluminium yang berfungsi sebagai tempat pengangkut barang agar mudah dipindahkan tanpa mengubah bentuknya.

Supply chain Management

Menurut Pujawan (2010), *Supply chain* adalah serangkaian jaringan perusahaan-perusahaan yang bekerja sama dalam menciptakan dan menghantarkan suatu produk maupun jasa hingga ke pemakai terakhir.

Menurut Rainer dan Turban (2009), *supply chain* terdiri dari tigasegmen utama, yaitu:

1. *Upstream Supply chain Segment*

Merupakan *supply chain* dari sisi supplier dan organisasinya di mana aktivitas utamanya adalah purchasing dan pengiriman. Di mana sourcing atau pengadaan dari supplier external terjadi

2. *Internal Supply chain Segment*

Segmen ini meliputi keseluruhan proses yang dilakukan oleh perusahaan dalam mentransformasi bahan baku yang dikirim oleh supplier menjadi barang jadi. Di mana *packaging, assembly*, atau manufaktur terjadi.

3. *Downstream Supply chain Segment*

Segmen ini meliputi seluruh proses yang melibatkan distribusi dan pengiriman barang akhir atau barang jadi ke konsumen tingkat akhir. Di mana distribusi terjadi secara terus menerus oleh distributor luar.

COVID-19

Menurut *World Health Organization / WHO* pada artikel CNBC (2020) Virus *corona* adalah keluarga besar virus yang dapat menyebabkan penyakit pada hewan dan manusia. Pada manusia *corona* diketahui menyebabkan infeksi pernafasan mulai dari flu biasa hingga penyakit yang lebih parah seperti MERS dan SARS. Gejala umum penyakit *corona* adalah demam, kelelahan, dan batuk kering. Beberapa pasien mungkin

mangalami sakit dan nyeri, hidung tersumbat, pilek, sakit tenggorokan atau diare. Gejala-gejala ini bersifat ringan dan terjadisecara bertahap.

Menurut Richard (2020) menjelaskan bahwa virus *corona* penyebab sakit *COVID-19* merupakan tipe virus yang umum menyerang sistem pernafasan. Tetapi *COVID-19* memiliki morbiditas dan mortalitas yang lebih tinggi akibat adanya mutasi genetik dan kemungkinan transmisi *inter-species*.

Dengan demikian berdasarkan pendapat para ahli dapat disimpulkan bahwa *COVID-19* atau yang biasa disebut virus *Corona* adalah sebuah penyakit yang diakibatkan oleh virus yang menyerang sistem pernapasan pada hewan dan manusia. Dengan gejalam demam, kelelahan, sesak napas dan batuk kering.

Kajian Penelitian Terdahulu

Dalam menyusun ini selain melakukan pengamatan langsung di PT. Adhiguna Putera cabang Tanjung Wangi. Peneliti juga mempelajari berbagai referensi dan sumber pengamatan yang relevan yang telah dilakukan peneliti, antara lain :

1. Gagus Setia Atmaja (2019), dalam karya tulisnya “Meningkatkan Kinerja PT. Pelayaran Inti Internasional Sebagai Pelaksana Pembongkaran Kayu Log untuk Bahan Baku Pembuatan Kayu Lapis di Dermaga Khusus PT. Kayu Lapis Indonesia. Yang membahas tentang Peningkatan pengetahuan bongkar muat akan hal equipment serta perawatan alat.
2. Adhi Prayoga (2019), dalam karya tulisnya tentang “Optimalisasi Peran Keagenan Dalam menangani Dokumen Kapal Oleh PT. Swadaya Wira Maritim Di Pelabuhan Tanjung Emas Semarang. Yang membahas mengenai pihak yang terkait dalam keagenan kapal, pemahaman tentang alur *Clearance* dan fungsi keagenan kapal.

METODE

Dalam penelitian ini untuk pengumpulan data dilakukan dengan menggunakan metode observasi langsung di PT. Adhiguna Putera Cabang Tanjung Wangi mulai tanggal 1 Februari 2021 sampai dengan 30 April 2021. Disamping itu untuk pengumpulan data juga dilakukan melalui wawancara dengan narasumber dan studi pustaka melalui literatur atau hasil penelitian terdahulu yang mendukung. Metode penelitian yang digunakan adalah kualitatif dengan analisis naratif deskriptif.

HASIL DAN PEMBAHASAN

Deskripsi Data

PT. Adhiguna Putera didirikan oleh PT. Bahtera Adhiguna sebagai perusahaan milik negara (BUMN) yang bergerak di bidang jasa transportasi laut (Pertambangan, Industri, General Cargo), sesuai dengan Akte Notaris Soeleman Ardjasasmitha, SH pada tanggal, 31 Desember 1986. Pendirian perusahaan didasarkan pada penerbitan Instruksi Presiden no. 4 tahun 1985, karena itu bagian dari bisnis utama PT. Bahtera Adhiguna seperti kegiatan usaha terminal atau kegiatan pengiriman terpisah dari kegiatan utama perusahaan. Dalam upaya untuk mengikuti permintaan kemajuan teknologi, kebutuhan masyarakat industri maju, yang mengarah ke layanan bisnis dari "pintu ke pintu", sehingga peran PT. Adhiguna Putera bisnis utama termasuk bongkar muat, *cargodoring*, menerima dan kegiatan pengiriman, dan pelayanan juga mendukung untuk mendukung bisnis utama yang seperti bidang usaha barang lain / jasa memasok dengan berbagai pekerjaan yang meliputi kemasan, pengiriman, manajemen dan barang *forwarding*, terutama di pekerjaan laut dikatakan sebagai solusi logistik.

PT. Adhiguna Putera sebagai bagian dari Badan Usaha Milik Negara (BUMN) memiliki peran sebagai "Agen Pembangunan" dan juga secara bersamaan membangun kerjasama dan rendah kelas ekonomi pengusaha. Dengan lebih dari satu dekade pengalaman, tersebar di cabang di

Indonesia dan didukung oleh karyawan yang berpengalaman memenuhi syarat dalam setiap bidang, dan dengan perbaikan terus-menerus, PT. Adhiguna Putera siap untuk melakukan misi untuk memberikan layanan berkualitas tinggi, kompetitif, dan kepuasan pelanggan berorientasi, dalam rangka mendukung kelancaran arus barang di pelabuhan, serta didukung dan dikembangkan ke arah *Modal Transport Operator* (MTO) yang saat ini berkembang pesat, menuju perdagangan bebas ditahun 2020.

Visi perusahaan adalah Untuk datang sebagai *Profesional Stevedore* atau *Freight Forwarder* Perusahaan dengan standar nasional mampu berperan di daerah-daerah. Adapun misinya adalah didukung dengan kelancaran arus barang di pelabuhan dan untuk mendukung pertumbuhan pembangunan ekonomi nasional dengan layanan berkualitas tinggi, *kompetitif* dan kepuasan pelanggan berorientasi.

Jasa yang Ditawarkan PT. Adhiguna Putera

Sebagaimana perusahaan pelayaran maupun bongkar muat, PT. Adhiguna Putera memiliki beberapa Jasa yang ditawarkan sebagai nilai jual bagi para pemakai jasa (*customer*), jasa tersebut diantaranya :

1. Jetty Management

Manajemen jetty merupakan sebuah proses bisnis dalam pengelolaan terminal khusus terutama dalam kegiatan bongkar muat khususnya batubara dan kebersihan dermaga atau jetty pada PLTU-PLTU PLN dalam rangka menjaga pasokan batubara (*Security of Supply*). Meliputi pengoperasian dermaga, pengadaan TKBM, penyediaan alat berat berikut operator, proses pembongkaran batubara, serta penjagaan keamanan dan keselamatan fasilitas pelabuhan dengan pembersihan dermaga dan tongkang sesuai standar yang ditetapkan. PT Adhiguna Putera melaksanakan pekerjaan sesuai pedoman standar ISO 9001- 2015, OHSAS 18001:2007 dan SMK3.

2. Tug Assist

Tug Assist adalah kegiatan kenavigasian untuk penundaan kapal atau tongkang dipelabuhan, laut lepas atau kolam pelabuhan khususnya dalam kegiatan penyandaran dan lepas landas kapal.

3. Transhipment

Transhipment merupakan pengalihan muatan dilaut lepas (*open sea*) untuk memenuhi pasokan khususnya batubara dari kapal besar (*mother vessel*) ke tongkang berbagai ukuran selanjutnya diteruskan ke masing- masing *jetty* PLTU.

4. Logistic

Logistic merupakan kegiatan pelayanan bongkar muat serta pengangkutan barang-barang proyek pembangunan pembangkit dan transmisi dari pelabuhan Indonesia hingga tiba dilokasi tujuan.

5. Temporary Jetty

Temporary Jetty adalah pembuatan *Jetty* serta pemeliharannya untuk mempercepat pelaksanaan pekerjaan bongkar muat khususnya batu bara.

6. Dredging

Dredging merupakan suatu kegiatan usaha jasa pengerukan alur dan kolam pelabuhan yang mengalami pendangkalan.

7. EMKL (Ekspedisi Muatan Kapal Laut)

EMKL merupakan kegiatan usaha pengiriman barang serta pengurusan dokumen muatan angkutan laut dan trucking.

8. Shipping Agency

Shipping Agency merupakan kegiatan usaha yang melayani kebutuhan kapal atau tongkang dan pengurusan

in/out clearance kapal atau tongkang yang akan masuk pelabuhan.

Keagenan memiliki beberapa kegiatan seperti mengurus pengoperasian kapal, mencari muatan, dokumen kapal, mengurus urusan *stevedoring*, *cargo doring*, *delivery* muatan, mempersiapkan dokumen sebelum kapal tiba, dan setelah kapal tiba. Selain sebagai Agen, PT. Adhiguna Putera juga berperan sebagai PBM, dimana kegiatan bongkar muat hingga serah terima barang dari kapal menuju gudang maupun sebaliknya haruslah terlaksana dengan baik. Hal tersebut harus dikerjakan pihak keagenan dan PBM secara maksimal tanpa harus merugikan suatu pihak. Dalam pengurusan dokumen pihak keagenan harus tanggap dan cekatan serta harus tetap berkoordinasi dengan pihak-pihak yang terkait dalam proses tersebut karena setiap pihak memiliki tugas dan tanggung jawab berbeda yang saling berkaitan. Seperti pihak KSOP yang bertanggung jawab untuk menjamin keselamatan pelayanan dipelabuhan dan pada saat kapal akan berlayar, semua laporan atau kegiatan *clearance* harus dilaporkan dengan jelas agar tetap terpantau dengan baik. **Pihak KKP** bertanggung jawab atas kesehatan *sanitary* kapal serta kesehatan kru dalam pelaksanaan proses sandar ataupun lepas sandar di pelabuhan. Pihak **Distrik Navigasi** juga bertanggung jawab atas pengatur *traffic* dan rambu navigasi untuk keselamatan pelayaran saat kapal akan masuk maupun keluar pelabuhan.

Berkurangnya intensitas muatan membuat Perusahaan Pelayaran, bongkar muat dan Keagenan harus mampu menghadapi dan *survive* guna mempertahankan kinerjanya, baik bagi pengguna jasa maupun bagi perusahaan. Namun banyak pula yang harus mengalami dampak negatif dari masa Pandemi *Covid-19* dalam hal muatan atau operasional kapal. PT. Adhiguna Putera Cabang Tanjung Wangi contohnya, dimana harus menerapkan sistem "*Layd-Up*" akibat kurangnya charter kapal atau tidak ada muatan yang diangkut. Kendala muatan

terjadi akibat minimnya muatan yang harus diangkut kembali setelah kapal selesai bongkar di Pelabuhan Tanjung Wangi bahkan bisa dibilang tidak ada sama sekali. Sistem *Layd-Up* kapal secara teknis berarti kapal yang untuk sementara diberhentikan dari pekerjaannya atau pelayanan terhadap kegiatannya yang tadinya menguntungkan. Keputusan ini dianggap cukup memberikan solusi bagi PT. Adhiguna Putera Cabang Tanjung Wangi didalam menghadapi masa sulit seperti sekarang ini. Ada 2 cara dalam penerapan sistem *Layd-up* yaitu :

1. **Hot Layd Up**

Hot Layd Up adalah keadaan dimana kapal tidak beroperasi namun dapat dimobilisasi bila ada permintaan pelayanan dalam waktu singkat.

2. **Cold Layd Up**

Cold Layd Up adalah keadaan dimana kapal tersebut ditambatkan atau berlabuh di tempat yang aman, menunggu pekerjaan atau carter baru. Saat di luar *service*-nya, kapal memerlukan tempat yang aman untuk karena status kapal tanpa ada pekerja dan untuk melakukannya, diperlukan perencanaan yang matang. Memilih lokasi perairan yang aman dianggap sebagai faktor terpenting dalam melibatkan *lay-up* kapal. Upaya ini untuk menjaga konstruksi kapal dengan melindungi lingkungan korosif dan keausan serta keausan mesin.

Pada dasarnya, PT. Adhiguna Putera merupakan anak perusahaan dari PT. Pelayaran Bahtera Adhiguna yang berada dalam satu manajemen yang kepemilikannya sudah menjadi milik PT. Perusahaan Listrik Negara (PLN) yang bertujuan untuk membangun sinergi yang lebih baik lagi dimasa yang akan datang. Dimana prioritas dari penanganan atau kinerja dari PT. Adhiguna Putera terletak pada bongkar muat dari kapal-kapal yang di naungi oleh PT. Pelayaran Bahtera Adhiguna sebagai BUMN yang mengatur terdistribusinya batu bara sebagai kebutuhan utama dari PT. PLN sehingga dapat wajar apabila beberapa cabang memang terkhusus untuk menangani

kapal-kapal yang berhubungan erat dengan pengoperasian PLTU yang dinaunginya, seperti pen-*supply* an kebutuhan *offshore*, pembongkaran aspal curah, dan penanganan batu bara yang dimana hampir rata-rata yang ditangani adalah kapal dengan proses pembongkaran secara *offshore* dan kemudian muatan diangkut oleh tongkang.

Minimnya kapal yang ditangani oleh PT. Adhiguna Putera selama masa pandemi *Covid-19* juga dipengaruhi oleh penerapan sistem *new normal* dimana harus meminimalisir kegiatan di Tanjung Wangi setelah muncul *klaster Covid* pada beberapa sopir pengangkutan muatan yang keluar masuk pelabuhan Tanjung Wangi pada saat itu.

Penurunan pendapatan karena menurunnya intensitas muatan dan jumlah kapal yang ditangani oleh PT. Adhiguna Putera.

Dampak pandemi *Covid-19* menjadikan ajang bertahan bagi seluruh sektor kehidupan masyarakat tak terkecuali pada dunia pelayaran niaga, dampak ini dirasakan salah satunya oleh PT. Adhiguna Putera dimana kinerja keuangannya harus di goyahkan semasa pandemi *Covid-19* ini. *Indonesia National Shipowners Associations* (INSA) juga menegaskan adanya pandemi *Covid-19* ini membuat penurunan pendapatan terhadap industri pelayaran penumpang dan kargo. Hampir seluruh sektor pelayaran merasakan secara merata efek dari pandemi *Covid-19*. Lemahnya ekonomi semasa pandemi *Covid-19* tentunya memiliki dampak yang serius bagi keuangan perusahaan pelayaran maupun perusahaan bongkar muat. Hal ini berkaitan erat dengan diberlakukannya sistem *New Normal* yang berarti diberlakukannya pembatasan dan diperketatnya kegiatan di pelabuhan, tak terkecuali di pelabuhan Tanjung Wangi. Penurunan pendapatan juga tak lepas dari dunia persaingan ditengah masa pandemi *Covid-19* saat ini, tak terkecuali bagi lingkungan perusahaan pelayaran sekitar Tanjung Wangi juga tak dapat terhindar dari

dunia persaingan dalam mendapatkan kapal dan muatan guna dibongkar. Adapun penurunan pendapatan dapat diketahui melalui data berikut :

Tabel 1. Data Bongkar Muat.

No	Bulan	Keg.B/M	Ket.
1	30-1- '20	Nihil	Tdk ada keg.
2	30-6-2020	2.997,15 ton	Ada Keg.
3	31-8-2020	nihil	Tdk ada keg

Berdasarkan tabel diatas tersebut, ditampilkan data bongkar muat yang ditangani oleh PT. Adhiguna Putera yang mengalami penurunan. Hal ini secara otomatis akan mempengaruhi pendapatan dari PT. Adhiguna Putera selama masa Pandemi *Covid-19*. Bahkan dalam data tersebut penanganan bongkar muat oleh PT. Adhiguna Putera mencapai titik "NIHIL" Persaingan antar perusahaan di wilayah pelabuhan Tanjung Wangi menjadi salah satu penyebab dari penurunan pendapatan. Adapun dalam merumuskan strategi bersaing yang tepat bagi suatu perusahaan menurut (David 2012) Ada 3Tahap input yaitu :

a. Matriks Evaluasi Faktor Internal

(*Internal Factor Evaluation*) bertujuan untuk meringkas dan mengevaluasi kekuatan dan kelemahan utama dalam area-area fungsional bisnis, dan juga menjadi landasan untuk mengidentifikasi serta mengevaluasi hubungan diantara area tersebut. Sebagai Agen, PT. Adhiguna Putera juga berperan sebagai PBM, dalam penanganan bongkar muat barang harus dikerjakan secara maksimal dan terlaksana dengan baik termasuk pengurusan dokumen harus tanggap dan cekatan dengan saling berkoordinasi dengan pihak terkait agar tetap survive mempertahankan kinerja baik untuk pengguna jasa maupun perusahaan

b. Matriks Evaluasi Faktor Eksternal

Matriks Evaluasi Faktor Eksternal (*External Factor Evaluation*)

memungkinkan para penyusun strategi untuk meringkas dan mengevaluasi faktor diluar faktor Internal seperti informasi ekonomi, dan lingkungan sosial budaya. Untuk menghadapi kekurangan charter kapal oleh perusahaan atau tidak ada muatan kapal maka PT. Adhiguna Putera menerapkan sistem “*Layd-Up*” yang untuk sementara secara tehnik kapal dihentikan sementara dari pekerjaannya atau pelayanan kegiatan yang mana tadinya sebelum adanya pandemi covid-19 dapat menguntungkan.

c. Matriks Profil Kompetitif

Matriks Profil Kompetitif (*Competitive Profile Matrix*) mengidentifikasi pesaing-pesaing utama suatu perusahaan serta kekuatan dan kelemahan khusus perusahaan dalam hubungan dengan posisi strategis perusahaan. PT. Pelayaran Bahtera Adhiguna sebagai BUMN yang mengatur terdistribusinya batu bara sebagai kebutuhan utama dari PT. PLN sehingga dapat diwajarkan apabila beberapa cabang memang terkhusus untuk menangani kapal-kapal yang berhubungan erat dengan pengoperasian PLTU yang dinaunginya, seperti pen-supply an kebutuhan *offshore*, pembongkaran aspal curah, dan penanganan batu bara yang dimana hampir rata-rata yang ditangani adalah kapal dengan proses pembongkaran secara *offshore* dan kemudian muatan diangkut oleh tongkang.

2. Tahap pencocokan

a. Matriks SWOT

Matriks SWOT adalah suatu alat pencocokan yang penting guna membantu para manajer mengembangkan empat jenis strategi : Strategi SO (kekuatan-peluang), Strategi WO (kelemahan-peluang), Strategi ST (kelemahan-ancaman), dan Strategi WT (kelemahan-

ancaman). Dalam hal ini dapat dijabarkan sebagai berikut :

1. SO (kekuatan-peluang)

Berdasarkan kekuatan dan peluang yang dimiliki oleh PT. Adhiguna Putera, maka terdapat salah satu strategi yang dapat diterapkan adalah peningkatan kinerja dari kegiatan pelayanan bongkar muat secara lebih efisien agar pemilik barang dapat mempercayakan pembongkaran barangnya secara berkala terhadap PT. Adhiguna Putera.

2. WO (kelemahan-peluang)

Peluang yang dimiliki oleh PT. Adhiguna Putera dapat mengurangi kelemahan dimana PT. Adhiguna Putera hanya dapat menangani kegiatan bongkar Curah karena dengan kepuasan dari pemilik barang akan meminimalisir dari beralihnya minat dari pemilik barang untuk menggunakan jasa dari perusahaan lain.

3. ST (kelemahan-ancaman)

Dari kekuatan yang dimiliki, dapat mengurangi ancaman terhadap PT. Adhiguna di masa persaingan selama masa Pandemi *Covid-19*. Dimana kekuatan yang berupa kepercayaan dan relasi terhadap perusahaan yang telah berkontrak akan menjaga sinergi antar perusahaan tersebut.

b. Matriks SPACE

Matriks SPACE menunjukkan dua dimensi internal keunggulan finansial (*financial strength*) dan keunggulan kompetitif (*competitive advantage*) serta dua dimensi eksternal stabilitas lingkungan (*environmental stability*) dan kekuatan industri (*industry strength*). PT. Adhiguna Putera, memiliki salah satu strategi yang dapat diterapkan adalah peningkatan kinerja dari kegiatan pelayanan bongkar muat secara lebih efisien sehingga pemilik barang dapat lebih mempercayakan kegiatan bongkar

muatnya kepada PT. Adhiguna Putera.

c. Matriks *Boston Consulting Group (BCG)*

Matriks BCG memungkinkan sebuah organisasi *multidivisional* mengelola portofolio bisnisnya dengan cara mengamati posisi pangsa pasar. PT Pelayaran Bahtera Adhiguna untuk mempertahankan pelanggannya dengan meningkatkan pelayanan yang maksimal, khususnya kepada PLN yang sudah kontrak jangka panjang dan kerjasama dengan pemilik tambang batu bara.

d. Matriks *Internal-Eksternal*

Matriks *Internal-Eksternal* memosisikan berbagai divisi suatu organisasi. Hal ini bertujuan untuk mengetahui gambaran secara umum bagaimana kondisi lingkungan industri yang dihadapi saat ini maupun dimasa yang akan datang.

e. Matriks *Strategi Besar*

Matriks Strategi Besar digunakan guna merumuskan suatu strategi alternatif. Matriks ini didasarkan atas posisi kompetitif dan pertumbuhan pasar.

Tahap keputusan

Tahap keputusan memungkinkan perusahaan penyusun strategi mengevaluasi berbagai strategi alternatif secara objektif, berdasarkan faktor-faktor keberhasilan eksternal dan internal yang sebelumnya telah diidentifikasi, sehingga memungkinkan perusahaan menentukan strategi mana yang hendak dijalankan diantara strategi-strategi alternatif. Dari strategi diatas, dapat disimpulkan bahwa dalam beberapa faktor yang memengaruhi pendapatan dari PT. Adhiguna Putera adalah :

a. Faktor Kekuatan

Beberapa faktor yang menjadi kekuatan bagi perkembangan PT. Adhiguna Putera yaitu :

1. Memiliki kontrak jangka panjang
Sebagai anak perusahaan dari PT. PLN, PT. Adhiguna Putera dapat

memanfaatkan kerjasama tersebut dengan pemilik tambang batubara guna menangani penurunan muatan non batubara.

2. Kepastian dukungan modal

Beban bunga yang rendah apabila dibandingkan dengan pinjaman kepada pihak ketiga yang akan memberikan kemudahan dalam penanganan penurunan pendapatan dimasa pandemi *Covid-19* seperti sekarang ini. PT. Adhiguna Putera memiliki kontrak jangka panjang, dengan PT PLN bekerjasama pemilik tambang Batu bara, disamping itu juga memiliki dukungan modal, serta jaminan muatan batu bara dalam jangka waktu tertentu.

3. Jaminan muatan angkutan batubara

Sebagai perusahaan yang ditugaskan dalam menangani muatan batubara ke lokasi PLTU yang dinanguninya maka kepastian akan muatan tersebut tentunya akan terjamin kepada PT. Adhiguna Putera.

b. Faktor Kelemahan

1. Keterbatasan alat bongkar muat yang dimiliki

Hal ini terbukti dengan keadaan lapangan terkhusus pada kegiatan bongkar di Tanjung Wangi yang minim alat bongkar dan sampai saat ini belum dapat menangani muatan dalam *container* karena PT. Adhiguna Putera masih belum memiliki alat yang memadai.

2. Ketergantungan kepada mitra

Keterbatasan armada dan alat yang dimiliki membuat PT. Adhiguna Putera sangat bergantung terhadap mitra guna memenuhi kebutuhan *supply* dan kegiatan bongkar.

3. Belum adanya sistem karir dan kinerja

Belum terintegrasinya sistem teknologi membuat sistem rekrutmen SDM

berdasarkan keputusan dan kebutuhan membuat terhambatnya kinerja dalam menghadapi persaingan dimasa pandemi seperti saat ini.

Dalam hal ini, pendapatan atau kinerja tak hanya dihitung dari penanganan kapal saja, namun juga melalui kinerja cabangf. cabang PLTU dibawah naungan PT2. Adhiguna Putera.

Pengalihan trayek kapal karena peralihan metode angkut dari curah atau *In Bags* menjadi *Container*.

Pelabuhan Tanjung Wangi merupakan salah satu pintu gerbang masuknya berbagai komoditi menuju pulau jawa melalui pintu gerbang ujung timur. Komoditi yang masuk pun berbagai macam, dari kebutuhan pokok hingga kebutuhan industri seperti beras, pupuk, hingga aspal curah. Namun dibalik fakta tersebut, nyatanya

Semenjak pandemi *Covid-19* kini para pemilik barang lebih memilih untuk mengapalkan barangnya dengan *container* karena dirasa lebih aman dan lebih meminimalisir akan terkontaminasi dengan virus *Covid-19* yang sedang mewabah pada saat ini. Hal ini menunjukkan bahwa transportasi laut dengan menggunakan kapal peti kemas semakin menjadi pilihan bagi para pemilik barang untuk mengirimkan barangnya. Namun, hal ini pula yang menjadi kendala bagi PT. Adhiguna Putera pasalnya masih belum ada alat yang memadai guna menangani bongkar muat *container*. Kini banyak komoditas seperti pupuk, kedelai dan beras yang dahulunya dengan *general cargo*, kini beralih menggunakan kapal peti kemas dan mengalihkan trayeknya menuju pelabuhan terdekat lain yang lebih lengkap dan memadai fasilitas bongkar muatnya.

Adapun keuntungan dan kerugian dalam penggunaan *container* dibandingkan *in bags* adalah :

Keuntungan

- a. Resiko kehilangan serta kerusakan yang kecil

- b. Bongkar muat yang cenderung lebih cepat
- c. Biaya lebih murah
- d. Lebih sesuai dan aman dalam penerapan *New Normal*
- e. Pengawasan yang mudah

Kerugian

- a. Biaya investasi bagi pengelola jasa bongkar muat
- b. Sistem manajemen yang cenderung luas sehingga rawan terjadi *miss communication*
- c. Biaya perawatan yang cenderung mahal Disamping pertimbangan keuntungan dan kerugian dari penggunaan *container*, alasan dari pengalihan trayek ini adalah karena keterbatasan alat bongkar/muat yang belum cukup memadai dari PT. Adhiguna Putera. Hal ini seharusnya cukup dimaklumi karena pada dasarnya PT. Adhiguna Putera lebih terspesifikasi terhadap penanganan bongkar muat muatan *bulk cargo* guna keperluan PLTU dibawah naungan cabangnya dibawah pengawasan PT. PLN. Peralatan yang diperlukan dalam penanganan bongkar/muat adalah :

1. Muatan Umum (*general cargo*)

Adapun peralatan yang diperlukan dalam penanganan bongkar/muat untuk muatan umum (*general cargo*) adalah :

a. Derek Kapal (*Ship's Derrick*)

Derek Kapal (*Ship's Derrick*) merupakan alat yang digunakan untuk mengangkat muatan yang tidak terlalu berat dan radius pengangkatan hanya 6 meter dari lambung kapal. Dalam pengoperasiannya, derek kapal dibantu oleh mesin penggerak (*winch*), katrol, dan kabel baja.

b. *Shore Crane*

Shore crane merupakan Alat bongkar muat barang yang ditempatkan di atas dermaga pelabuhan dengan lengan cukup panjang. Kran tersebut memiliki roda dan melintas diatas rel kereta

api sehingga kran tersebut mampu berpindah tempat. Jangkauan lengan kran dalam radius 20 m dari lambung kapal dengan daya angkat antara 2,5 ton hingga 20 ton lebih.

c. *Mobile crane*

Mobile crane adalah kran yang terletak pada mobile (truck) sehingga dapat dengan mudah dibawa langsung pada lokasi kerja tanpa menggunakan bantuan kendaraan lainnya. Crane tersebut dilengkapi dengan kaki sebagai pondasi yang dipasangkan ketika crane beroperasi untuk menjaga keseimbangan crane. Jangkauan putaran crane hingga 360 derajat.

2. Muatan *container*

Dimasa pandemi *Covid-19* seperti sekarang ini, *container* menjadi primadona dalam sistem pengiriman barang melalui kapal laut. Ada beberapa jenis peti kemas tergantung pada jenis muatan yang diangkut. Jenis-jenis peti kemas diantaranya :

a. *Dry Cargo Container*

Dry Cargo Container digunakan untuk mengangkut muatan umum atau bisa disebut *general cargo* yang terdiri dari berbagai jenis barang dagangan kering yang sudah dikemas dalam *commodity packing* yang tidak memerlukan penanganan khusus. Bentuk container seperti kotak tertutup, dapat diisi berbagai jenis barang yang muat di dalamnya, mulai dari *fast moving consumer goods*, bahan makanan, pupuk, material bangunan, sparepart, sampai dengan mobil dan motor. Container ini memiliki ukuran yang standard, dan yang paling umum dipakai adalah container 20feet dan 40 feet.

b. *Reefer Container*

Reefer Container digunakan untuk mengangkut barang yang harus diangkut dalam keadaan beku seperti ikan segar, daging hewan.

c. *Bulk Container*

Bulk Container digunakan untuk mengangkut muatan curah (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 di curahkan melalui bukaan yang pada atap petikemas.

d. *Open Side Container*

Open Side Container mempunyai pintu yang berada di bagian samping memanjang sepanjang petikemas tidak diberi pintu sebagaimana jenis lainnya melainkan hanya terpal saja guna melindungi muatan dari pengaruh cuaca kegunaannya petikemas ini seperti mesin dan alat berat lainnya.

e. *Soft Top Container*

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

f. *Tank Container*

Tank Container berupa tanki baja berkapasitas 4000 galon (kl. 15.140 liter) yang dibangun di dalam kerangka petikemas jenis open side petikemas ini digunakan untuk mengapalkan bahan kimia atau bahan cair lainnya.

g. *Flat Rack Container*

Flat rack Container hampir berupa alas saja tapi memiliki dua sekat yang terdapat di muka dan belakang berfungsi untuk memuat barang atau muatan seperti *head truck*, *dump truck*, dan muatan yang tidak dapat dimasukkan dalam *dry cargo*

container.

Guna menangani muatan *container*, maka diperlukan beberapa alat, yaitu :

a. *Container Crane*

Container Crane pada sistem pengoperasinya, mula – mula crane akan mengangkat petikemas hingga ketinggian yang cukup, lalu mesin akan membawa peti kemas tersebut sepanjang portal ke arah lantai dermaga. Proses tersebut dinamakan *hook cycle*. Pada pelabuhan petikemas di negara maju, produktivitas *hook cycle* berkisar 25 box/jam, sedangkan di Pelabuhan Tanjung Priok masih berkisar 18-20 box/jam.

b. *Container Spreader*

container spreader adalah berupa kerangka baja segi empat yang dilengkapi dengan pena pengunci pada bagian bawah keempat sudutnya dan digantung pada kabel baja *crane*.

c. *Straddler Carrier*

Fungsi dari kendaraan *straddle carrier* adalah untuk memindahkan peti kemas dari satu tempat ke tempat lain yang telah ditentukan dengan cara mengambil peti kemas diantara keempat kakinya lalu digantungkan pada spreader yang terpasang pada ketinggian yang cukup hingga menuju lokasi tujuan.

d. *Rubber Tyred Gantry*

Rubber tyred gantry merupakan alat pengatur tumpukan petikemas yang juga dapat digunakan untuk memindahkan peti kemas dari satu tumpukan ke tumpukan lainnya dalam jurusan lurus ke arah depan dan ke belakang.

e. *Forklift*

Penggunaan *forklift* untuk muatan petikemas cukup luwes karena dapat bergerak bebas ke mana saja sehingga dapat digunakan untuk memuat petikemas ke atas *trailer*, menyediakan petikemas untuk diangkat oleh *gantry*, memadat

petikemas pada ruang yang sempit di *container yard* dan lain-lain. Jangkauan ketinggian *forklift* sekitar 3-4 tier dengan kapasitas 20 ton.

f. *Mobile Crane*

mobile crane juga bisa digunakan untuk melayani muatan peti kemas. Crane dikaitkan dengan tiap empat sudutnya dengan bantuan hook dan tali baja.

3. Muatan Curah Kering

Dalam penanganannya, muatan curah kering sedikit berbeda dengan muatan barang umum maupun peti kemas. Muatan curah kering cenderung lebih riskan apalagi apabila dimuat tanpa *packing* atau dalam *in bags*. Muatan curah kering akan ditangani tanpa menyentuh dermaga hingga sampai di tempat penimbunannya.

Proses pemuatan dan pembongkaran muatan curah biasa ditangani menggunakan alat-alat sebagai berikut :

a. *Loader/unloader*

Loader adalah alat berat yang mempunyai bagian berupa bucket memanjang di bagian depan yang bisa bergerak ke arah vertikal, dan dikendalikan oleh petugas di rumah mesin penggerak. Apabila proses bongkar dilakukan dalam dengan penyerahan langsung, maka *unloader* akan menggali dengan *bucket* dan mengambil muatan lalu diangkat dan dipindahkan ke moda lain.

b. *Excavator*

Eccavator adalah alat berat yang mempunyai bagian berupa: lengan (*arm*), ember pengeruk (*bucket*) dan bagian rumah mesin yang bisa berputar 360 12 derajat. Dilengkapi dengan roda penggerak menggunakan rantai seperti rantai tank perang. *Excavator* juga digunakan untuk proses bongkar muat dengan penyerahan langsung. Dalam proses bongkarnya, *excavator* mengambil muatan lalu dipindahkan ke dumb truck melalui *hopper*.

c. *Grab*

Grab berfungsi untuk mengambil

muatan dan memindahkannya ke tempat lain. Bentuk grab seperti capit dengan kapasitas angkutsekitar 32 ton.

d. *Hoper*

Hopper berfungsi sebagai penampungan pertama yang diletakkan di atas bak kendaraan truk yang mengangkut langsung ke tempat penimbunan. Bentuk hopper seperti corong dengan bentuk segiempat di bagian atas lalu mengerucut di bagian bawah.

e. *Belt conveyor*

Conveyor digunakan untuk proses bongkar dengan rute tidaklangsung. *Belt Conveyor* adalah peralatan yang cukup sederhana yang digunakan untuk mengangkut curah dengan kapasitas besar. Alat tersebut terdiri dari sabuk yang tahan terhadap pengangkutan benda padat. Sabuk yang digunakan pada alat ini dapat dibuat dari berbagai jenis bahan. Misalnya dari karet, plastik, kulit ataupun logam yang tergantung dari jenis dan sifat bahan yang akan diangkut.

4. Muatan Curah Cair

Muatan yang secara rutin ditangani oleh PT. Adhiguna Putera selain pupuk curah, juga menangani curah cair seperti aspal curah. Muatan curah cair biasanya dibongkar melalui aliran saluran pipa dengan menggunakan pompa. Adapun alat bongkar muat curah cair diantaranya adalah *loading/unloading arm*, yakni seperangkat alat yang disambungkan antara pipa *delivery* kapal dengan pipa darat terminal atau tongkang.

Menurut Dunny Nasution dalam jurnal ilmiahnya mengatakan bahwa SOP pembongkaran dari muatan *in bags*, Perusahaan Bongkar Muat terlebih dahulu menyelesaikan perizinan bongkar di KSOP setempat, serta menyelesaikan administrasi di PT. PELINDO dan koperasi TKBM di pelabuhan tempat pembongkaran. PBM wajib menyiapkan dan menyediakan beberapa hal, seperti :

a. Buruh/Tenaga kerja bongkar muat Buruh/tenaga kerja harus sudah lengkap dengan alat keselamatan kerja dan *standby* di dermaga minimal 30 menit sebelum kapal sandar. Dalam masa *new normal*, para buruh diwajibkan menggunakan masker dan menjalankan protokol kesehatan lain sebelum memasuki wilayah pelabuhan.

b. *Foreman*

Foreman harus *standby* berada di dermaga minimal 30 menit sebelum kapal sandar, untuk berkoordinasi dengan perwira jaga kapal dan *surveyor* tentang perencanaan bongkar. Selain itu *foreman* mengawasi dan mengatur pembongkaran di kapal.

c. *Tally*

Tally disiapkan untuk mengecek dan menghitung jumlah muatan yang dibongkar dari atas kapal dan dibawa oleh *truck*.

d. Gudang

PBM harus berkoordinasi dengan gudang untuk perencanaan bongkar juga diperlukan koordinasi antara *tally* di kapal, dan di gudang.

e. Peralatan

Peralatan yang diperlukan dalam proses bongkar juga harus disiapkan 30 menit sebelum kapal sandar di pelabuhan. Peralatan-peralatan yang perlu disiapkan adalah :

1. Jala-jala lambung untuk menahan muatan agar tidak jatuh ke laut
2. Jala-jala angkut untuk dikaitkan dengan *crane*
3. Truck untuk mengangkut menuju gudang
4. *Hook/wayer*
5. *Sling*
6. Sekop untuk mengambil maupun membersihkan muatan yang berhambur dari *bag* nya.

Beberapa pemilik barang masih beratahan untuk mengirimkan barangnya dalam bentuk muatan curah dan menggunakan kapal *bulk cargo* dibandingkan menggunakan *container*. Satu diantaranya adalah muatan milik PT. PUPUK KALTIM yang mengirimkan barangnya dalam muatan *in bags*. Disini PT. Adhiguna Putera selaku perusahaan bongkar muat harus berusaha sebaik mungkin agar muatan dapat dibongkar dengan aman dan tepat pada waktunya. Penanganan proses bongkar akan dimulai dari sejak kapal belum tiba di pelabuhan tujuan sebagai tempat bongkarnya. Beberapa hari sebelum kapal tiba, pihak PBM akan memeriksa data menyangkut kapal dan muatan yang akan dibongkarnya. Beberapa hal yang harus dipelajari dan dipersiapkan dalam menyusun rencana bongkar muatan *in bags* adalah :

- 1) Stowage plan
Stowage plan adalah merupakan sebuah gambaran informasi mengenai Rencana Pengaturan muatan di atas kapal yang mana gambar tersebut menunjukkan pandangan samping (denah) serta pandangan atas dari letak-letak muatan, jumlah muatan, dan berat muatan yang berada dalam palka sesuai consignment mark bagi masing-masing pelabuhan tujuannya
- 2) Muatan berat dan kapasitas dari muatan
Hal ini berfungsi sebagai perkiraan palka mana yang akan terlebih dahulu guna menjaga kestabilan kapal hingga selesai proses bongkar muatan.
- 3) Alat yang diperlukan dalam proses pembongkaran
Alat-alat yang digunakan harus disesuaikan dengan muatan yang dibongkar. Seluruh alat yang digunakan harus sudah siap sedia di dermaga 30 menit sebelum kapal mulai dibongkar.
- 4) Kecukupan jumlah buruh
Kehadiran buruh sangat menunjang proses kegiatan pembongkaran suatu muatan. Jumlah dari buruh harus sudah mencukupi dengan situasi pembongkaran. Seluruh buruh harus

sudah siap 30 menit sebelum shift pembongkaran dimulai.

Selanjutnya akan berlangsung persiapan pembukaan palka kapal, yang pada umumnya palka kapal jenis *bulk cargo* ditutup oleh papan, dimana untuk membukanya harus membuka dulu tutup palka yang terbuat dari terpal atau vinil plastik. Apabila kapal sudah dibuka, perwira jaga kapal dengan surveyor masuk untuk memeriksa keadaan muatan untuk mengetahui apakah ada kerusakan atau tidak.

Dalam kegiatan bongkar, semua barang semua barang akan dipindahkan dari mulut palka. Sehingga letak permukaannya jauh lebih rendah dibandingkan dengan permukaan muatan lain. Kebersihan dermaga juga penting sebelum kapal diturunkan. Area dermaga harus dipastikan dalam keadaan kering terutama setelah hujan. Selama proses bongkar maka ada petugas *tally* yang akan menghitung jumlah *bags* atau karung yang sudah dibongkar. Selanjutnya *tally-man* akan memberikan surat jalan kepada truck pengangkut yang akan membawakan muatan ke gudang penampungan. Data antara *tally sheet* kapal, surat jalan dan *tally sheet* gudang haruslah sesuai. Apabila ada kekeliruan maka harus diselesaikan dan dicari pemecahan masalahnya hari itu juga. Semua kegiatan mulai dari kapal tiba hingga proses pembongkaran akan direkam dalam sebuah dokumen bernama *statement of facts* dan apabila seluruh kegiatan bongkar muat sudah selesai, maka akan dibuat berita acara mulai dari pembongkaran muatan hingga serah terima barang ke gudang penimbunan.

KESIMPULAN

Analisa dan pembahasan Intensitas pelayanan kapal oleh PT Adhiguna Putra cabang Tanjung Wangi Selama Masa pandemi Covid-19, maka kesimpulan yang diperoleh dalam penelitian ini adalah sebagai berikut :

1. Berkurangnya intensitas muatan membuat PT. Adhiguna Putera harus mampu mempertahankan kinerjanya,

baik bagi pengguna jasa maupun bagi perusahaan. Namun tidak banyak pula yang harus mengalami dampak negatif dari masa Pandemi *Covid-19* dalam hal muatan atau operasi kapal. PT. Adhiguna Putera Cabang Tanjung Wangi contohnya, dimana harus menerapkan sistem *Layd-Up* akibat kurangnya charter kapal atau tidak ada muatan yang diangkut.

2. Menurunnya pendapatan PT. Adhiguna Putera disebabkan minimnya kapal yang beroperasi dan persaingan dimasa Pandemi *Covid-19*. Menurunnya pendapatan dari PT. Adhiguna Putera selama masa pandemi *Covid-19* karena minim kapal yang beroperasi ini membuat perusahaan melaksanakan strategi ekonomi dengan cara :Tahap input, Tahap pencocokan, dan tahap keputusan. Dimana faktor tersebut menganalisis mengenai kekuatan dan kelemahan pada perusahaan dimasa Pandemi *Covid-19*. Beralihnya trayek kapal menuju pelabuhan lain selain Tanjung Wangi dibawah naungan PT. Adhiguna Putera karena sistem pengapalan dari *in bags* menjadi *container*. Hal ini disebabkan karena minimnya alat bongkarmilik PT. Adhiguna Putera cabang Tanjung Wangi dalam menangani muatan *container*. Sehingga perusahaan hanya menangani pembongkaran muatan *in bags*, yang ditangani mulai dari pembukaan palka sampai dengan terbitnya *statement on facts* dan berita acara serah terima barang hingga ke gudang

DAFTAR PUSTAKA

- Alwi, 2008, *Pasar Modal teori dan aplikasi jakarta ;Yayasan pancur siwah. clearance.*
- Engkos Kosasih, Hananto soewedo, 2007, *Manajemen perusahaan pelayaran: suatu pendekatan praktis dalam bidang usaha pelayaran*-Ed. 1-1- PT RajaGrafindo Persada, Jakarta.
- Health.detik.com, 2020, Cara Penyebaran Virus Corona Covid-19 menurut WHO.
- <https://theconversation.com/surveipengetahuan-dan-partisipasi-masyarakat-selama-psbb-masih-rendah-perluada-perbaikan-selama-memulai-pelonggaran-140083>. Diakses: 12 Mei 2021.
- Ibeng, Parta, 2021, *Pengertian SCM, Komponen, Tujuan, Proses menurut para ahli.* <https://pendidikan.co.id/pengertian-scm-komponen-tujuan-proses-menurut-para-ahli/>. diakses 19 Mei 2021.
- Imam. 2017. *Mempersiapkan Lay Up Kapal.* <https://ahliasuransi.com/mempersiapkan-lay-up-kapal-hot-lay-up-v-cold-lay-up/>. Diakses 12 April 2021.
- Lasse. 2015. *Manajemen Bisnis Transportasi Laut, Charter dan Klaim*, Rajawali PersMusjab, Jakarta.
- No.61 Tahun 2009 tentangKepelabuhanan.
- Rainer, Turban, Potter, 2009, *Introduction to Information Systems : Supporting and Transforming Business*, Wiley Plus, New Jersey
- Republik Indonesia, Peraturan Menteri Perhubungan No 17 Tahun 2018 tentang
- Republik Indonesia, Peraturan Menteri Perhubungan No 93 Tahun 2013 tentang penyelenggaraan dan pengusahaan ngkutan Laut.
- Republik Indonesia, Peraturan Pemerintah 82 Pasal 1 Tahun 2014 tentang Port Clearance.
- Republik Indonesia, Undang-Undang No. 17 Tahun 2008 tentang Pelabuhan.
- Republik Indonesia. 1945. Undang-Undang No 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran.
- UNS, Humas. *Dampak Covid-19 di Indonesia Menurut Pakar Ekonomi UNS.* <https://uns.ac.id/id/uns-update/dampak-covid-19-di-indonesia-menurut-pakar-ekonomi-uns.html/>. Diakses 20 Mei 2021
- Widiyanti, Elok dan Ridwan. 2014. *Kamus Kepelabuhanan dan Pelayaran*. Yogyakarta: Leutikaprio.