



Pengaruh Pandemi Covid-19 Terhadap Kunjungan Pelabuhan Perairan Pedalaman: Studi Kasus Pelabuhan Talang Duku

Wiwit Trisnawati^a, Fitri Indriastiwi^a, Arry Rahmawan^b

^aBadan Litbang Perhubungan, Puslitbang Transportasi Laut, Sungai, Danau, dan Penyeberangan
Jalan Medan Merdeka Timur No.5, Jakarta Pusat, 10110

^bFaculty of Technology, Policy, and Management, Delft University of Technology, 2626BX Delft, the Netherlands

Diterima 12 Maret 2021, diperiksa 12 Juli 2021, disetujui 4 Agustus 2021

Abstrak

Sebagai negara kepulauan, Indonesia memiliki karakteristik yang unik. Selain di tepi pantai, terdapat juga pelabuhan perairan pedalaman seperti di semenanjung Malaysia and Nigeria, dilayari oleh kapal laut hingga pelosok menuju pelabuhan tujuan. Pengaruh Pandemi Covid-19 dialami juga oleh angkutan laut, khususnya terhadap Kunjungan kapal di Pelabuhan, salah satunya adalah Pelabuhan Talang Duku. Tujuan dari penelitian ini untuk memberikan rekomendasi kebijakan terkait proses bongkar muat kargo selama masa pandemi Covid-19 di Pelabuhan Talang Duku. Penelitian ini menggunakan metode penelitian kuantitatif, analisis gap, dan analisis komparatif. Kajian ini akan membandingkan penanganan bongkar muat barang sebelum dan selama pandemi, serta menganalisis bahwa bongkar muat kargo di pelabuhan mengikuti protokol kesehatan yang ditetapkan pemerintah. Secara umum, panggilan kapal kargo sedikit menurun tidak signifikan sebesar 8,5% di awal pembatasan mobilitas. Sedangkan untuk kegiatan bongkar muat terjadi penurunan yang tidak signifikan sebesar 13,0%. Penurunan terendah terjadi pada Oktober 2020. Kata kunci: bongkar muat, gap analysis, pelabuhan perairan pedalaman, pandemi Covid-19.

Abstract

The Effect of the Covid-19 Pandemic on Inland Water Port Arrival: A Case Study of Talang Duku Port; As an archipelagic country, Indonesia has unique characteristics. In addition to port in the coast, there are also inland water ports such as in peninsula of Malaysia, and Nigeria, navigable by ships to remote areas to the destination port. The influence of the Covid-19 pandemic is also experienced by sea transportation, especially on ship visits at the port, one of which is the Talang Duku Port. The purpose of this study is to give a policy recommendation regarding the process of loading and unloading cargo during the Covid-19 pandemic at Talang Duku-port. This research using quantitative research methods, gap analysis, and comparative analysis. This study will compare the handling of loading and unloading goods before and during the pandemic, and analyze that loading and unloading cargo in the port is following health protocols established by the government. In general, cargo ship calls decreased slightly, but not significantly by 8.5% at the beginning of restriction mobility. While for loading and unloading activities, there was an insignificant decrease of 13.0%. The lowest decline occurred in October 2020.

Key words: loading and unloading, gap analysis, inland water port, pandemic Covid-19

1. Pendahuluan

Provinsi Jambi adalah salah satu daerah yang masih memiliki potensi dalam pengembangan pelabuhan di Indonesia. Lokasi pelabuhan yang memiliki karakteristik unik dimana banyak pelabuhan laut yang berada jauh ke dalam daratan (Delianoor, 2009). Hampir seluruh pelabuhan yang dikelola lokasinya mendekati jantung ibukota provinsi Jambi yang memiliki akses langsung yang relatif mudah untuk keluar negeri seperti Singapura, Malaysia dan Thailand juga akses ke provinsi lain seperti Riau, Kepulauan Riau, Sumatera Selatan, Sumatera Barat, Jambi hingga Lampung (Kurniawan, et al., 2018).

Pelabuhan Talang Duku merupakan pintu gerbang kedatangan atau mobilisasi masyarakat dari dan ke Pekanbaru maupun menuju daerah lainnya yang ada di Provinsi Riau (Axnur, 2018). Pelabuhan Talang Duku melayani layanan peti kemas internasional dan juga domestik antar pulau. Pelabuhan Talang Duku memiliki 3 buah dermaga, dermaga peti kemas internasional, dermaga domestik.

* Corresponding author 0812 8881 5289
E-mail: wiwit_trisnawati@dephub.go.id

Dengan karakteristik yang unik, letak pelabuhan kurang lebih 93 mil, sekitar 15-20 jam perjalanan dari ambang luar, hilir sungai Batanghari. Dengan luas daratan 50 Ha dan kolam 24 Ha. Kapasitas kapal di Pelabuhan Talang Duku hanya mampu melayani kapal 600-1000 GT, muatan 1.000-1.500 ton dan jalan akses dari wilayah barat ke timur.

Pada 30 Januari 2020, WHO menyatakan virus corona (covid 19) sebagai keadaan darurat global atau *public health emergency of international concern*. Selanjutnya kebijakan tersebut diikuti oleh organisasi transportasi dunia seperti IMO dan ICAO. Organisasi Maritim Internasional (IMO) mengeluarkan sejumlah rekomendasi setelah Organisasi Kesehatan Dunia (WHO) mengeluarkan dua pemberitahuan kepada pelaut dan perusahaan pelayaran terkait merebaknya virus corona (covid 19) dan menyatakan "darurat global". Rekomendasi IMO ini disusun dengan mengacu pada rekomendasi yang dibuat oleh (WHO) dan United Nations Department of Occupational Health and Safety and Health Management (DHMOH). IMO telah mengeluarkan panduan tentang tindakan pencegahan yang harus diambil setelah wabah Coronavirus (2019-nCoV) baru-baru ini untuk meminimalkan risiko dan meminimalkan risiko terhadap pelaut, penumpang, dan orang lain di dalam kapal (Arianto, et al., 2020).

Berdasarkan uraian di atas, dirumuskan permasalahan penelitian apakah pandemi covid-19 berpengaruh terhadap kunjungan kapal di Pelabuhan Talang Duku. Tujuan dilakukannya penelitian ini untuk mengetahui pengaruh pandemik covid-19 terhadap aktivitas kedatangan kapal di pelabuhan.

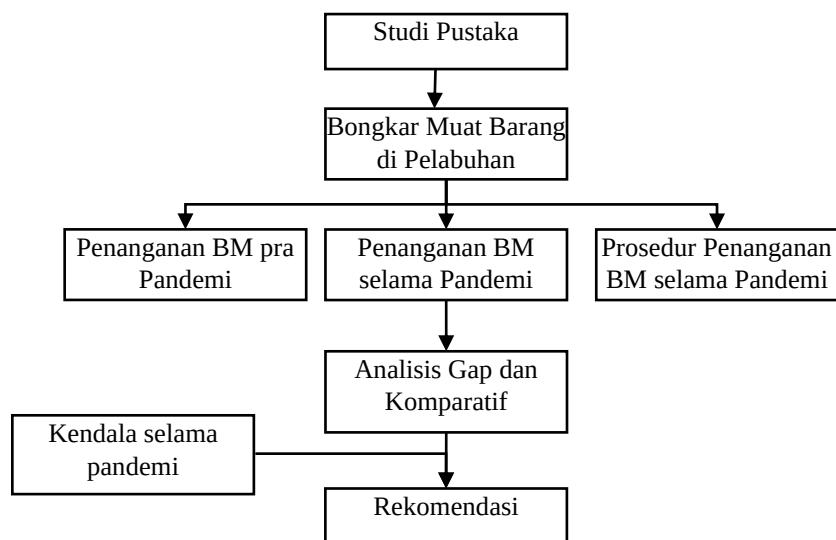
2. Metodologi

Bongkar Muat

Menurut Aditya dan Nur (2021), pelaksanaan kegiatan bongkar muat dibagi dalam 3 (tiga) kegiatan, yaitu *Stevedoring* merupakan pekerjaan membongkar barang dari kapal ke dermaga / tongkang / truk atau memuat barang dari dermaga / tongkang / truk ke dalam kapal sampai dengan tersusun ke dalam palka kapal dengan menggunakan derek kapal atau derek darat atau alat bongkar muat lainnya; *Cargodoring* adalah pekerjaan melepaskan barang dari tali/jala-jala di dermaga dan mengangkat dari dermaga ke gudang/lapangan penumpukan kemudian disusun di gudang/lapangan penumpukan atau sebaliknya; sementara itu *Receiving/Delivery* adalah pekerjaan memindahkan barang dari tempat penumpukan di gudang/lapangan penumpukan dan menyerahkan sampai tersusun di atas kendaraan di pintu gudang/lapangan penumpukan atau sebaliknya (Aditya, et al., 2021).

Pelayanan kapal

Menurut Malisan (2014) Salah satu keberhasilan peningkatan pelayanan kapal adalah adanya perbaikan terhadap kinerja pelabuhan sehingga dapat memberikan kepuasan bagi pengguna jasa (Malisan, 2014). Tingkat pelayanan (*level of service*) dalam transportasi menurut taufik dkk (2019) merupakan suatu ukuran kualitatif yang menjelaskan kondisi kondisi operasional didalam suatu aliran transportasi dan persepsi dari pengemudi dan atau penumpang terhadap kondisi kondisi tersebut (Taufik, et al., 2019). Pelabuhan merupakan awal dan akhir kunjungan kapal, sehingga kunjungan kapal harus diatur dengan baik untuk menekan keterlambatan layanan kapal dipelabuhan (Riadi, et al., 2020). Tahapan dari penyelesaian penelitian terlihat pada gambar 1.



Gambar 1. Alur Pikir Penelitian

Penelitian diawali dengan inventarisasi peraturan dan studi Pustaka terkait dengan penanganan bongkar muat di Pelabuhan. Kemudian dilanjutkan dengan menentukan variabel-variabel terkait dengan penanganan bongkar muat barang. Variabel tersebut kemudian dibandingkan antara kondisi sebelum pandemi, selama pandemi serta dibandingkan dengan prosedur yang telah ditetapkan. Kendala pelaksanaan bongkar muat barang selama masa pandemi diidentifikasi dan dijadikan masukan dalam penyusunan rekomendasi.

Penelitian ini menggunakan analisis deskriptif kuantitatif ditunjang dengan metode komparasi, Studi perbandingan dua atau lebih suatu kondisi, kejadian, kegiatan, program dan lainnya (Afriana, et al., 2016). Penelitian membandingkan kunjungan kapal sebelum masa pandemi *Covid-19*, pada saat pandemi *Covid-19* dan pasca *Covid-19*.

Pengumpulan Data

Pelabuhan Talang Duku merupakan wilayah yang masuk zona resiko tinggi. Pelabuhan sebagai akses keluar masuk orang maupun barang sangat berpotensi bagi penyebaran *covid-19* diperlukan penerapan protokol kesehatan yang menjadi panduan dalam aktivitas di pelabuhan. Kegiatan bongkar muat di Pelabuhan Talang Duku harus tetap beroperasi, dalam mendukung kelancaran logistik serta menunjang kegiatan ekonomi. Kegiatan bongkar muat harus mengikuti protokol kesehatan, agar tidak menjadi cluster baru mengakibatkan bertambahnya orang yang terinfeksi. sebagai gambaran sebagaimana data kasus *Covid-19* pada Provinsi Jambi dapat dilihat pada gambar 2.



Gambar 1 Data Kasus COVID-19 di Provinsi Jambi Sumber: (Jambi, 2020)

3. Hasil Pembahasan

Perbandingan Kinerja Sebelum dan Selama Masa Pandemi

Bongkar Muat

Kondisi arus barang muat dan bongkar selama masa pandemi secara umum tidak mengalami penurunan yang signifikan. Seperti yang sudah digambarkan pada tabel 2.

Secara umum tahun 2020 dibandingkan dengan tahun sebelumnya tidak ada penurunan yang cukup besar. Pada bulan Maret tahun 2020 terjadi untuk penurunan menjadi hanya 205,969 ton. Jika dibandingkan dengan bulan Maret 2019 sebesar 178,061 ton dan bulan Maret 2018 sebesar 131,205 ton, maka bulan Maret 2020 terhitung lebih tinggi. Pada bulan selanjutnya mengalami penurunan bahkan jika dibandingkan dengan tahun 2019 dan 2018 dengan rata rata penurunan sebesar -13,0%. Selanjutnya, Arus bongkar secara fluktuatif selama masa pandemi tahun 2020 dengan rata rata 29,8%.

Tabel 1. Data Bongkar Muat Barang

Bulan	Arus Barang (Ton)						Selisih (%)			
	2018		2019		2020		2019		2020	
	Bongkar	Muat	Bongkar	Muat	Bongkar	Muat	Bongkar	Muat	Bongkar	Muat
Januari	4,147	81,909	9,925	103,864	11,962	170,499	139,3%	26,8%	20,5%	64,2%
Februari	3,36	112,914	0	154,806	4,923	223,726	-100,0%	37,1%		44,5%
Maret	14,397	131,205	5,204	178,061	3,054	205,969	-63,9%	35,7%	-41,3%	15,7%
April	15,129	135,606	9,45	200,87	5,35	181,844	-37,5%	48,1%	-43,4%	-9,5%
Mei	5,116	121,555	7,423	196	4,001	103,163	45,1%	61,2%	-46,1%	-47,4%
Juni	3,911	134,918	11,704	168,358	12,81	109,492	199,3%	24,8%	9,4%	-35,0%
Juli	0	123,092	1,58	219,37	7,754	115,595		78,2%	390,8%	-47,3%
Agustus	18,498	157,887	6,431	174,842	14,122	100,916	-65,2%	10,7%	119,6%	-42,3%
September	11,475	182,044	21,626	140,928	4,5	113,719	88,5%	-22,6%	-79,2%	-19,3%
Oktober	7,326	142,139	27,521	172,279	10,32	80,531	275,7%	21,2%	-62,5%	-53,3%
November	21,389	117,223	17,419	232,285			-18,6%	98,2%		
Desember	5,79	129,174	10,292	239,565			77,8%	85,5%		
Average							49,1%	42,1%	29,8%	-13,0%

Sumber: KSOP Pelabuhan Talang Duku Jambi, 2020

Kunjungan Kapal

Kondisi arus kapal barang baik untuk pelayaran luar negeri maupun dalam negeri, dan pelayaran rakyat secara umum tidak mengalami penurunan yang signifikan. Seperti yang sudah digambarkan pada tabel pada bagian pengumpulan data dapat dilihat bahwa jika dibandingkan dengan tahun 2019 dan 2018, maka total arus kunjungan kapal luar negeri tidak mengalami penurunan yang cukup signifikan.

Tabel 2. Data Kunjungan Kapal Luar Negeri

Bulan	Arus Kunjungan Kapal Luar Negeri						Selisih (%)			
	2018		2019		2020		2019		2020	
	Unit	GT	Unit	GT	Unit	GT	Unit	GT	Unit	GT
Januari	30	34,434	18	20,023	25	26,982	-40,0%	-41,9%	38,9%	34,8%
Februari	26	27,938	18	18,639	28	32,496	-30,8%	-33,3%	55,6%	74,3%
Maret	26	27,958	29	34,126	23	24,602	11,5%	22,1%	-20,7%	-27,9%
April	26	29,703	52	59,406	26	29,703	100,0%	100,0%	-50,0%	-50,0%
Mei	30	35,213	39	41,609	24	25,866	30,0%	18,2%	-38,5%	-37,8%
Juni	29	31,495	21	22,831	26	30,398	-27,6%	-27,5%	23,8%	33,1%
Juli	39	44,593	30	36,076	15	15,871	-23,1%	-19,1%	-50,0%	-56,0%
Agustus	17	18,184	28	31,053	20	23,826	64,7%	70,8%	-28,6%	-23,3%
September	31	31,366	37	44,404	29	34,739	19,4%	41,6%	-21,6%	-21,8%
Oktober	35	38,65	27	30,478	25	27,384	-22,9%	-21,1%	-7,4%	-10,2%
November	29	38,711	37	42,934			27,6%	10,9%		
Desember	23	24,506	27	29,241			17,4%	19,3%		
Average							10,5%	11,7%	-9,8%	-8,5%

Sumber: KSOP Pelabuhan Talang Duku Jambi, 2020

Dari tabel 2 dapat dilihat bahwa untuk kunjungan kapal luar negeri untuk angkutan barang, pada masa pandemi yaitu dimulai pada bulan Maret 2020, menunjukkan kunjungan kapal sebanyak 23 unit dengan total GT 24,602. Jika dibandingkan pada bulan yang sama di tahun 2019 dan 2018, yaitu sebesar 26 unit dengan total GT 27,958, dan pada tahun 2019 di Bulan Maret sebanyak 29 unit dan total GT 34,126. Dapat disimpulkan maka ada penurunan namun tidak terlalu besar. Pada Bulan selanjutnya kemudian kunjungan kapal berkisar antara 20 unit s.d. 29 unit dengan total GT sekitar 23,826 s.d 34,739.

Terjadi penurunan yang signifikan di Bulan Juli hanya 15 unit dengan GT 15,871. Jika dibandingkan pada tahun sebelumnya maka kunjungan kapal terendah sebesar 18 unit dengan GT 18,639 dan tertinggi sebesar 52 unit dengan 59,406 GT. Namun di tahun 2018 kunjungan kapal luar negeri terendah sebesar 17 unit dengan total 18,184 GT dan tertinggi sebesar 39 dengan total GT 44,593. Maka terdapat sedikit penurunan selama masa pandemi.

4. Kesimpulan

Dari hasil analisis dapat disimpulkan bahwa, secara umum untuk kunjungan (call) kapal barang mengalami sedikit penurunan namun tidak signifikan sebesar 8,5% dialami pada bulan April hingga Juni 2020. Sedangkan untuk kegiatan bongkar muat terjadi penurunan tidak signifikan sebesar 13,0%. penurunan terendah terjadi pada bulan oktober 2020, hal ini terjadi saat penerapan pengetatan kegiatan mobilitas, terlihat bahwa bulan Mei hingga September 2020 terjadi penurunan aktivitas bongkar, sementara bulan Mei hingga agustus kegiatan pemuatan barang juga mengalami hambatan.

Pernyataan

Kontribusi penulis

Semua penulis memberikan kontribusi yang setara sebagai kontributor utama makalah ini. Semua penulis membaca dan menyetujui makalah akhir.

Pernyataan pendanaan

Penelitian ini tidak menerima hibah khusus dari lembaga pendanaan di sektor publik, komersial, atau nirlaba.

Konflik kepentingan

Penulis menyatakan tidak ada konflik kepentingan.

Informasi tambahan

Tidak ada informasi tambahan yang tersedia untuk makalah ini

Daftar Pustaka

- Aditya, H., & Nur, S. (2021). Kinerja Peralatan Bongkar General Cargo (Steel Billet) Pada MV.Harmony SW Oleh PT Bintang Mustika Sakti Di Pelabuhan Ciwandan Banten. *Gema Maritim*, 23(1), 26-31. doi:10.37612/gema-maritim.v23i1.119
- Afriana, J., Permanasari, A., & Fitriani, A. (2016). Penerapan project based learning terintegrasi STEM untuk meningkatkan literasi sains siswa ditinjau dari gender. *Jurnal Inovasi Pendidikan IPA*, 2(2), 202-212. doi:10.21831/jipi.v2i2.8561
- Arianto, D., & Sutrisno, A. (2020). Kajian Antisipasi Pelayanan Kapal dan Barang di Pelabuhan Pada Masa Pandemi Covid-19. *Jurnal Penelitian Transportasi Laut*, 22(2), 97-110. doi:10.25104/transla.v22i2.1682
- Axnur, V. (2018). Tata Kelola Pelabuhan Sungai. *Jurnal Demokrasi Dan Otonomi Daerah*, 16(3), 165-256.
- Delianoor, N. (2009). Kebijakan Pengelolaan Pelabuhan Khusus di Sungai. *Sosiohumaniora*, 11(1), 57-76. doi:10.24198/sosiohumaniora.v11i1.5579
- Jambi, P. (2020, 12 12). *jambiprov.go.id*. Diambil kembali dari corona.jambiprov.go.id: <http://corona.jambiprov.go.id>
- Kurniawan, N., Firdaus, A., Dwi Nugraha, F., Maulidi, A., & Kurnianto, A. (2018). Fishermen's Perspective on Herpetofauna: A Case Study from Kuala Tungkal, Tanjung Jabung Barat, Jambi. *The Journal Of Tropical Life Science*, 8(1), 1-5. doi:10.11594/jtls.08.01.01
- Malisan, J. (2014). Pengaruh Pelayanan Kapal dan Barang Terhadap Kinerja Produktivitas Bongkar Muat Pelabuhan Sunda Kelapa. *Jurnal Penelitian Transportasi Laut*, 16(2), 81-86. doi:10.25104/transla.v16i2.43
- Riadi, S., Anggraini, E., & Wahyudin, Y. (2020). Analisis Biaya Transaksi Di Terminal Peti Kemas Pelabuhan Jambi. *Jurnal Penelitian Transportasi Laut*, 57-66.
- Taufik, M., Mutmainah, N., & Tamara, A. (2019). Pengaruh Jadwal Sandar Dan Keberangkatan Kapal Terhadap Kualitas Pelayanan Kapal. *Jurnal Manajemen Bisnis Transportasi dan Logistik*, 5(3), 403-408.

