

STRATEGI PT. TPKS SEMARANG DALAM MEMPERTAHANKAN KINERJA BONGKAR MUAT PETIKEMAS EKSPOR-IMPOR PADA MASA PANDEMI COVID-19

Ridwan^{1*}, Suprihono Setyawan²

¹Politeknik Bumi Akpelni – Semarang

²FEB Universitas Selamat Sri – Kendal

*Email: ridwan@akpelni.ac.id

Abstrak

Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui apa yang menjadi strategi dari TPKS selama masa pandemi covid-19 dalam rangka usahanya untuk mempertahankan kinerja bongkar muat petikemas. Penelitian ini menggunakan metode kualitatif dengan melakukan pendekatan deskriptif analitis, eksploratif dan verifikasi, data primer. Hasil dari penelitian ini menjelaskan bahwa dalam mempertahankan kinerja bongkar muat petikemas di TPKS selama masa pandemi covid-19, diterapkannya strategi e-booking dan optimasi pembayaran tagihan dengan cara potong debit rekening dari semua EMKL (Ekspedisi Muatan Kapal Laut) atau IFF (international Freight Forwarding) sebagai "user" yang tercatat bertransaksi ekspor – impor dengan TPKS.

Kata Kunci: bongkar muat, petikemas, pandemi covid-19

PENDAHULUAN

Terminal Petikemas Semarang (TPKS) berdiri berdasarkan Surat Keputusan Direksi PT. Pelabuhan Indonesia III (Persero) Nomor : KEP.46/PP.1.08/P.III-2001 tanggal 29 Juni 2001 tentang Pembentukan Terminal Petikemas Semarang. Terhitung sejak tanggal 21 Juli 2001, Terminal Petikemas Semarang (TPKS) merupakan cabang yang berdiri sendiri terpisah dari Pelabuhan Tanjung Emas Semarang, oleh karena itu seluruh kegiatan yang berkaitan dengan handling petikemas sepenuhnya dilakukan sendiri oleh manajemen Terminal Petikemas Semarang (TPKS).

Sebagai terminal petikemas, maka TPKS menjadi sarana penghubung kegiatan ekspor-impor dari Kota Semarang pada khususnya dan Jawa Tengah pada umumnya keseluruh wilayah Indonesia bahkan sampai ke luar negeri dengan volume petikemas yang dibongkar muat selalu meningkat setiap tahunnya. Fakta lainnya TPKS berada tepat di tengah pulau Jawa yang tentu saja hal ini harus mampu memberikan pelayanan prima jasa petikemas yang cepat, akurat, aman serta terkoneksi dengan moda dan menguasai

teknologi informasi yang canggih untuk mampu menjawab dan melayani pengguna jasa petikemas, dan sekaligus mampu bersaing secara kompetitif dengan semangat memberikan pelayanan sepenuh hati dan selalu menjadi yang terbaik dengan prinsip PRIMA, sebagai komitmen dari manajemen PT. TPKS yaitu pelayanan terbaik kepada pengguna jasa dengan sepenuh hati (PT. PELINDO III, 2013). Sedangkan letak TPKS bisa dilihat dari ilustrasi grafis peta pelabuhan Tanjung Emas Semarang berikut ini :



Sumber : PT. TPKS 2021

Gambar 1. Peta Pelabuhan Tanjung Emas Semarang

Sebagai satu-satunya terminal petikemas di Pelabuhan Tanjung Emas Semarang, maka TPKS sangat memegang peranan dalam hal bongkar muat yang mendukung perdagangan internasional yang mampu meningkatkan perekonomian provinsi Jawa Tengah secara khusus.

Penelitian mengenai kinerja bongkar muat kontainer di Terminal Peti Kemas Semarang ini mempunyai maksud dan tujuan untuk mengetahui bagaimana strategi TPKS pada masa pandemi covid-19 dalam mempertahankan kinerja bongkar-muat kontainer ekspor-impor.

Dari penjelasan singkat diatas beberapa hal penting tentang perkembangan TPKS, terkait dengan strategi dalam menghadapi pandemi, maka rumusan masalah dari penelitian ini adalah bagaimana strategi dari TPKS dalam kegiatan bongkar muat kontainer dimasa pandemi covid-19. Selain itu untuk mengetahui pelaksanaan kegiatan bongkar muat petikemas, dan memahami strategi apa yang telah dijalankan oleh TPKS dalam masa pandemi covid-19.

TINJAUAN PUSTAKA

Strategi

Selanjutnya kegiatan bisnis bisa memakai strategi-strategi yang berbeda untuk bersaing dalam pasar global (Nickels-McHugh-McHugh, 2009). Peraturan Menteri Perhubungan Nomor KM. 21 Tahun 2007 pada pasal 1, dijelaskan tentang secara lengkap apa itu pelabuhan dan tatalaksananya, otoritas pelabuhan mempunyai kewenangannya sendiri dalam mengatur bagaimana strategi yang dipakai untuk mempertahankan kinerja atau menambah penguatan kinerja. Dari hasil penelitian empiris yang dilakukan oleh Maskarto Lucky Nara Rosmadi (2021) menjelaskan bahwa, dengan bantuan teknologi informasi, maka strategi bisnis dapat terus dikembangkan.

Bongkar Muat

Sebelum barang atau petikemas di kirim dengan kapal melalui laut maka ada

kegiatan yang dinamakan bongkar muat. Peraturan Menteri Perhubungan RI Nomor : PM 60 Tahun 2014 pada Bab II Pasal 2 ayat (1) dijelaskan bahwa Kegiatan usaha bongkar muat barang merupakan kegiatan usaha yang bergerak dari dan ke kapal di pelabuhan yang meliputi kegiatan *stevedoring, cargidoring dan receiving/delivery*.

Peti Kemas

Dalam kegiatan ekspor-impor dengan armada kapal laut perlu dukungan petikemas sebagai penunjangnya, menurut Ridwan & Haryani (2018) dijelaskan bahwa petikemas adalah sebuah gudang kecil yang berjalan; kemasan yang dirancang khusus dengan ukuran tertentu, terbuat dari kerangka baja dengan dinding lembaran baja bisa digunakan berulang-ulang untuk menyimpan dan mengangkut muatan. Sesuai dengan standar dari *International Shipping Organization* dijelaskan bahwa petikemas memiliki ukuran standar yang terdiri dari ukuran 10 feet, 20 feet dan 40 feet, tetapi ukuran yang sering dipakai adalah 20 feet, oleh karena itu petikemas dikenal dengan adanya TEU, disetiap petikemas yang diuraikan diatas dalam situasi yang kosong belum ada muatannya (Restu Saputra, 2017)

METODOLOGI PENELITIAN

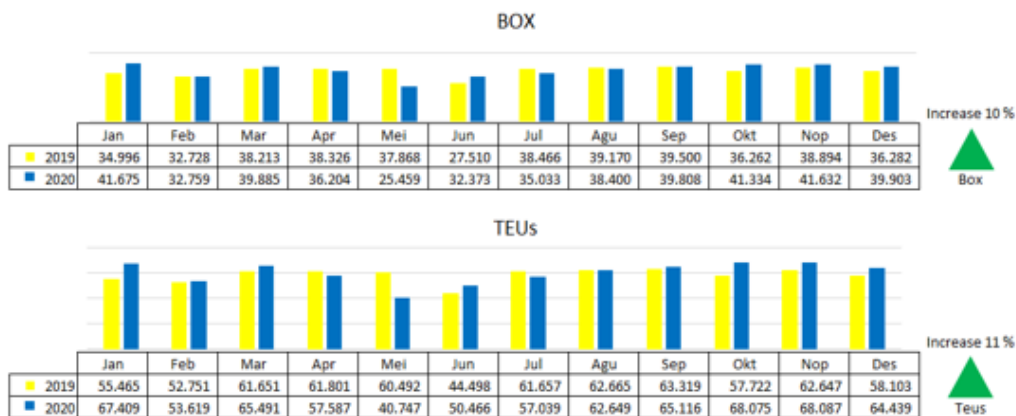
Kegiatan penelitian ini dilaksanakan di kantor TPKS dengan waktu pelaksanaannya dari bulan April – Mei 2021, penelitian menggunakan metode kualitatif dengan melakukan pendekatan deskriptif analitis, eksploratif dan verifikatif, data primer didapat dari wawancara langsung dengan GM (General Manager) TPKS dan beberapa kepala bagian yang ada di TPKS, analisis data dengan model deskriptif kualitatif dalam bentuk pengumpulan data, display data dan kesimpulan

HASIL DAN PEMBAHASAN

Hasil yang diperoleh dari penelitian yang dilakukan di Terminal Petikemas

Semarang (TPKS) dalam upayanya kegiatan bongkar muat di TPKS pada tahun 2019 dan 2020 dapat dilihat dari Tabel 1 dapat dijelaskan sebagai berikut bahwa berikut ini :

Tabel 1. Throughput Total 2019 & 2020
(Internasional dan Domestik)



Sumber : PT. TPKS 2021

Dari tabel 1, dapat dijelaskan bahwa dari tahun 2019 ke tahun 2020 untuk BOX mengalami kenaikan sebesar 10 %, sedangkan dalam TEUs dari tahun 2019 ke tahun 2020 mengalami kenaikan sebesar 11 %.

Meskipun pada tahun 2020 terjadi kenaikan 1% dibandingkan dengan yang terjadi ditahun 2019, ada juga hambatan yang ada selama masa pandemi, diantaranya terjadi kongesti (kemacetan bongkar muat) di Singapura sebagai salah satu international hub-port dari pelabuhan Tg.Emas Semarang, sehingga hal ini berdampak pada windows schedule di TPKS selain itu dengan diterapkannya protokol kesehatan atas kapal yang masuk wilayah TPKS, berdampak pada lamanya waktu tunggu kapal untuk pelayanan bongkar muat karena sebelum kapal sandar semua crew kapal wajib melalui pemeriksaan petugas karantina.

Dalam perkembangannya TPKS diijinkan oleh otoritas pelabuhan untuk membuka rute pelayaran di kawasan Asia, seperti yang tersaji dalam beberapa gambar berikut ini :



Sumber : PT. TPKS 2021

Gambar 2. Rute Pelayaran dan Throughput TPKS

Grafis gambar 2 dapat dijelas TPKS memiliki rute pelayaran langsung/direct ke berbagai negara di kawasan Asia dengan jumlah TEUs seperti yang ada dalam tabel berikut ini :

Tabel 2. Total Arus Petikemas TPKS
Dalam TEUs Tahun 2020

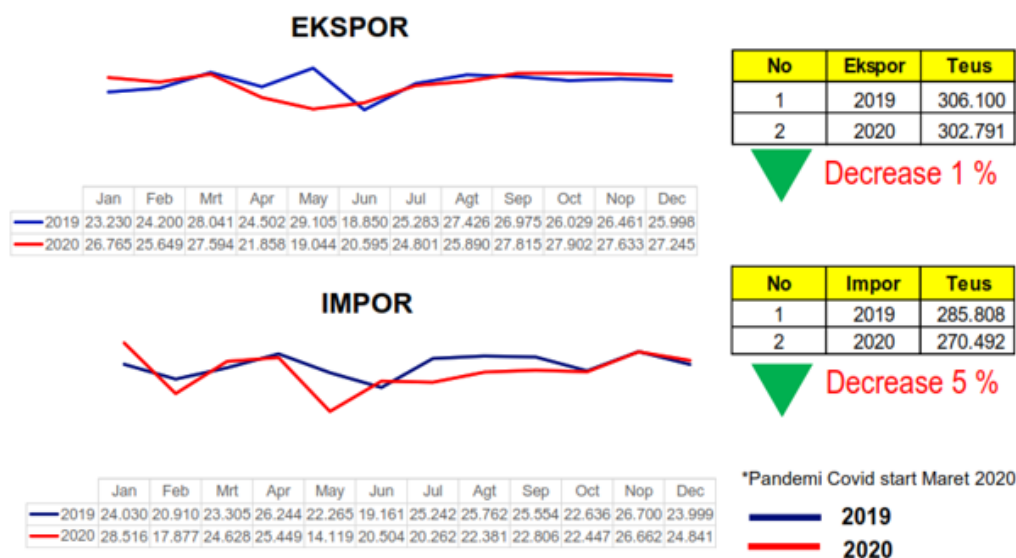
No	Negara	TEUs	Prosentase
1	Singapura	256.106	39,84%
2	China	126.732	19,71%
3	Malaysia	100.092	15,57%
4	Hongkong	62.768	9,77%
5	Taiwan	51.083	7,95%
6	Thailand	31.036	4,83%
7	Filipina	11.664	1,81%
8	Jepang	2.133	0,33%
9	Vietnam	1.269	0,20%
Total		642.091	100%

Sumber : PT. TPKS 2021

Dalam tabel 2 dijelaskan bahwa untuk arus petikemas ke negara kawasan Asia Tenggara terbanyak adalah ke Singapura dengan jumlah 256.106 TEUs atau setara dengan 39,84% dari total arus petikemas TPKS dan yang terendah ke negara Vietnam dengan jumlah 1.269 TEUs (0,20%), sedangkan ke negara kawasan

Asia adalah ke China sebesar 126.732 (19,71%) dan yang terendah ke Jepang dengan jumlah 2.133 TEUs (0,33%)

Berikutnya dijelas terkait dengan perbandingan *throughput full international* 2019 dengan 2020, yang terlihat dalam grafis berikut ini :

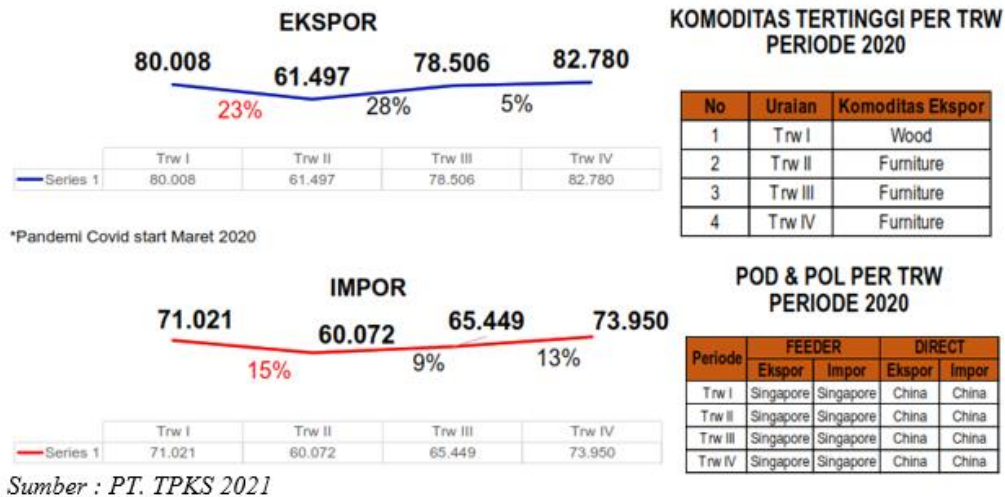


Sumber : PT. TPKS 2021

Gambar 3. Perbandingan Throughput Full International 2019 dan 2020

Grafis gambar 3 menjelaskan bahwa ekspor pada Tahun 2019 sebanyak 306.100 Teus sedangkan pada Tahun 2020 sebanyak 302.791 Teus, artinya mengalami penurunan sebesar 1%, secara umum terlihat lebih banyak di Tahun 2019, tetapi pada bulan Januari-Maret Tahun 2020 (sebelum adanya pandemi covid-19) ekspor lebih besar dibanding kan periode bulan yang sama di Tahun 2019, sedangkan pada periode bulan April-Mei Tahun 2020 sedikit menurun dibandingkan dengan periode bulan April-Mei Tahun 2019,

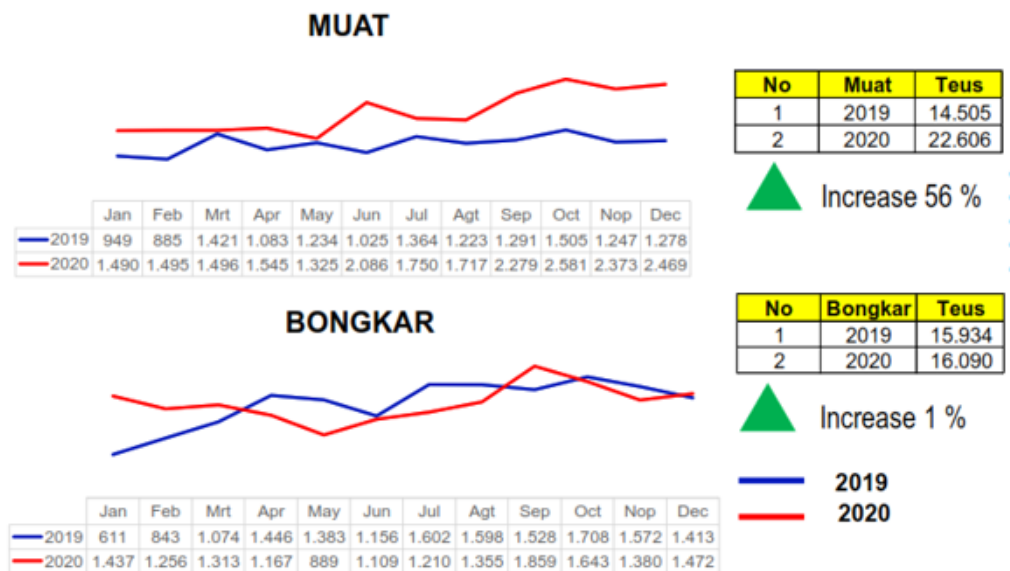
kemudian pada periode bulan September – Desember Tahun 2020 volume ekspor kembali melebihi periode bulan yang sama September – Desember Tahun 2019. Sedangkan untuk kegiatan impor di bulan Januari, Maret, April, Juni dan Desember volume impor Tahun 2020 melebihi angka impor periode bulan yang sama di Tahun 2019. Angka impor pada Tahun 2019 sebesar 285.800 Teus sedangkan pada Tahun 2020 sebesar 270.492 Teus, artinya ada penurunan sebesar 5%.



Gambar 4. Breakdown Throughput Full International 2020

Grafis gambar 4 menjelaskan pada Tahun 2020 volume ekspor triwulan pertama sebesar 80.008, kemudian pada triwulan kedua terjadi penurunan sebesar 61.497 (23%), kemudian pada triwulan ketiga mengalami kenaikan sebesar 78.506 (28%) dan tren kenaikan kembali terjadi di triwulan keempat sebesar 82.780 (5%).

Sedangkan untuk kegiatan impor juga mengalami tren-tren kenaikan yang baik, meski pada triwulan pertama sebesar 71.021 turun menjadi 60.072 (15%) pada triwulan kedua, tetapi pada triwulan ketiga terjadi kenaikan yang baik menjadi 65.449 (9%) dan di triwulan keempat terjadi kenaikan lagi sebesar 73.950 (13%).



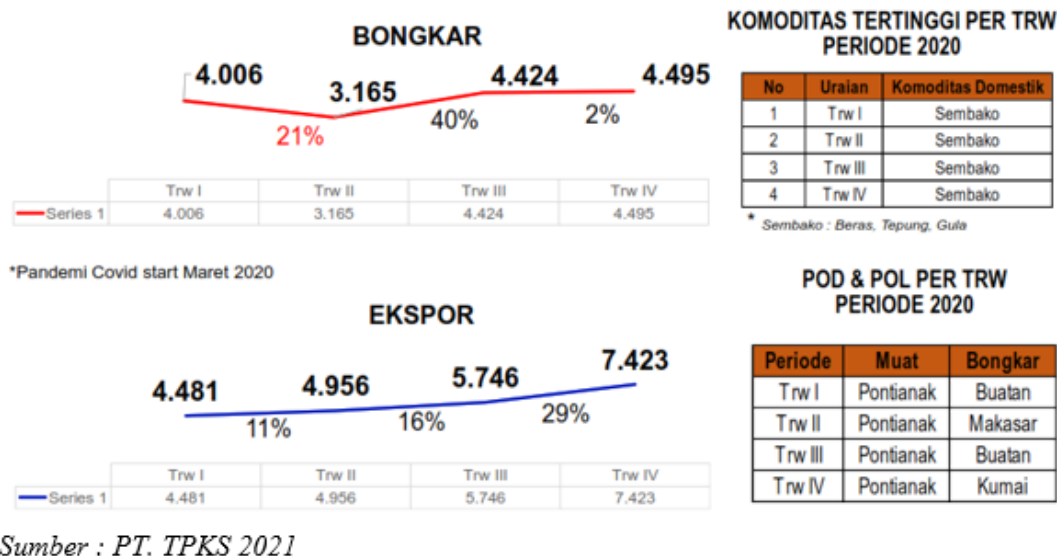
Gambar 5. Perbandingan Throughput Full Domestik 2019 dan 2020 (TEUs)

Kenaikan tersebut dapat dijelaskan pada triwulan pertama untuk komoditas *wood*, pada triwulan kedua, ketiga dan keempat dari komoditas *furniture*. Dari kegiatan ekspor dan impor itu dapat dijelaskan pula

tujuan ekspor dan impor dari *feeder* semuanya ke Singapura sedangkan untuk ekspor dan impor secara *direct* dengan tujuan semuanya ke nagara China.

Grafis gambar 5, dapat dijelaskan sebagai berikut bahwa kegiatan muat mengalami kenaikan dari Tahun 2019 sebesar 14.505 menjadi 22.606 (56%) di Tahun 2020,

sedangkan untuk kegiatan bongkar juga mengalami kenaikan di Tahun 2019 sebesar 15.934 menjadi 16.090 (1%).



Gambar 6. Breakdown Throughput Full Domestic 2020

Grafis gambar 6 dapat dijelaskan sebagai berikut, bahwa pada triwulan pertama Tahun 2020 kegiatan bongkar sebesar 4.006 mengalami penurunan sebesar 3.165 (21%) pada triwulan kedua, tetapi pada triwulan ketiga terjadi kenaikan yang cukup signifikan sebesar 4.424 (40%) dan ditutup pada triwulan keempat kembali mencatatkan kenaikan sebesar 4.495 (2%).

Sedangkan kegiatan ekspor pada triwulan pertama mencatatkan angka sebesar 4.481 naik 11% (4.956) pada triwulan kedua, kemudian naik lagi 16% (5.746) pada triwulan ketiga dan ditutup pada triwulan keempat dengan kenaikan yang signifikan sebesar 29% (7.423). Untuk komoditasnya dari triwulan pertama sampai dengan triwulan keempat adalah sembako, sedangkan untuk tujuan muat dari triwulan pertama sampai dengan triwulan keempat adalah ke pelabuhan Pontianak, sedangkan untuk bongkar pada triwulan pertama di pelabuhan Buatan, triwulan ke dua di Makassar, triwulan ketiga kembali ke pelabuhan Buatan dan pada triwulan keempat ke pelabuhan Kumai.

Pada masa pandemi covid-19 ini ada sedikit kendala yang berdampak pada

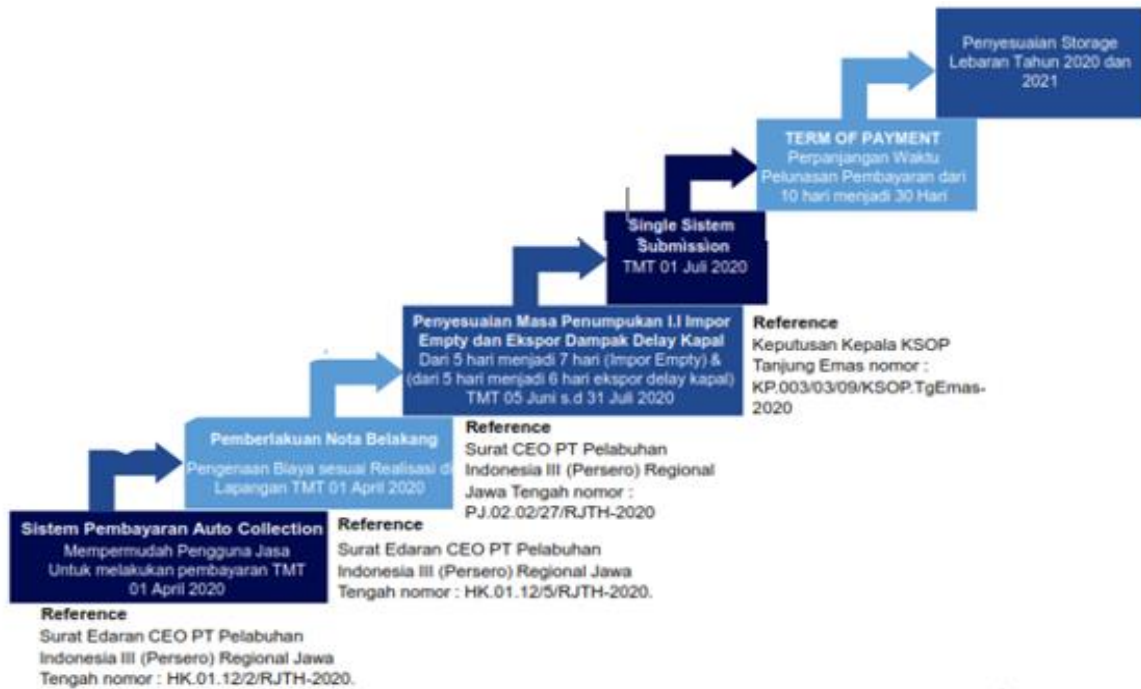
TPKS, kendala dengan diterapkannya protokol kesehatan yang ketat atas kapal yang masuk wilayah TPKS, hal ini berdampak pada lamanya waktu tunggu kapal untuk pelayanan bongkar muat karena sebelum kapal sandar semua crew kapal wajib melalui pemeriksaan petugas karantina.

Oleh sebab itu TPKS dengan cepat mengadaptasi adanya pandemi dengan antisipasi kegiatan agar tetap berjalan, antara lain :

1. Diberlakukan Work From Home (WFH) baik petugas office maupun petugas lapangan;
2. Jam pelayanan di lapangan berjalan normal 24 jam – 7 hari;
3. Diterapkan protokol kesehatan di TPKS :
 - a. Dilakukan pindai suhu tubuh;
 - b. Wilayah wajib masker;
 - c. Disediakan fasilitas untuk mencuci tangan.

Dari uraian tersebut diatas bahwa TPKS telah berupaya semaksimal mungkin untuk bisa menyelenggarakan kegiatan bongkar muat ekspor-impor, upaya yang

bisa dijelaskan adalah sebagai berikut yang tersaji dalam grafis gambar berikut ini :



Sumber : PT. TPKS 2021

Gambar 7. Inovasi dan Strategi dari TPKS

Dari gambar 7 dapat dijelaskan bahwa dalam menghadapi masa pandemi covid-19 TPKS telah melakukan langkah inovasi dan strategi antara lain :

1. Untuk mempermudah pengguna jasa maka pada terhitung mulai 1 April 2020 menggunakan sistem pembayaran *auto collection* ;
2. Pemberlakuan nota belakang, artinya pengenaan biaya sesuai realisasi di lapangan;
3. Adanya penyesuaian masa penumpukan impor empty dan ekspor dampak delay kapal, dari 5 hari menjadi 7 hari (impor empty) dan dari 5 hari menjadi 6 hari (ekspor delay kapal);
4. Diberlakukannya single sistem submission mulai tanggal 1 Juli 2020;
5. Adanya perpanjangan waktu pelunasan pembayaran dari 10 menjadi 30 hari;
6. Diberlakukannya penyesuaian storage lebaran tahun 2020 dan 2021.

KESIMPULAN

Dari hasil penelitian ini, maka dapat disimpulkan bahwa dalam menghadapi pandemi covid-19 ini TPKS telah melaksanakan kegiatan pelayanan terhadap kegiatan bongkar muat kontainer, terbukti dengan tetap stabilnya hasil yang dicapai, meskipun ada penurunan tetapi tidak berarti bagi keberlangsungan proses pekerjaan secara keseluruhan, disamping itu yang sangat menarik adalah TPKS berhasil menerapkan e-booking operator (menjadi juara lomba inovasi yang diselenggarakan oleh PELINDO III) dan berhasil melaksanakan optimasi pembayaran tagihan dengan cara potong debit rekening dari semua EMKL (Ekspedisi Muatan Kapal Laut) atau IFF (international Freight Forwarding) sebagai "user" yang tercatat bertransaksi ekspor – impor dengan TPKS.

DAFTAR PUSTAKA

Fatia Qanitat, *PT. Pelindo III Modernisasi Terminla Peti Kemas Semarang dengan pemanfaatan teknologi*

- Automated Rubber Tyred Gantry (ARTG)*- <https://ekonomi.bisnis.com/read/20160530/98/552698/pelindo-ii-modernisasi-terminal-peti-kemas-semarang>, diakses tanggal 2 Juni 2021
- Maskarto Lucky Nara Rosmadi, 2021, *Penerapan Strategi Bisnis di Masa Pandemi Covid-19*, Jurnal IKRA-ITH Ekonomika, Vol.4, No.1.
- Media Suara Pelanggan, *Webaccess – Online Transaction*, diakses tanggal 25 Mei 2021
- Nickels-McHugh-McHugh, 2009, *Pengantar Bisnis – Understanding Business*, Salemba Empat, Jakarta.
- Peraturan Menteri Perhubungan RI Nomor : PM 60 Tahun 2014, *tentang Penyelenggaraan dan Pengusahaan Bongkar Muat Barang dari dan ke Kapal*.
- Restu Saputra, 2019, *Evaluasi Kinerja Angkutan Peti Kemas Di Terminal Peti Kemas Semarang*, Tugas Akhir, Universitas Semarang.
- Ridwan & Haryani, 2018, *Bunga Rampai Istilah Kepelabuhanan & Pelayaran*, Yayasan Mampu Media Semarang.
- Surat Keputusan Direksi PT. Pelabuhan Indonesia III (Persero) Nomor : KEP.46/PP.1.08/P.III-2001 tanggal 29 Juni 2001, *tentang pendirian Terminal Peti Kemas Semarang*