
**VOLUME KEGIATAN BONGKAR BARANG DI PT.LINTANG SAMUDERA
PADA TAHUN 2018****Mey Krisselni Sitompul¹ dan Nisha Desfi Arianti²**

^{1,2}Dosen Program Studi Manajemen Kepelabuhan dan Pelayaran, Fakultas Perikanan dan Ilmu Kelautan, Universitas Karimun, Karimun (29661), Kepulauan Riau, Indonesia
Surel: meykrisselni.uk@gmail.com, nishadesfia67@gmail.com.

Abstrak

Penelitian ini dilakukan di PT. Lintang Samudera dengan tujuan untuk mengetahui volume kegiatan bongkar barang pada PT. Lintang Samudera selama tahun 2018. Metode yang digunakan dalam penelitian ini adalah *one shot study* yaitu dengan pengumpulan data dalam satu tahap. Data yang dikumpulkan meliputi data primer dan data sekunder. Data primer dilakukan dengan teknik wawancara sedangkan data sekunder dengan mengumpulkan dokumen laporan bulanan yang meliputi: arus kunjung kapal, jenis barang bongkar muat, arus kedatangan dan keberangkatan kapal, fluktuasi volume bongkar barang tahun 2018. Hasil penelitian menunjukkan bahwa selama tahun 2018, volume bongkar barang yang dilakukan oleh PT Lintang Samudera sebesar 12776300 Kg/m³. PT. Lintang Samudera melakukan bongkar barang pada kapal KM. Lintas Bahari 18 dan KM. Bahari 22. Adapun barang yang dibongkar adalah dari jenis kelontongan dan kelontongan mobil. Selama tahun 2018, fluktuasi trip kedatangan kapal rata-rata setiap bulan hanya satu kali dengan masa bongkar rata-rata 2-14 hari hingga kapal kembali ke Jakarta dan setelah rata-rata 23 hari, kapal kembali ke Tanjung Balai Karimun. Hal ini masih terlalu lama jika mengingat pelabuhan-pelabuhan maju lainnya. Semakin meningkat kegiatan bongkar muat dalam usaha ekspor impor akan meningkatkan perekonomian Kabupaten Karimun khususnya.

Kata kunci: volume, bongkar barang, arus kapal, fluktuasi

I. PENDAHULUAN

Indonesia sebagai negara maritim, dimana angkutan laut merupakan salah satu sistem transportasi pelabuhan yang memegang peranan strategis. Peran angkutan laut sangat penting bagi kehidupan sosial, ekonomi, pemerintahan, pertahanan, keamanan, dan lain sebagainya. Maka dari itu pelabuhan dianggap sebagai mata rantai dalam jaringan transportasi. Pengangkutan melalui laut merupakan usaha perusahaan pelayaran niaga yang bergerak bidang penyediaan jasa angkutan muatan laut, dimana bidang kegiatannya cukup kompleks dan memegang peranan penting untuk memajukan perdagangan dalam negeri dan luar negeri (Nasution, 1996).

Kelebihan angkutan laut dibandingkan moda transportasi lain adalah angkutan barang melalui laut sangat efisien dibandingkan moda angkutan darat dan udara. Kapal mempunyai daya angkut yang jauh lebih besar daripada moda transportasi lain. Hampir

semua barang impor, ekspor, dan muatan lain dalam jumlah yang besar di angkut dengan menggunakan kapal laut. Hal ini mengingat bahwa kapal mempunyai kapasitas yang jauh lebih besar daripada sarana angkutan lainnya (Khusyairi, 2016).

Keberadaan pelabuhan sebagai pemacu (*akselator*) pembangunan dan pertumbuhan ekonomi secara merata di pelosok tanah air. Pelabuhan dengan segala aktivitasnya mempunyai keterkaitan yang sangat erat (*linkage*) dengan sector industry, pertanian, pariwisata dan sektor perdagangan. Pengangkutan barang melalui laut masing-masing pihak pengguna memikul kewajiban dan tanggungjawab melindungi dan menjamin keamanan serta keutuhan barang selama dalam batas tanggungjawabnya atau serta sejak barang diterima dari pengirim (*shipper*) dipelabuhan pemuatan (*port of embarkation*) sampai kepada penerima barang (*consignee*) di pelabuhan pembongkaran (*port of debarcation*) (Soegijatna, 1995). Mengacu pada fenomena empiris tersebut maka peneliti tertarik untuk melakukan penelitian terkait kegiatan bongkar muat yang ada di Kabupaten Karimun. Dalam hal ini, penelitian mengambil studi kasus di PT Lintang Samudera yang merupakan salah satu perusahaan bongkar muat di Kabupaten Karimun dengan daerah kerja di Pelabuhan Tanjung Balai Karimun. Tujuan penelitian ini adalah untuk mengetahui volume kegiatan bongkar muat pada PT. Lintang Samudera selama Januari hingga Desember 2018.

II. METODE PENELITIAN

Objek penelitian ini adalah kegiatan bongkar barang kapal yang dilaksanakan oleh PT. Lintang Samudera Tanjung Balai Karimun. Dalam penelitian ini, metode pengumpulan data dilakukan dalam satu tahap (*one shot study*), yaitu data bongkar barang selama tahun 2018. Data yang digunakan dalam penelitian dibagi menjadi 2 yaitu data primer dan data sekunder.

Data Primer adalah data yang langsung diperoleh dari sumber data pertama di lokasi penelitian atau objek penelitian (Bungin, 2011), seperti wawancara dengan pihak PT. Lintang Samudera; sedangkan data sekunder adalah data laporan bulanan selama tahun 2018 di PT. Lintang Samudera.

III. HASIL DAN PEMBAHASAN

PT. Lintang Samudera bergerak dibidang jasa bongkar barang. Sepanjang tahun 2018, total barang yang dibongkar selama tahun 2018 berjumlah 12776300 Kg/m³. Jumlah ini merupakan jumlah sebahagian saja dari perusahaan dibidang jasa bongkar barang di Tanjung Balai Karimun. Pada bulan Januari hingga bulan April volume bongkar barang berada dalam rata-rata persentase 6,63%; pada bulan Mei hingga Agustus menjadi 6,86% (meningkat 0,23%); kemudian pada bulan Oktober hingga Desember volume bongkar barang menjadi 11,51%, terjadi peningkatan 4,59% dari empat bulan sebelumnya. Pada bulan Maret dan Juni, PT. Lintang Samudera tidak melakukan kegiatan bongkar barang. Fluktuasi persentase volume bongkar barang pada PT. Lintang Samudera dapat dilihat pada tabel 3.1.

Tabel. 3.1. Volume Bongkar Barang PT Lintang Samudera Tahun 2018

NO	BULAN	VOLUME BONGKAR (Kg/m ³)	PERSENTASE (%)
1	JANUARI	1,234,605	9.66
2	FEBRUARI	1,070,441	8.38
3	MARET*	0	0.00
4	APRIL	1,081,796	8.47
5	MEI	975,497	7.64
6	JUNI*	0	0.00
7	JULI	1,554,900	12.17
8	AGUSTUS	975,497	7.64
9	SEPTEMBER	913,490	7.15
10	OKTOBER	2,165,976	16.95
11	NOVEMBER	1,387,401	10.86
12	DESEMBER	1,416,697	11.09
TOTAL		12,776,300	100

Sumber: Data Olahan (2018)

Kegiatan bongkar barang dilakukan di Pelabuhan Taman Bunga Karimun. Pelabuhan Taman Bunga saat ini dinilai sudah demikian padat dan direncanakan akan dipindahkan ke Pelabuhan Parit Rempak (Maritim News Online, 2016). Perpindahan pelabuhan ini diharapkan nantinya akan dapat meningkatkan kinerja dalam kegiatan bongkar muat barang di Kabupaten Karimun, karena pelabuhan ini dirancang untuk dapat menampung kapal berukuran 2000GT.

Menurut Setiono (2010) faktor utama yang menjadi penyebab buruknya kinerja pelabuhan komersial di Indonesia adalah: 1) Batasan-batasan geografis; 2) Masalah tenaga kerja; 3) Kurangnya keamanan; 4) Korupsi; 5) Kurangnya sarana pelabuhan. Selain itu, pelabuhan Taman Bunga saat ini memiliki luas dermaga kargo yaitu 40m. Hal ini juga dijelaskan Asia Foundation *dalam* (Setiono, 2010) bahwa banyak pelabuhan di pulau yang cukup kecil, hanya sedikit yang memiliki panjang dermaga lebih dari 100 meter.

PT. Lintang Samudera melakukan bongkar barang pada kapal KM. Lintas Bahari 18 dan KM. Bahari 22. Adapun barang yang dibongkar adalah dari jenis kelontongan dan kelontongan mobil. Dari hasil wawancara dengan ibu Elta sebagai staff administrasi PT. Lintang Samudra mengatakan bahwa Kelontongan merupakan barang-barang rumah tangga atau barang toko seperti makanan, pakaian dan lain-lain. Sedangkan kelontongan mobil adalah muatan yang berisikan mobil dari Jakarta untuk di jual ke daerah tujuan (Tanjung Balai Karimun). Berdasarkan data selama tahun 2018, jumlah bongkar barang kelontongan mobil lebih banyak daripada barang kelontong. Ini menunjukkan bahwa banyak masyarakat Tanjung Balai Karimun yang memiliki kemampuan dalam membeli mobil jika dibandingkan dengan barang klontongann lain.

Selama tahun 2018, fluktuasi trip kedatangan kapal yang dilayani oleh PT Lintang Samudera rata-rata setiap bulan hanya satu kali, akan tetapi pada beberapa bulan tertentu trip kapal datang dua kali dalam satu bulan, yaitu pada bulan Juli dan Oktober, dan adapula trip kapal yang sama sekali tidak datang yaitu pada bulan Maret dan Juni. Jumlah kunjungan kapal di pelabuhan juga ditentukan oleh kerjasama yang baik antara pihak agen kapal, pemberi dan penyeleggara jasa serta pemakai jasa,

sehingga terciptanya kebutuhan bersama secara berdaya guna yang pada akhirnya dapat meningkatkan kinerja operasional pelabuhan secara mendasar dan bermanfaat (Hatani, 2008). Untuk lebih jelas dapat dilihat pada tabel 3.2.

Tabel 3.2. Arus Kedatangan Kapal pada PT. Lintang Samudera tahun 2018

NO	BULAN	NAMA KAPAL	JUMLAH KAPAL
1	JANUARI	KM. LINTAS BAHARI 18	1
2	FEBRUARI	KM. LINTAS BAHARI 18	1
3	MARET	-	0
4	APRIL	KM. LINTAS BAHARI 18	1
5	MEI	KM. LINTAS BAHARI 18	1
6	JUNI	-	0
7	JULI	KM. LINTAS BAHARI 18	1
8	JULI DAN AGUSTUS	KM. LINTAS BAHARI 18 KM. BAHARI 22	2
9	SEPTEMBER	KM. BAHARI 22	1
10	OKTOBER	KM. LINTAS BAHARI 18 KM. BAHARI 22	2
11	NOVEMBER	KM. BAHARI 22	1
12	DESEMBER	KM. BAHARI 22	1

Sumber: Data Olahan (2018)

Trip kapal datang dan berangkat kembali ke Jakarta memakan waktu yang cukup lama. Kapal berada di Karimun antara 2-14 hari sampai berangkat kembali ke Jakarta, dan butuh waktu rata-rata 23 hari untuk kapal kembali ke Karimun. Dalam hal ini, pelabuhan bongkar muat di Karimun masih terjadi *dwelling time*. Menurut Anita dan Asmadewa (2017) *dwelling time* berpengaruh besar terhadap perekonomian negara secara luas.

Solusi atas permasalahan *dwelling time* yang terjadi adalah dengan melakukan perbaikan pada tata kelola sistem dan pola manajemen serta sinkronisasi antar lembaga yang terlibat dalam proses *dwelling time*. Diperlukan juga teknologi komputerisasi dan peremajaan teknologi sebagai sarana pendukung perbaikan *dwelling time* di pelabuhan. Moini *et al.* (2012) mendeskripsikan berbagai faktor yang mempengaruhi *dwelling time* yakni lokasi dan fungsi terminal, manajemen dan kebijakan pengelola pelabuhan, kinerja, dan manajemen perusahaan pelayaran dan truk, jenis petikemas, jenis barang, tingkat keamanan petikemas, kinerja pengirim, kinerja pemilik barang dan kinerja forwarder.

IV. KESIMPULAN

Berdasarkan penelitian yang telah dilakukan di PT. Lintang Samudera, menunjukkan bahwa PT. Lintang Samudera merupakan perusahaan yang memberikan jasa bongkar barang di Kabupaten Tanjung Balai Karimun dengan dua buah kapal yaitu KM. Lintas Bahari 18 dan KM. Bahari 22. Dalam satu tahun (2018) volume barang

yang dibongkar berjumlah 12776300 Kg/m³ Kedua kapal tersebut merupakan kapal kargo dengan barang bawaan yaitu kelontongan mobil dan kelontongan. Durasi kapal masih cukup lama, hal ini diduga karena jarak antara kota asal kapal. Pelabuhan di Tanjung Balai Karimun juga masih tergolong kurang memadai untuk dapat menerima kapal berukuran besar, sehingga volume barang masih tergolong sedikit jika dibanding dengan pelabuhan lain di Indonesia.

V. UCAPAN TERIMA KASIH

Terima kasih kami ucapkan kepada pihak PT. Lintang Samudera atas kesempatan dan kerja sama selama penelitian. Terima kasih juga kami ucapkan kepada Ibu Elta, karena telah bersedia meluangkan waktunya untuk kami wawancara.

DAFTAR PUSTAKA

- Anita, S.L dan I. Asmadewa. 2017. Analisis Dwelling Time Impor pada Pelabuhan Tanjung Priok melalui Penerapan Theory of Constrains.
- Bungin, Burhan. 2011. Metodologi Penelitian Kuantitatif. Jakarta : Kencana
- Hatani, L. 2008. Pengaruh Volume Kegiatan Bongkar Muat dan Pola Kedatangan Kapal terhadap Kinerja Operasional Pelabuhan pada PT. Pelabuhan Indonesia IV (Persero) Cabang Kendari. *Majalah Ilmiah Ekonomi*. 12(20):1-12.
- Khusyairi, A. 2016. Analisis Kinerja Pelayanan Operasional Peti Kemas di Pelabuhan Pangkalbalam Kota Pangkalpinang. Skripsi. Unibersitas Bangka Belitung. Pangkalpinang.
- Maritim News. 2016 Juli 24. Kejar Investasi Rp. 54 Triliun, Kabupaten Karimun Pindahkan Pelabuhan Bongkar Muat di FTZ. *Maritim News Online*. Infrastruktur Maritim. Pelabuhan.
- Nasution H.M.N, 1996, Manajemen Transportasi, Penerbit Ghalia Indonesia
- Setiono, B.A. 2010. Analisis Faktor-Faktor yang Mempengaruhi Kinerja Pelabuhan. *Jurnal Aplikasi Pelayaran dan Kepelabuhan*. 1(1):39-59.
- Soegijatna Tjakranegara, 1995, "Hukum Pengangkutan Barang dan Penumpang", Rineka Cipta, Jakarta.