

**Pengaruh Covid-19 Terhadap Produktivitas BongkarMuat di BUP PT. DABN
Cabang Probolinggo**
(*The Effect of Covid-19 on Productivity of Loading and Unloading at BUP PT. DABN
Probolingo Branch*)

Alfandi Bagas Prasetyo, Beni Agus Setiono
Program Studi Manajemen Pelabuhan, Program Diploma Pelayaran,
Universitas Hang Tuah

Abstrak: Pelabuhan merupakan sarana penting bagi transportasi laut yang membuat jarak yang ditempuh akan lebih terasa dekat atau cepat, terlebih bagi sektor ekonomi daerah berkembang karena pusat produksi barang dapat dipasarkan dengan lancar. Tingginya produktivitas pelabuhan menunjukkan bahwa pelabuhan telah memberikan dan mengupayakan pelayanan yang layak. *Corona Virus Disease 2019* atau lebih dikenal dengan nama *Covid-19* pertama kali pada Desember 2019, dan menyebar ke Indonesia pada bulan Maret 2020. Sektor transportasi laut menerima dampak besar dari pengurangan aktivitas masyarakat di masa pandemi *Covid-19*. Aktivitas utama pelabuhan yang menunjang perdagangan dunia harus terus berjalan secara aman selama pandemi *Covid-19*, yang tentunya memerlukan kebijakan dalam menghadapi situasi tersebut. Kinerja bongkar muat dapat dipengaruhi oleh cuaca buruk maupun kendala-kendala yang mengakibatkan kegiatan bongkar muat di dermaga menjadi terhambat, dalam hal ini pandemi *Covid-19* berpotensi menjadi salah satu faktor yang berpengaruh dalam kelancaran kegiatan bongkar muat di pelabuhan. Tujuan penelitian untuk mengetahui pengaruh pandemi *Covid-19* terhadap produktivitas bongkar muat di BUP PT. DABN cabang Probolinggo. Penelitian kualitatif deskriptif dengan pendekatan yang digunakan dalam penulisan tugas akhir ini adalah pendekatan penelitian lapangan (*field research*). Pengaruh *Covid-19* terhadap produktivitas bongkar muat di BUP PT. DABN Cabang Probolinggo sebelum dan selama pandemi *Covid-19*, didapatkan hasil *Covid-19* hanya berpengaruh pada proses sebelum kapal sandar di pelabuhan, yaitu adanya tambahan pemeriksaan kesehatan pada awak kapal terkait indikasi adanya paparan virus *Covid-19*. Sedangkan dari segi produktivitas bongkar muat berdasarkan data yang didapat selisih antara jumlah call kapal sebelum dan selama pandemi terjadi peningkatan jumlah sebanyak 72 kapal sandar (meningkat 0,11%) dan selisih jumlah muatan volume muatan meningkat sebanyak 98.260 ton (meningkat 0,062%). *Covid-19* hanya berdampak pada prosedur tambahan yang dilakukan sebelum kapal sandar di pelabuhan, yaitu petugas kesehatan pelabuhan wajib memeriksa kesehatan awak kapal apakah ada indikasi paparan virus *Covid-19* pada awak kapal.

Kata Kunci : Pelabuhan, Produktivitas, Bongkar Muat, *Covid – 19*

Abstract: The port is an important means for sea transportation that makes the distance achieved will feel closer or faster, especially for the developing regional economic sector because the center of goods production can be marketed smoothly. The high productivity of the port shows that the port has provided and is seeking decent service. *Corona Virus Disease 2019* or better known as *Covid-19* in December 2019, and spread to Indonesia in March 2020. The sea transportation sector received a major impact from the reduction in community activities during the *Covid-19* pandemic. The main activities of ports that support world trade must be continue to run safely during the *Covid-19* pandemic, which of course requires policies to deal with this situation. The loading and unloading performance can be affected by bad weather and obstacles that have an impact on obstacles, in this case the *Covid-19* pandemic is one of the influential factors in developing activities at ports. Research purposes is to determine the effect of the *Covid-19* pandemic on the productivity of loading and unloading at BUP PT. DABN Probolinggo branch. Descriptive qualitative research, the approach used in writing this final project is a field research approach. The effect of *Covid-19* on loading and unloading productivity at BUP PT. DABN Probolinggo Branch before and during the *Covid-19* pandemic, obtaining *Covid-19* results only affected the process before the ship docked at the port, namely additional health checks on the crew regarding indications of exposure to the *Covid-19* virus. Meanwhile, in terms of loading and unloading productivity, based on data obtained, the difference in the number of shiploads before and during the pandemic there was an increase in the number of 72 ships docked (an increase of 0.11%) and the difference in the number of cargoes increased by 98,260 tons (an increase of 0.062%). *Covid-19* only has an impact on additional procedures carried out before the ship docks at the port, namely the port health officer is obliged to check the health of the ship for any indications of the *Covid-19* virus on the crew.

Keywords: Port, Productivity, Loading and Unloading, *Covid – 19*

Alamat Korespondensi:

Alfandi Bagas Prasetyo, Program Diploma Pelayaran, Universitas Hang Tuah, Jalan A. R. Hakim 150, Surabaya. e-mail: jurnal.pdp@hangtuah.ac.id

PENDAHULUAN

Indonesia merupakan negara maritim dengan sekitar 65% wilayahnya berupa lautan yang terdiri dari laut teritorial, laut pedalaman (*internal waters*), dan kepulauan (*archipelagic waters*) hingga diterbitkannya Hukum Laut Internasional (UNCLOS- *United Nation Convention on the Law of the sea*) tahun 1982, kewenangan wilayah Indonesia bertambah seluas 2,7 juta km² yang disebut sebagai ZEEI (Zona Ekonomi Eksklusif Indonesia). Maka dari itu masalah transportasi laut menjadi sangat penting dan mendasar demi menjembatani antar pulau yang ada di Indonesia. (Chandra Motik, 2003). Sebagai negara kepulauan terbesar di dunia tentu harus memiliki sarana transportasi laut yang memadai, sebab bidang pelayaran berperan penting dalam menjembatani kegiatan perekonomian antar pulau. Hal ini juga menjadi perhatian khusus bagi pemerintah dalam meningkatkan perekonomian negara demi menunjang perdagangan dan distribusi barang antar pulau. Kontribusi transportasi laut menjadi semakin penting, karena transportasi laut memiliki biaya yang lebih murah dibandingkan transportasi darat, dan udara. Pentingnya transportasi laut mengharuskan tertatanya satu kesatuan sistem transportasi nasional yang terpadu dan mampu menjadi penyedia jasa yang seimbang dan mampu mengikuti tingkat kebutuhan, maka diperlukan kesatuan sistem transportasi, maka diperlukan peningkatan sarana dan prasarana dalam dunia pelayaran terutama saat masa pandemi seperti sekarang ini (Jusna & Nempung, 2016). Pelabuhan merupakan sarana penting bagi transportasi laut yang membuat jarak yang ditempuh akan lebih terasa dekat atau cepat, terlebih bagi sektor ekonomi daerah berkembang karena pusat produksi barang dapat dipasarkan dengan lancar (Putra dan Djalante, 2016). Pelabuhan adalah tempat yang terdiri dari daratan dan perairan di sekitarnya dengan batas tertentu sebagai tempat kegiatan pemerintahan dan kegiatan ekonomi yang dipergunakan sebagai tempat kapal bersandar, berlabuh, naik turun penumpang dan/atau bongkar muat barang yang dilengkapi dengan fasilitas keselamatan pelayaran dan kegiatan penunjang

pelabuhan serta sebagai tempat perpindahan intra dan antar moda transportasi (Peraturan Pemerintah No. 69 Tahun 2001). Tingginya produktivitas pelabuhan menunjukkan bahwa pelabuhan telah memberikan dan mengupayakan pelayanan yang layak. Berdasarkan waktunya pelayanan kapal dibagi dua yakni saat kapal bersandar di tambatan dan saat kapal berada di wilayah perairan (Triatmojo, 2009).

Corona Virus Disease 2019 atau lebih dikenal dengan nama *Covid-19* merupakan virus yang ditemukan di Wuhan, China pertama kali pada Desember 2019, dan menyebar ke Indonesia pada bulan Maret 2020. *Corona Viruses* (CoV) merupakan bagian dari famili virus yang menyebabkan flu, hingga penyakit yang lebih berat seperti *Middle East Respiratory Syndrome* (MERS- CoV) dan *Severe Acute Respiratory Syndrome* (SARS-CoV). *Covid-19* merupakan spesies baru yang ditemukan pada tahun 2019 dan belum pernah teridentifikasi menyerang manusia sebelumnya (*World Health Organization*, 2019). Penyebaran *Covid-19* menyebabkan diterapkannya Pembatasan Sosial Berskala Besar (PSBB), *social and physical distancing*, hingga lockdown untuk memutus rantai penyebaran *Covid-19* (Hamzah & Nurdin, 2021). Sektor transportasi laut menerima dampak besar dari pengurangan aktivitas masyarakat di masa pandemi *Covid-19*. Berkurangnya arus mudik masyarakat dan barang membuat kegiatan semua transportasi menurun, termasuk transportasi laut (Ahmad, Setiawan, & Kurniawan, 2021).

Salah satu tugas dan fungsi penting pelabuhan adalah menjamin ketersediaan pelayanan komersial bagi perputaran dan perpindahan barang baik jasa ataupun manusia. Aktivitas utama pelabuhan yang menunjang perdagangan dunia harus terus berjalan secara aman selama pandemi *Covid-19*, yang tentunya memerlukan kebijakan dalam menghadapi situasi tersebut bagi negara – negara yang paling terpengaruh dampaknya (Rosyada, Zulhata, & Marsetio, 2020).

Beberapa pelabuhan melarang kapal penumpang yang berasal dari luar negeri tidak dapat sandar di pelabuhan, utamanya negara- negara yang masih dalam suasana pandemi *Covid-19*. Perlakuan yang sama

juga dilakukan terhadap Anak Buah Kapal (ABK), terdapat pemeriksaan di luar area pelabuhan sebelum memasuki area pelabuhan, setelah dinyatakan bisa masuk, kapal dapat sandar, namun ABK kapal tidak diperkenankan turun kapal, petugas daratan yang melakukan kegiatan bongkar muat (Arianto & Sutrisno, 2019).

Sebagai negara kepulauan terbesar di dunia, Indonesia memerlukan sektor pelabuhan yang berkembang dengan baik dan dikelola secara efisien (Setiono, 2010). Pandemi *Covid-19* memiliki pengaruh terhadap produktivitas kegiatan usaha pelabuhan dengan bukti data sebagai berikut,



Gambar 1. Arus Barang di 5 Pelabuhan Utama Indonesia.

Sumber : Rumiati, 2020

Terdapat beberapa kegiatan usaha jasa di pelabuhan sebagai penunjang kegiatan angkutan laut salah satunya, yaitu kegiatan bongkar muat barang dan curah (Undang-Undang tentang Pelayaran, 2008). Kegiatan bongkar muat barang adalah kegiatan atau usaha yang bergerak dalam bidang bongkar dan muat barang dari dan/atau ke kapal di pelabuhan yang meliputi kegiatan *stevedoring*, *cargodoring*, dan *receiving/delivery*. Bongkar muat merupakan salah satu mata rantai dari kegiatan pengangkutan barang melalui jalur laut, yaitu barang yang diangkut ke kapal memerlukan pembongkaran untuk dipindahkan baik dari gudang lini I maupun langsung dari alat angkutnya, demikian pula barang yang akan diturunkan dari kapal juga memerlukan pembongkaran dan dipindahkan ke gudang lini I maupun langsung ke alat angkutan berikutnya (Undang-Undang tentang Pelayaran, 2008). Dalam proses bongkar muat terdapat banyak faktor yang berpengaruh terhadap kelancaran proses bongkar muat. Kinerja

bongkar muat dapat dipengaruhi oleh cuaca buruk maupun kendala-kendala yang mengakibatkan kegiatan bongkar muat di dermaga menjadi terhambat, dalam hal ini pandemi *Covid-19* berpotensi menjadi salah satu faktor yang berpengaruh dalam kelancaran kegiatan bongkar muat di pelabuhan (Arianto & Sutrisno, 2019).

Berdasarkan latar belakang di atas peneliti mengidentifikasi permasalahan yang ada berdasarkan kondisi saat ini, masalah yang peneliti sampaikan di sini adalah “Bagaimana pengaruh *Covid-19* terhadap produktivitas bongkar muat di BUP PT. DABN cabang Probolinggo?”

Untuk membatasi masalah yang dibahas, maka ada beberapa kajian agar tidak terjadi kesalahpahaman dan meluasnya masalah yang diteliti. Peneliti meletakkan titik fokus masalah pada produktivitas bongkar muat sebelum dan selama pandemi *Covid-19* di BUP. PT. Delta Artha Bahari Nusantara Cabang Probolinggo.

Sesuai dengan latar belakang dan perumusan masalah, penelitian ini memiliki tujuan, Untuk menemukan pengaruh pandemi *Covid-19* terhadap produktivitas bongkar muat di BUP PT. DABN cabang Probolinggo

Untuk menemukan produktivitas bongkar muat di BUP PT. DABN cabang Probolinggo sebelum pandemi *Covid-19*.

Untuk menemukan produktivitas bongkar muat di BUP PT. DABN cabang Probolinggo selama pandemi *Covid-19*.

Untuk menemukan perbandingan produktivitas bongkar muat di BUP. PT DABN cabang Probolinggo sebelum pandemi *Covid-19* dan selama pandemi *Covid-19*.

Produktivitas

Produktivitas secara umum diartikan sebagai hubungan antara keluaran (barang-barang atau jasa) dengan masukan (tenaga kerja, bahan, uang). Produktivitas adalah ukuran efisiensi produktif. Suatu perbandingan antara hasil keluaran dan masukan. Masukan sering dibatasi dengan tenaga kerja, sedangkan keluaran diukur dalam kesatuan fisik, bentuk, dan nilai. (Sutrisno, 2011)

Batasan mengenai produktivitas bias dilihat dari berbagai sudut pandang, tergantung kepada tujuan masing-masing

organisasi (misalnya, untuk profit ataukah untuk *customer satisfaction*), juga tergantung pada bentuk organisasi swasta, organisasi bisnis versus organisasi sosial dan organisasi keagamaan. (Abdullah, 2011).

Faktor yang Mempengaruhi Produktivitas

Dalam analisis manajemen sumber daya manusia produktivitas karyawan merupakan variabel tergantung atau dipengaruhi banyak yang ditentukan oleh banyak faktor (Sulistiyani dan Rosidah, 2009). Gomes (2003) mengatakan bahwa produktivitas sangat dipengaruhi oleh faktor-faktor sebagai berikut.

Knowledge (Pengetahuan)

Knowledge atau pengetahuan merupakan akumulasi hasil proses pendidikan baik yang diperoleh secara formal maupun non-formal yang memberikan kontribusi pada seseorang di dalam pemecahan masalah, daya cipta, termasuk dalam melakukan atau menyelesaikan pekerjaan. Dengan pengetahuan yang luas dan pendidikan tinggi, seorang pegawai diharapkan mampu melakukan pekerjaan dengan baik dan produktif.

Skills (Ketrampilan)

Skills atau keterampilan adalah kemampuan dan penguasaan teknis operasional mengenai bidang tertentu, yang bersifat kekarya. Ketrampilan diperoleh melalui proses belajar dan berlatih. Ketrampilan berkaitan dengan kemampuan seseorang untuk melakukan atau menyelesaikan pegawai-pegawai yang bersifat teknis. Dengan ketrampilan yang dimiliki seseorang pegawai diharapkan mampu menyelesaikan pekerjaan secara produktif. Ketrampilan merupakan variabel yang bersifat utama dalam membentuk produktivitas maka, jika seorang pegawai memiliki keterampilan yang baik maka akan semakin produktif.

Abilities (Kemampuan)

Abilities atau kemampuan terbentuk dari sejumlah kompetensi yang dimiliki oleh seorang pegawai. Konsep ini jauh lebih luas, karena dapat mencakup sejumlah 6 kompetensi. Pengetahuan dan ketrampilan termasuk faktor pembentuk kemampuan maka, apabila seseorang mempunyai pengetahuan dan ketrampilan yang tinggi diharapkan memiliki kemampuan yang

tinggi pula, maka seseorang dapat melaksanakan aktivitas dengan tanpa ada permasalahan teknis.

Attitudes (Sikap)

Attitudes atau sikap adalah pernyataan evaluatif, baik yang menyenangkan maupun yang tidak menyenangkan terhadap obyek, individu, atau peristiwa. Sikap merupakan kebiasaan yang terpolakan. Jika kebiasaan yang terpolakan tersebut memiliki implikasi positif dalam hubungannya dengan perilaku kerja seseorang, maka akan menguntungkan.

Behaviors (Perilaku)

Perilaku adalah pengoperasian dan aktualisasi sikap seseorang atau suatu kelompok dalam atau terhadap suatu situasi dan kondisi lingkungan masyarakat, alam, teknologi, atau organisasi. Perilaku manusia juga akan ditentukan oleh kebiasaan - kebiasaan yang telah tertanam dalam diri pegawai sehingga dapat mendukung kerja yang efektif atau sebaliknya. Dengan kondisi pegawai tersebut, maka produktivitas dapat dipastikan dapat terwujud.

Upaya Meningkatkan Produktivitas

Guna mencapai produktivitas karyawan yang tinggi, perusahaan perlu memperhatikan masalah pengetahuan, ketrampilan, kemampuan, sikap, dan perilaku yang merupakan faktor pendorong dalam mencapai produktivitas, karena dengan produktivitas yang tinggi akan dapat menjamin kelangsungan hidup suatu perusahaan. Peningkatan produktivitas merupakan salah satu faktor kunci bagi perkembangan suatu perusahaan supaya dapat maju. Pengertian dari produktivitas itu sendiri adalah hubungan antara keluaran (barang-barang atau jasa) dengan masukan (tenaga kerja, bahan, uang). Masukan sering dibatasi dengan tenaga kerja, sedangkan keluaran diukur dalam kesatuan fisik, bentuk dan nilai (Sutrisno, 2009).

Terdapat lima cara untuk meningkatkan produktivitas yaitu sebagai berikut (Nasution, 2001):

Menerapkan Program Reduksi Biaya

Reduksi biaya berarti dalam menghasilkan output dengan kuantitas yang sama kita menggunakan input dalam jumlah yang lebih sedikit. Jadi peningkatan produktivitas melalui program reduksi biaya berarti output yang tetap dibagi

dengan input yang lebih sedikit.

Mengelola Pertumbuhan

Peningkatan produktivitas dengan cara mengelola pertumbuhan berarti kita meningkatkan output dalam kualitas yang lebih besar melalui peningkatan penggunaan input dalam kuantitas yang lebih kecil. Artinya output meningkat lebih banyak, sedangkan input meningkat lebih sedikit.

Bekerja lebih tangkas

Bekerja lebih tangkas akan dapat meningkatkan produktivitas. Jadi produktivitas meningkat tetapi jumlah input tetap, sehingga akan diperoleh biaya produksi per unit output yang rendah.

Mengurangi Aktivitas

Melalui pengurangan sedikit output dan mengurangi banyak input yang tidak perlu akan dapat meningkatkan produktivitas.

Bekerja Lebih Efektif

Peningkatan produktivitas melalui jurus ini adalah dengan cara meningkatkan output, tapi tidak mengurangi penggunaan input.

Bongkar Muat

Bongkar adalah serangkaian kegiatan membongkar barang dari atas geladak atau palka kapal dan ditempatkan ke atas dermaga atau dalam gudang. Muat merupakan kegiatan memuat barang dari atas dermaga atau dalam gudang untuk dapat dimuat di dalam gudang. Bongkar Muat adalah kegiatan dalam bidang pelayaran, yaitu proses memuat ataupun membongkar suatu muatan dari dermaga, tongkang, *truck* ke dalam palka atau geladak menggunakan derek dan katrol kapal maupun darat atau dengan alat bongkar lain, dimana barang yang dipindahkan dari dan ke atas kapal (Gianto et al, 1999).

Pihak yang Terkait dalam Proses Bongkar Muat

Pihak – pihak yang terkait dalam pelaksanaan bongkar dan muat menurut Andri (2015) adalah,

Surveyor

Terdiri dari badan yang bertugas sebagai juru periksa terhadap kualitas, keabsahan dokumen-dokumen barang impor atau ekspor.

Maskapai Asuransi

Pemegang peranan yang tidak dapat diabaikan dalam merumuskan persyaratan

kontrak karena badan ini yang dapat menjamin risiko terkecil dalam setiap transaksi. Keberadaan maskapai asuransi meringankan risiko terhadap barang baik di darat maupun di laut.

Importir

Pengusaha atau perusahaan yang dapat melakukan kegiatan perdagangan dengan cara memasukkan barang dari luar negeri ke dalam wilayah pabean Indonesia sesuai ketentuan yang berlaku.

Sedangkan pihak – pihak yang terkait dalam pelaksanaan bongkar muat menurut Andi (2013) adalah,

PPJK / EMKL (Ekspedisi Muatan Kapal Laut)

Perusahaan jasa yang berperan dalam proses muat barang dari palka kapal untuk menuju ke gudang importir.

Bank Devisa

Penyedia kredit ekspor bisa untuk memperlancar transaksi perdagangan internasional dan penyampaian dokumen pengapalan.

Kementerian Perdagangan

Mengeluarkan dokumen ekspor yang disebut *COO (Certificate Of Origin)*.

Bea dan Cukai

Sebagai wakil pemerintah dalam mengawasi lalu lintas perdagangan internasional, Bea dan Cukai memberi para eksportir dan importir dalam kelancaran arus barang dan penumpang di wilayah pelabuhan.

Shipping

Perusahaan maskapai pelayaran masih sangat berperan besar dalam kegiatan ekspor impor sekalipun transaksi darat dan udara cukup berkembang baik dalam jasa angkutan penumpang dan barang.

Hambatan Yang Terjadi Saat Bongkar Muat

Pelaksanaan muat barang tentu tidak berjalan dengan lancar seperti apa yang direncanakan, tapi setidaknya bukan dari kesalahan dalam proses pemuatan. Adapun kendala – kendala yang sering dialami saat pemuatan yaitu,

Proses *stuffing* dalam yang tidak optimal sangat berpengaruh besar bagi kelancaran kegiatan operasional depo peti kemas khususnya pemuatan peti kemas ke kapal dan bagi kelancaran operasional alat mekanis (*reach stacker*).

Konsistensi EMKL yang kurang

maksimal saat penyelesaian proses stuffing dalam sering terjadi. Oleh karena itu konsistensi dari EMKL dalam penyelesaian proses stuffing dalam merupakan penunjang dalam kelancaran pemuatan peti kemas ke kapal.

Petugas (kerani) *stuffing*, kesalahan operasional kerani stuffing yang sering mereka lakukan adalah dengan memberikan hamparan peti kemas di luar area blok hamparan atau di luar batas maksimum ground slot yang telah ditentukan, tanpa berkoordinasi terlebih dahulu dengan foreman stuffing/stripping.

TKBM (Tenaga Kerja Bongkar Muat), kurangnya bimbingan dan sosialisasi dari kepala TKBM sangat berpengaruh bagi kinerja buruh. Bimbingan juga merupakan faktor yang sangat penting bagi buruh.

Alam/Cuaca Hujan akan menghambat proses stuffing dalam, khususnya pada barang dalam kemasan karung (Beras, Pupuk, Gandum).

Pengurusan Dokumen karena masih birokrasi dan perijinan terkadang menyebabkan terjadinya keterlambatan dokumen, sehingga proses stuffing dalam yang akan dilakukan menjadi tidak sesuai dengan yang direncanakan.

Kurangnya kerja sama antara bagian operasional lapangan dengan pihak EMKL atau kurangnya koordinasi.

Nomer booking dikarenakan shipper akan menambah booking tanpa menghubungi CS (*Customer Service*) terlebih dahulu, CS belum mengeluarkan nomer booking tambahan yang diorder oleh shipper.

Inspeksi peti kemas tidak dapat dilaksanakan secara akurat dikarenakan sarana dan prasarana kurang memadai dan SDM terbatas.

Kecurangan yang dilakukan oleh EMKL terhadap sesama para EMKL dalam pemilihan peti kemas, akhirnya mengakibatkan pertengkaran sesama EMKL.

Corona Virus Disease 2019 (Covid – 19)

Corona virus merupakan keluarga besar virus yang menyebabkan penyakit pada manusia dan hewan. Pada manusia biasanya menyebabkan penyakit infeksi saluran pernapasan, mulai flu biasa hingga penyakit yang serius seperti *Middle East*

Respiratory Syndrome (MERS) dan Sindrom pernafasan Akut Berat atau *Severe Acute Respiratory Syndrome* (SARS). Corona virus jenis baru yang ditemukan pada manusia sejak kejadian luar biasa muncul di Wuhan Cina, pada Desember 2019, kemudian diberi nama *Severe Acute Respiratory Syndrome* Corona virus 2 (SARS-COV2), dan menyebabkan penyakit *Corona Virus Disease-2019 (COVID-19)* (Kemenkes, 2020).

Virus *Covid-19* menyebar dari orang ke orang lain melalui droplet yang keluar dari mulut atau hidung yang mengenai seseorang atau jatuh ke permukaan benda di sekitar dan kemudian tersentuh oleh orang lain. Ketika virus ini menempati suatu inang yang memiliki kondisi sesuai dan mendukung untuk terjadinya metabolisme, maka virus *Covid-19* dalam waktu tertentu dapat tumbuh dan berkembang biak dengan membelah diri. Rumah atau inang virus *Covid-19* yang memungkinkan virus tersebut berkembang biak adalah pada daerah mata, mulut, hidung atau bagian tubuh yang memiliki jaringan lunak. Ketika droplet tadi yang disentuh oleh orang lain dan kita ketahui bahwa pada kondisi normal tangan seseorang menyentuh bagian tubuhnya yang paling utamanya di bagian sekitar wajah antara lain bagian mata, mulut, dan hidung 2-4 kali dalam waktu satu jam (Fauci, Lane, and Redfield, 2020).

Merebaknya wabah *Covid-19* di Indonesia menyebabkan pemerintah mengeluarkan peraturan tentang PSBB (Pembatasan Sosial Berskala Besar) dampak dari peraturan tersebut membuat menurunnya aktivitas masyarakat di luar rumah baik itu pekerjaan, pendidikan, bahkan transportasi.

Dampak Covid – 19 Terhadap Industri Kemaritiman

Dampak penyebaran *Covid-19* terhadap industri maritim juga dibagi ke dua sektor, yaitu,

Sektor Pelayaran Nasional

Sektor ini mendapat tantangan yang sangat besar seiring mewabahnya pandemi *Covid-19* di Indonesia. Setidaknya ada empat aspek yang terdampak di bisnis sektor pelayaran, antara lain:

Penurunan Volume Muatan Ekspor dan Impor

Menurunnya volume muatan pada kegiatan ekspor dan impor pada suatu negara dapat mempengaruhi negara tujuan lain. Begitu pula dalam distribusi logistik nasional terutama pada muatan atau barang penunjang ekspor dan impor.

Proses Clearance di pelabuhan. Hal ini dikarenakan adanya penerapan standar protokol kesehatan pada saat sebelum proses penyandaran kapal pada suatu pelabuhan diantaranya penyemprotan disinfektan pada kapal, pemeriksaan kesehatan awak kapal, dan memeriksa riwayat perjalanan kapal. Hal ini menyebabkan penambahan biaya operasional kapal.

Penurunan kinerja akibat dampak dari Physical Distancing dan Work From Home (WFH)

Dalam menangani pandemi Covid-19 pemerintah mengeluarkan kebijakan *Physical Distancing* dan *Work From Home (WFH)* akibat hal tersebut banyak instansi darat yang membatasi jam kerja termasuk tenaga kerja operasional di lingkungan Dirjen Hubla yang berdampak pada kepengurusan dokumen sertifikat kapal dan kesyahbandaran.

Sektor Kepelabuhanan

Kepelabuhanan merupakan salah satu sektor yang sangat vital di dunia pelayaran, karena di dalamnya mencakup banyak hal kegiatan operasional distribusi barang dan penumpang. Dalam pencegahan penyebaran virus Covid-19 setiap daerah memiliki peraturan sendiri, namun terdapat beberapa kebijakan yang berdampak merugikan pada beberapa pihak terkait dan juga terhadap perekonomian nasional. Diantaranya penghentian operasional pelabuhan yang dapat mengurangi pendapatan serta devisa nasional. Serta larangan untuk bepergian dari satu daerah ke daerah lain, sehingga berdampak pada menurunnya jumlah penumpang kapal. Akibatnya banyak proyek strategis kepelabuhanan yang terhambat pembangunannya dari rencana dan target.

METODE PENELITIAN

Jenis Penelitian

Jenis penelitian yang digunakan untuk penulisan adalah penelitian kualitatif deskriptif. Penelitian kualitatif deskriptif adalah penelitian yang menempatkan peneliti sebagai instrumen kunci dengan

analisis data bersifat induktif (Sugiyono, 2010). Pendekatan yang digunakan dalam penulisan tugas akhir ini adalah pendekatan penelitian lapangan (*field research*) yang merupakan pendekatan dalam penelitian kualitatif serta digunakan sebagai metode pengumpulan data kualitatif (Moleong, 2004). Penggunaan metode dan pendekatan kualitatif peneliti dapat memahami dan menginterpretasikan tentang masalah yang diteliti dimana peneliti dapat melakukan observasi dan analisis data yang didapatkan dari perusahaan (objek) yang diteliti, yaitu data produktivitas kegiatan bongkar muat yang dilakukan di BUP PT. DABN cabang Probolinggo selama masa pandemi.

Lokasi dan Waktu Penelitian

Lokasi penelitian adalah tempat di mana peneliti memperoleh informasi atau data yang diperlukan. Penelitian ini dilakukan di BUP PT. DABN cabang Probolinggo. Penelitian ini dilaksanakan selama 3 bulan pada tanggal 5 Februari 2021 sampai tanggal 28 April 2021.

Variabel Penelitian

Variabel Independen (Bebas) dalam penelitian ini adalah *Corona Virus Disease – 19 (Covid-19)* dengan indikator :

Lamanya pandemi Covid-19.

Meningkatnya jumlah pasien Covid-19 di Indonesia.

Variabel dependen (Terikat) dalam penelitian ini adalah produktivitas bongkar muat yang dilakukan di BUP PT. DABN cabang Probolinggo dengan indikator variabel

Jumlah call kapal.

Jumlah volume muatan.

Selisih jumlah call kapal dan volume muatan antara sebelum dan selama masa pandemi.

Metode Pengumpulan Data

Pengumpulan data merupakan langkah utama dalam penelitian, karena merupakan tujuan utama dari penelitian. Metode pengumpulan data yang digunakan pada penelitian ini adalah,

Metode Interview

Metode *interview* dikenal dengan teknik wawancara adalah percakapan dengan maksud tertentu yang dilakukan dua pihak, yaitu pewawancara yang mengajukan pertanyaan dan narasumber yang memberi jawaban atau pertanyaan tersebut (Moleong, 2004). Teknik *interview*

yang digunakan untuk penelitian kualitatif ini adalah *in depth interview* (wawancara mendalam). In depth interview adalah proses memperoleh informasi beserta keterangan yang berguna bagi penelitian dengan cara melakukan proses tanya jawab tatap muka antara peneliti selaku pewawancara dan informan dengan atau tanpa pedoman (*guide*) wawancara (Sutopo, 2006). Proses pengumpulan data ini dilakukan wawancara kepada Kepala Bagian Operasional BUP PT. DABN cabang Probolinggo.

Metode Dokumentasi

Dokumentasi meliputi pengumpulan data, berupa tulisan atau gambar. Dokumentasi digunakan peneliti sebagai sumber data dalam penelitian yang dilakukan (Sugiyono, 2013). Adapun dokumen yang digunakan dalam penelitian ini adalah data tertulis yang mencakup jumlah *call* kapal dan volume barang yang kegiatan bongkar muatnya dilakukan di BUP PT. DABN cabang Probolinggo. Sumber data berasal dari bagian administrasi laporan operasional pelabuhan BUP PT. DABN cabang Probolinggo. Kredibilitas hasil penelitian akan semakin tinggi dan akurat apabila, melibatkan atau menggunakan studi dokumen dalam metode penelitian kualitatif.

Metode Observasi

Metode ilmiah observasi bisa diartikan sebagai pengamatan dan pencatatan dengan sistematis fenomena-fenomena yang diselidiki. Dalam arti yang luas sebenarnya tidak hanya terbatas pada pengamatan yang dilakukan peneliti, baik secara langsung maupun tidak langsung (Moleong, 2004). Dalam metode pengumpulan data dengan pengamatan (observasi) ini, peneliti melaksanakan pengamatan (observasi) produktivitas kegiatan bongkar muat di BUP PT. DABN cabang Probolinggo.

Teknik Analisis Data

Reduksi Data

Langkah-langkah yang dilakukan adalah menajamkan analisis, menggolongkan tiap permasalahan melalui penjelasan atau uraian singkat, mengarahkan, menghapus data yang tidak diperlukan, dan mengorganisasikan data, sehingga dapat ditarik dan diverifikasi. Data yang direduksi antara lain seluruh

data yang relevan dalam penelitian. Data yang direduksi akan memberikan gambaran yang lebih spesifik dan mempermudah peneliti melakukan pengumpulan data selanjutnya serta mencari data tambahan jika diperlukan.

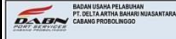
Penyajian Data

Penyajian data dilakukan supaya data yang telah direduksi terorganisir dan tersusun dalam pola yang memiliki korelasi, sehingga makin mudah untuk dipahami. Penyajian data dapat dilakukan dalam bentuk naratif, bagan, hubungan antar kategori serta diagram alur. Penyajian data tersebut mempermudah peneliti dalam memahami apa yang terjadi.

Verifikasi Data

Verifikasi adalah cara untuk mencari dan memahami makna, keteraturan, pola-pola, penjelasan, alur sebab akibat atau proposisi. Sebelum melakukan penarikan kesimpulan terlebih dahulu dilakukan reduksi data, penyajian data serta penarikan kesimpulan atau verifikasi dari kegiatan-kegiatan sebelumnya.

HASIL DAN PEMBAHASAN

<div>  <div> BADAN USAHA PELAYARAN PT. DELTA ARTHA BAHARI NUSANTARA CABANG PROBOLINGGO </div> </div>						
CALL KAPAL DAN VOLUME BARANG TAHUN 2019 S/D MARET TAHUN 2021 DI TERMINAL UMUM PT. DELTA ARTHA BAHARI NUSANTARA CABANG PROBOLINGGO PELABUHAN PROBOLINGGO						
NO	BULAN	TAHUN 2019		TAHUN 2020		TAHUN 2021
		CALL KAPAL (Dwt)	PRODUKSI (Tse)	CALL KAPAL (Dwt)	PRODUKSI (Tse)	CALL KAPAL (Dwt) PRODUKSI (Tse)
1	JANUARI	21	43.888	105	253.695	33 68.427
2	FEBRUARI	25	63.279	70	169.630	34 127.720
3	MARET	26	80.559	96	242.733	46 150.345
4	APRIL	32	81.005	84	203.758	- -
5	MAY	45	92.159	86	161.383	- -
6	JUNI	27	104.951	79	130.978	- -
7	JULI	47	96.704	50	84.475	- -
8	AUGUSTUS	31	101.438	37	101.440	- -
9	SEPTEMBER	36	100.198	43	73.734	- -
10	OKTOBER	51	100.947	33	75.210	- -
11	NOPEMBER	66	121.101	46	129.360	- -
12	DESEMBER	68	188.317	57	134.448	- -
	JUMLAH	477	1.166.425	786	1.756.945	113 346.492
	RATA-RATA	40	97.202	66	146.404	38 115.497

Gambar 2. Data Call Kapal dan VolumBarang (Sumber : Administrasi Operasional BUP PT.DABN Cabang Probolinggo)

Tujuan penulisan pada tugas akhir ini adalah untuk membandingkan produktivitas bongkar muat di BUP PT. DABN cabang Probolinggo saat sebelum pandemi dan pada saat pandemi. Data yang diperoleh untuk menganalisis masalah adalah data yang didapatkan dari informan atau narasumber yang dianggap mengetahui dan dapat dipercaya sebagai sumber data. Produktivitas pelabuhan dapat dilihat dari jumlah call kapal, jumlah volume muatan, rata-rata call kapal serta volume muatan. Berdasarkan data yang didapatkan terkait dengan kegiatan bongkar muat barang dan

jumlah kapal yang sandar di BUP PT. DABN cabang Probolinggo sebelum masa pandemi (Januari 2019 s.d Februari 2020) didapatkan jumlah kapal sebanyak 652 unit yang didapatkan dengan dengan menjumlahkan call kapal dari bulan Januari tahun 2019 sampai dengan bulan Februari 2020, sedangkan jumlah volume muatan bongkar muat sebanyak 1.585.751 ton dengan rumus yang sama, yaitu dengan menjumlahkan volume muatan dari bulan Januari tahun 2019 sampai dengan bulan Februari 2020. Selain jumlah call kapal dan volume muatan, perlu dihitung rata – rata call kapal dan volume muatan sebelum pandemi, menghitung rata-rata call kapal sebelum pandemi digunakan, yakni

$$\begin{aligned} \text{rata} - \text{rata} &= \frac{\text{jumlah call kapal bulan Januari 2019 s.d Februari 2020}}{14 \text{ bulan}} \\ \text{rata} - \text{rata} &= \frac{652}{14} \\ &= 47 \text{ kapal} \end{aligned}$$

Sedangkan, untuk menghitung rata- rata volume muatan sebelum pandemi digunakan rumus

$$\begin{aligned} \text{rata} - \text{rata} &= \frac{\text{jumlah volume muatan bulan Januari 2019 s.d Februari 2020}}{14 \text{ bulan}} \\ \text{rata} - \text{rata} &= \frac{1.585.751}{14} \\ &= 113.268 \text{ ton} \end{aligned}$$

Berdasarkan perhitungan di atas didapatkan rata – rata jumlah call kapal sebelum masa pandemi adalah 47 kapal dengan rata – rata volume muatan 113.268 ton.

Pada awal tahun 2020 Indonesia mengalami pandemi *Covid-19* lebih tepatnya pada saat Presiden Joko Widodo melaporkan pertama kali kasus infeksi *Covid-19* di Indonesia pada tanggal 2 Maret 2020 (Djalante et al., 2020). Berdasarkan data yang didapatkan, selama masa pandemi (Maret 2020 s.d April 2021) terdapat jumlah kapal yang sandar untuk melakukan bongkar muat di BUP PT. DABN cabang Probolinggo sebanyak 724 unit dengan jumlah volume muatan 1.684.011 ton, untuk menghitung rata-rata call kapal pada masa pandemi digunakan rumus

$$\begin{aligned} \text{rata} - \text{rata} &= \frac{\text{jumlah volume muatan bulan Maret 2020 s.d April 2021}}{14 \text{ bulan}} \\ \text{rata} - \text{rata} &= \frac{724}{14 \text{ bulan}} \\ &= 51 \text{ kapal} \end{aligned}$$

untuk menghitung rata-rata volume muatan sebelum pandemi digunakan rumus,

$$\begin{aligned} \text{rata} - \text{rata} &= \frac{\text{jumlah volume muatan bulan Maret 2020 s.d April 2021}}{14 \text{ bulan}} \\ \text{rata} - \text{rata} &= \frac{1.684.011}{14 \text{ bulan}} \\ &= 129.539 \text{ ton} \end{aligned}$$

Berdasarkan perhitungan di atas didapatkan rata – rata jumlah call kapal selama masa pandemi adalah 51 kapal dengan rata – rata volume muatan 129.539 ton. Hasil tersebut memperlihatkan adanya peningkatan produktivitas bongkar muat selama masa pandemi. Peningkatan jumlah kapal sandar dan jumlah volume muatan pada masa pandemi memiliki selisih jumlah antara sebelum dan selama pandemi sebanyak 72 kapal sandar dan volume muatan sebanyak 98.260 ton

Pembahasan

Sesuai dengan tujuan penelitian, yaitu untuk mengetahui pengaruh *Covid-19* terhadap produktivitas bongkar muat di BUP PT. DABN Cabang Probolinggo sebelum dan selama pandemi *Covid-19*, didapatkan hasil *Covid-19* hanya berpengaruh pada proses sebelum kapal sandar di pelabuhan, yaitu adanya tambahan pemeriksaan kesehatan pada awak kapal terkait indikasi adanya paparan virus *Covid-19*. Sedangkan dari segi produktivitas bongkar muat berdasarkan data yang didapat selisih antara jumlah kapal sandar sebelum dan selama pandemi terjadi peningkatan jumlah sebanyak 72 kapal sandar dan selisih jumlah muatan volume muatan meningkat sebanyak 98.260 ton.

Berdasarkan hasil wawancara, peningkatan jumlah kapal sandar dan volume muatan dipengaruhi oleh adanya perluasan kerja sama perusahaan yang dilakukan oleh salah satu perusahaan yang bekerja sama dengan BUP PT. DABN cabang Probolinggo yang mulanya hanya melakukan proses bongkar muat dari kapal lokal saja dan pada awal tahun 2020 perusahaan ini menambah kerja sama dengan BUP PT. DABN cabang Probolinggo untuk melakukan bongkar muat dari kapal asing yang memuat bahan baku semen. Pandemi ini tidak mengurangi produktivitas pelabuhan, akan tetapi adanya proses tambahan, yaitu

dilakukannya pemeriksaan kesehatan untuk para awak kapal sebelum sandar di pelabuhan dan sesudah melakukan proses bongkar atau muat saat sebelum meninggalkan pelabuhan. Hasil yang didapatkan juga dipengaruhi oleh sikap dari perusahaan yang menerapkan anjuran dari Pemerintah Indonesia yang mengambil tindakan untuk membatasi risiko penyebaran Corona virus, tanpa pembatasan terhadap lalu lintas barang internasional yang sejalan dengan rekomendasi dari IMO dan WHO melalui surat edaran yang dikeluarkan oleh Kementerian Perhubungan Direktorat Jenderal Perhubungan Laut (DJPL), antara lain, Surat Edaran Nomor 11 tahun 2020, berisi informasi tentang pedoman rancangan tindakan (*Contingency Plan*) untuk pelaut dan pemilik/ operator kapal akibat *Covid-19*, Surat Edaran Nomor 2 tahun 2021, berisi informasi tentang lanjutan pedoman rencana tanggap darurat (*Contingency Plan*) untuk pelaut, pemilik/operator kapal, dan lembagadiklat kepelautan akibat *Covid-19*. Kementerian Perhubungan Direktorat Jenderal Perhubungan Laut (DJPL) juga menyatakan akan mengawasi secara ketat pelaksanaan rekomendasi IMO dan WHO terkait peningkatan pengawasan dan pencegahan terhadap masuknya *Corona Virus Covid-19* ke tanah air terutama penyebaran yang melalui jalur-jalur pelayaran internasional dan transportasi kapal.

DAFTAR PUSTAKA

- Ahmad, Setiawan A. dan Kurniawan, E. (2020). "Layanan angkutan penumpang transportasi laut di masa pandemi". *Jurnal Jalasena*. 2 (2):106–113. ISSN 2686-6544.
- Ambar, Teguh. Sulistiyan. Rosidah. (2009). *Manajemen Sumber Daya Manusia*. Yogyakarta : Graha Ilmu
- A Z, Nasution. (2001). *Hukum Perlindungan Konsumen*, Yogyakarta: Diadit Media.
- Dudung Abdullah. (2011). Pengaruh Komitmen Organisasional dan Lingkungan Psikologis Terhadap Produktivitas Kerja Karyawan Bank Bjb Cabang Majalengka, MAKSI Jurnal Ilmiah Manajemen & Akuntansi Vol. 1 No. 2
- Edy, Sutrisno. (2011). *Manajemen Sumber Daya Manusia*. Jakarta: Penerbit Kencana.
- Gianto, Herry dan Arso Martopo.(1999). *Pengoperasian Pelabuhan Laut*. Semarang: PIP.
- Gomes, Faustino Cardoso. (2003). *Manajemen Sumber Daya Manusia*. Yogyakarta: Andi Offset.
- Istopo. (1999). *Kapal dan Muatannya*. Koperasi Karyawan BP3IP, Jakarta.
- Jusna, Tibertius Nempung. (2016). Peranan Transportasi Dalam Menunjang Arus Barang dan Orang di Kecamatan Maigano Kabupaten Muna. *Jurnal Ekonomi I*. No.1 (April 2016, E-ISSN:2503-1937), 189-200. Diambil dari: <http://ojs.uho.ac.id/index.php/JE/article/view/984/629> (29 juli 2019).
- Koleangan, Dirk. (2008). *Sistem Petikemas (Container System)*. Jakarta.
- Mathis, R.L. & J.H. Jackson. (2006). *Human Resource Management: Manajemen Sumber Daya Manusia*. Terjemahan Dian Angelia. Jakarta: Salemba Empat.
- Prihartanto, Wahyu Agung. (2014). *Operasi Terminal Pelabuhan*. Surabaya: Pelabuhan Indonesia III.
- Putra, A. A. dan Djalante, S. (2016). Pengembangan Infrastruktur Pelabuhan dalam Mendukung Pembangunan Berkelanjutan. *Jurnal Ilmiah Media Engineering*. 6(1), 433-443.
- Setiono, B. A. (2010). "Analisis Faktor-Faktor yang Mempengaruhi Kinerja Pelabuhan", *Jurnal Aplikasi Pelayaran dan Kepelabuhanan*, 1(1), pp. 39–60. Available at: http://hotspot.hangtuah.ac.id/pdtk/images/stories/4_jurnal1-pdp.pdf.
- Sutrisno, Edi. (2009). *Manajemen Sumber Daya Manusia Edisi pertama*. Jakarta: Kencana Prenada Media Group.
- Triatmodjo, Bambang. (2009). *Perencanaan Pelabuhan*. Yogyakarta: Beta Offset Available from: <http://natuna.org/keadaan-geografis-kabupaten-natuna.html>
- Triatmodjo, Bambang. (1996). *Pelabuhan*. Yogyakarta: Beta Offset.
- Umar, Husein. (2002). *Riset Pemasaran dan*

- Perilaku Konsumen. Jakarta: PT. Gramedia Pustaka Utama.
- Undang – Undang No. 17 tahun 2008 tentang Pelayaran.
- BA Setiono. (2016). "The Influence of Organizational Culture, Individual Characteristics, Job Characteristics on Employee Performance at PT. Pelindo III Surabaya". *Journal of Shipping and Port Applications* 6 (2), 128-146 <http://pdp-journal.hangtuah.ac.id/index.php/jap/k/article/view/30>
- BA Setiono. (2001). *The Influence of Individual Characteristics, Job Characteristics and Organizational Characteristics on Job Performance*. Publication date 2001. <http://lib.unair.ac.id>
- BA Setiono. (2011). *Analysis of Service Quality Based on the Community Satisfaction Index at the Education Service Unit of the Sailing Diploma Program at Hang Tuah University Surabaya*. Publication date 2011/3/1, *Journal of Shipping and Port Applications*, Volume 1, Issue 2, Pages 122-142.
- BA Setiono, AR Pamungkas. (2019). *Human Resource Management and Global Development*. Publication date 2019/3/10, Publisher CV. Blessings of Wisnu, Surakarta.
- BA Setiono, IA Brahmasari, S Mujanah. (2018). "Effect of Safety Culture, Safety Leadership, and Safety Climate on Employee Commitments and Employee Performance of PT. Pelindo III (Persero) East Java Province". *Sebelas Maret Business Review* Vol. 3 Issue 1, pp. 6–10 ISSN: 2528-0627 (print) / 2528-0635 (online) <https://jurnal.uns.ac.id/SMBR/article/view/13680>
- Binta Andreina, BA Setiono. (2012) *The Impact of Changing the Ship's Arrival Plan on the Flow of Goods in the Windows System at the Nilam Multipurpose Terminal at PT. Pelabuhan Indonesia III, Tanjung Perak Branch of Surabaya*, Publication date 2012, *Journal of Shipping and Port Applications*, Volume 2, Issue 2, Pages 120-130.