

BAB 2

TINJAUAN PUSTAKA

2.1 Pengertian Optimalisasi

Optimalisasi adalah berasal dari kata dasar optimal yang berarti terbaik, tertinggi, paling menguntungkan, (Kamus Besar Bahasa Indonesia, 2011:345). Menjadikan paling baik, menjadikan paling tinggi, pengoptimalan proses, cara, perbuatan mengoptimalkan (menjadikan paling baik, paling tinggi, dan sebagainya), sehingga optimalisasi adalah suatu tindakan, proses, atau metodologi untuk membuat sesuatu (sebagai sebuah desain, sistem, atau keputusan) menjadi lebih/sepenuhnya sempurna, fungsional, atau lebih efektif.

Sedangkan dalam Kamus Oxford (2018:358) "*Optimization is the process of finding the best solution to some problem where "best" accords to prestated criteria*". Yang dimaksudkan adalah optimalisasi adalah sebuah proses, cara, dan perbuatan (aktivitas/kegiatan) untuk mencari solusi terbaik dalam beberapa masalah, di mana yang terbaik sesuai dengan kriteria tertentu. Menurut Machfud Sidik, (2014:8) "Optimalisasi suatu tindakan/kegiatan untuk meningkatkan dan mengoptimalkan." Optimalisasi adalah upaya seseorang untuk meningkatkan suatu kegiatan atau pekerjaan agar dapat memperkecil kerugian atau memaksimalkan keuntungan agar tercapai tujuan sebaik-baiknya dalam batas-batas tertentu (Andri Rizki Pratama, 2013:6).

Dari pengertian tersebut dapat disimpulkan bahwa optimalisasi adalah suatu proses kegiatan untuk meningkatkan dan mengoptimalkan suatu pekerjaan menjadi lebih/sepenuhnya sempurna, fungsional, atau lebih efektif serta mencari solusi terbaik dari beberapa masalah agar tercapai tujuan sebaik-baiknya sesuai dengan kriteria tertentu.

2.2 Pengertian Dokumen

Dokumen berasal dari bahasa Inggris dan Belanda, *document*, yang menurut kamus besar bahasa Indonesia diartikan sebagai sesuatu tertulis atau tercetak yang dapat dipergunakan sebagai bukti atau sebuah keterangan, bisa terdiri dalam jumlah dan jenis yang sangat banyak. Karena memiliki jenis dan jumlah yang sangat banyak, biasanya perlu melakukan pengaturan yang baik terhadap beragam jenis dokumen tersebut, sehingga dalam penyimpanannya akan lebih mudah, sekaligus lebih gampang dalam menemukan dokumen sewaktu-waktu. Pengertian lain di sebutkan bahwa sebuah dokumen bisa diartikan dalam bentuk surat-surat atau benda-benda berharga, yang didalamnya berisi hal penting termasuk rekaman dan dapat dijadikan sebagai alat bukti dalam upaya mendukung keterangan agar lebih meyakinkan. Menurut kamus kepegawaian, yang dimaksud dengan dokumen adalah semua catatan tertulis baik secara cetak maupun tidak cetak dan semua benda yang memiliki keterangan-keterangan terpilih untuk dikumpulkan, disusun, disediakan dan atau agar untuk disebarkan.

1. Pengertian menurut para ahli
 - a. Louis Gottschalk, merupakan sebuah sumber tertulis bagi informasi terkait sejarah, digunakan sebagai kebalikan dari kesaksian lisan, artefak, peninggalan tertulis hingga pertilasan arkeologis.
 - b. Dokumen diperuntukkan untuk surat resmi dan surat negara, diantaranya seperti surat perjanjian, Undang-Undang, hibah dan konsensi.
 - c. Dalam arti luar memiliki pengertian yakni sebuah proses pembuktian dengan berdasar pada apapun sumber jenis yang memiliki sifat tulisan, lisan, gambaran hingga arkeologis.
 - d. G.J. Renier dalam arti yang luas, meliputi semua sumber tak hanya tertulis tetapi juga secara lisan.

2. Dalam arti sempit, yaitu meliputi 1 (satu) sumber, yakni sumber tertulis saja.
3. Dalam arti yang spesifik, hanya meliputi surat resmi dan surat negara seperti diantaranya perjanjian, Undang-Undang konsensi, hibah dan sebagainya.
4. Kamus Bahasa Inggris

Yang dimaksud dengan dokumen yang digunakan untuk membuktikan dengan sebuah keterangan, selain itu dapat juga untuk melengkapi keterangan beserta fakta yang ada. Dokumen dapat digunakan untuk melengkapi keabsahan sebuah keterangan, sama seperti yang terdapat surat keterangan, pernyataan hingga lampiran-lampiran yang digunakan untuk melengkapi sebuah buku. (coki, 2019)

Dari pengertian tersebut dapat disimpulkan bahwa dokumen ialah catatan penting mengenai keterangan sebuah kejadian, tempat dan benda untuk menjelaskan atau sebagai bukti keabsahan kejadian, tempat dan benda tersebut.

2.3 Pengertian Keagenan

Keagenan umum adalah perusahaan pelayaran yang ditunjuk oleh perusahaan lain di Indonesia atau perusahaan asing di luar negeri (*principal*) untuk mengurus segala sesuatu yang berkaitan dengan kepentingan kapal *principle* tersebut baik kapal milik atau kapal *charter* yang dioperasikan oleh *principle* (Kosasih, 2012). Dalam prosedur menunjukkan keagenan, bahwa pemilik kapal atas dasar kepentingan dalam pengoperasian kapal di negara lain atau tempat lain dapat menunjuk agen, pengertian agen digunakan bila pemilik kapal tersebut merupakan perusahaan asing dan agen sendiri harus mempunyai wakil-wakil di pelabuhan. Jika pengoperasian kapal dilakukan hanya satu negara maka tidak diperlukan agen, pemilik kapal mengkoordinir kapal-kapalnya sendiri di pelabuhan dengan membuka kantor cabang pelayaran.

1. Penunjukan Keagenan

a. Penunjukan keagenan umum

Menunjuk agen umum (*general agent*) oleh pemilik kapal atau *principle*, ada beberapa prosedur dan tata cara penunjukan keagenan antara lain dapat dilakukan dengan cara sebagai berikut:

- 1) Atas dasar untuk pengoperasian kapal di negara lain, pemilik kapal mengirim seorang wakil untuk mencari, memilih, dan meneliti keberadaan perusahaan-perusahaan di negara tertentu.
- 2) Wakil pemilik kapal mengadakan penawaran dan mengajukan perjanjian-perjanjian yang akan disepakati bersama menyangkut hak dan kewajiban masing-masing pihak.
- 3) Jika perusahaan tersebut menyetujui segala perjanjian yang diajukan maka wakil pemilik kapal akan menyerahkan surat penunjukan agen untuk segera ditandatangani bersama-sama dengan perjanjian.
- 4) Menjamin keberadaan perusahaan yang ditunjuk dari kerugian yang disebabkan oleh pemilik kapal, maka pemilik kapal memberikan surat jaminan bank.

Jika semua ketentuan tersebut di atas telah disetujui dan dipenuhi oleh kedua belah pihak yang kemudian dituangkan dalam “*Agency Agreement*”, maka perusahaan yang ditunjuk sudah dapat dikatakan sebagai agen, kemudian diterbitkan *Letter of Appointment* atau surat penunjukan oleh *principle* dan agen tersebut segera melaporkan kegiatannya kepada badan pemerintah yang bersangkutan agar kapal yang dioperasikan atau yang memasuki wilayah negara dapat melakukan kegiatannya.

Dalam melakukan keagenan *liner service*, penunjukan keagenan umum berlaku untuk jangka waktu tertentu dan dapat diperpanjang bilamana perlu. Sedangkan dalam melayani *tramper service* penunjukan keagenan dapat terjadi kapal per kapal dan penunjukan tersebut cukup dengan *Letter of Appointment per fax atau per telex*.

b. Penunjukan Agen Cabang

Agen Cabang adalah perusahaan angkutan laut nasional atau perusahaan nasional yang khusus didirikan untuk melakukan usaha keagenan kapal di pelabuhan atau terminal khusus tertentu yang ditunjuk oleh agen umum (BPKP, 2015). Kepentingan pelayanan dan penanganan kapal baik kapal milik atau kapal keagenan di suatu pelabuhan di luar wilayah kerja agen umum, maka agen umum akan menunjuk Agen Cabang sebagai pelaksana kegiatan keagenannya. Agen Cabang merupakan cabang dari agen umum yang berarti antara agen umum dan Agen Cabang mempunyai hubungan terencana. Karena memang keberadaan agen cabang ditunjuk untuk membantu atau sebagai pelaksana agen umum, lain halnya dengan Agen Cabang yang merupakan perusahaan lain, sehingga memerlukan penunjukan oleh agen umum.

2. Syarat-Syarat Menjadi Agen Pelayaran

Agen pelayaran adalah sebuah badan usaha yang bergerak dalam kegiatan atau aktivitas kapal atau perusahaan pelayaran, syarat-syarat menjadi agen pelayaran adalah sebagai berikut:

- a. Merupakan Badan Usaha Milik Negara (BUMN) termasuk Badan Hukum Milik Daerah yang merupakan usaha di bidang angkutan laut, atau Badan Hukum Indonesia yang berbentuk Perseroan Terbatas (PT) yang didirikan khusus untuk usaha tersebut.

- b. Memiliki dan atau menguasai sekurang-kurangnya sebuah kapal laut berbendera Indonesia.
- c. Bagi perusahaan pelayaran yang bergabung antara perusahaan pelayaran nasional dengan perusahaan pelayaran asing wajib menguasai sekurang-kurangnya sebuah kapal laut berbendera asing.
- d. Mempunyai Nomor Pokok Wajib Pajak (NPWP)
- e. Mempunyai Surat Izin Usaha Perdagangan (SIUP).
- f. Mempunyai surat izin operasional yang dikeluarkan oleh syahbandar setempat.
- g. Mempunyai surat penunjukan keagenan yang diberikan oleh pemilik kapal atau perusahaan pelayaran.

3. Tugas dan Tanggung Jawab Keagenan

Menurut (Suwarno, 2011) terdapat beberapa tugas pokok keagenan kapal, yaitu memberikan pelayanan operasional kapal-kapal *principal*, memonitor perkembangan muatan, penanganan terhadap kapal dan muatannya, penyelesaian masalah *claim* sesuai dengan manual atas barang kurang atau muatan rusak, lalu meneruskannya kepada *principal* sepanjang memenuhi persyaratan dan membayar *claim* tersebut setelah mendapat persetujuan dari *principal*, dan pelayanan *claim* yang menyangkut keputusan *owner's representative*.

Melaksanakan tugas dan tanggung jawab keagenan perusahaan pelayaran yang ditunjuk harus berpedoman pada instruksi dari *principle*. Keuntungan perusahaan pelayaran tidak hanya tergantung dari banyaknya kapal yang dimiliki dan muatan maupun penumpang yang dapat diangkut saja, melainkan banyak kemungkinan yang terjadi misalnya saja keberadaan kapal yang terlalu lama berada di pelabuhan yang disebabkan oleh kegiatan bongkar muat mengalami hambatan. Karena keberadaan kapal yang terlalu lama di pelabuhan merupakan kerugian. Hal ini disebabkan oleh karena waktu yang

dibutuhkan melampaui target waktu yang ditentukan, kerugian ini karena dari hari ke hari kapal akan mengeluarkan tidak sedikit biaya yaitu keperluan bahan bakar, air tawar, serta keperluan awak kapal. Kapal selama berada di pelabuhan, tidak hanya melakukan kegiatan bongkar muat saja tetapi juga harus menyelesaikan dokumen-dokumen yang berkenaan dengan masalah itu dan juga mengurus dokumen-dokumen kapal yang habis masa berlakunya.

Pengusaha kapal akan selalu berusaha bagaimana agar kapal tidak terlalu lama berada di pelabuhan dan dengan waktu yang singkat. Diusahakan dalam bongkar muat dapat dilakukan dengan waktu yang cepat dan singkat. Pengurusan dokumen juga diusahakan dapat dikerjakan secepat mungkin. Oleh sebab itu, agen harus bekerja secara cepat dan efisien dalam mengurus dokumen. Informasi adalah hal penting dalam aktivitas perusahaan pelayaran. Informasi yang terkini akan menjadi kunci sukses agen dalam proses aktivitasnya. Inilah peran agen dalam menerima dan memberikan informasi sehingga dapat memaksimalkan pelayanan dan meminimalisir hambatan yang terjadi di lapangan (Komalasari, 2020). Hal tersebut di atas merupakan aktivitas perusahaan pelayaran selaku agen yang menangani segala kebutuhan kapal atas perintah dan petunjuk dari pemilik kapal.

4. Tugas dan Kewajiban Agen Pelayaran

Dimulai dengan penunjukan kepada perusahaan pelayaran sebagai agen oleh *principal* (pemilik atau operator) kapal-kapal asing yang dikukuhkan dalam “*Agency Agreement*” sebelum kapal tiba *principal* memberitahukan akan kedatangan kapalnya dan jumlah muatan yang perlu ditangani kepada *General Agent* kemudian *General Agent* akan memerintahkan cabang sebagai pelaksana untuk pelayanan kapal dan muatannya dari kapal *principal*. Melaksanakan tugas operasinya (*husbanding*) maka PT Indo Dharma Transport Cabang.

Surabaya sebagai *sub agent* harus menghayati bahwa tugas tersebut adalah merupakan bagian utama dari produk jasa perusahaan, yang menjadi tanggung jawab bersama untuk terus ditingkatkan mutu pelayanannya terhadap semua *principal* atau *customer* perusahaan pelayaran PT Indo Dharma Transport. Untuk itu PT. Indo Dharma Transport cabang Surabaya telah menjalin hubungan kerja dengan *Port Authority* dan instansi lain setempat dengan menguasai segala prosedur dan pelayanan yang berlaku.

2.4 Pelabuhan

1. Pengertian Pelabuhan

Menurut Feri Setiawan, et all, 2016, Pelabuhan adalah tempat yang terdiri dari daratan dan perairan di sekitarnya dengan batas-batas tertentu sebagai tempat kegiatan pemerintahan dan kegiatan ekonomi yang di pergunakan sebagai tempat kapal sandar, berlabuh, naik turun penumpang dan bongkar muat barang dan dilengkapi dengan fasilitas keselamatan pelayaran dan kegiatan penunjang pelabuhan serta sebagai tempat perpindahan intra dan antarmoda transportasi. Pelabuhan adalah tempat yang terdiri atas daratan dan/atau perairan dengan batas-batas tertentu sebagai tempat kegiatan pemerintahan dan kegiatan perusahaan yang dipergunakan sebagai tempat kapal bersandar,naik turun penumpang, dan/atau bongkar muat barang, berupa terminal dan tempat berlabuh kapal yang dilengkapi dengan fasilitas keselamatan dan keamanan pelayaran dan kegiatanpenunjang pelabuhan serta sebagai tempat perpindahan intra dan antar moda transportasi. (Peraturan Menteri Perhubungan No. PM 51 pasal 1 ayat 1 Tahun 2015). Pelabuhan (*port*) merupakan suatu daerah perairan yang terlindung dari gelombang dan digunakan sebagai tempat berlabuhnya kapal maupun kendaraan air lainnya yang berfungsi untuk menaikkan atau menurunkan penumpang, barang maupun hewan, reparasi, pengisian bahan bakar dan lain sebagainya yang dilengkapi dengan dermaga tempat menambatkan kapal, kran-kran untuk bongkar

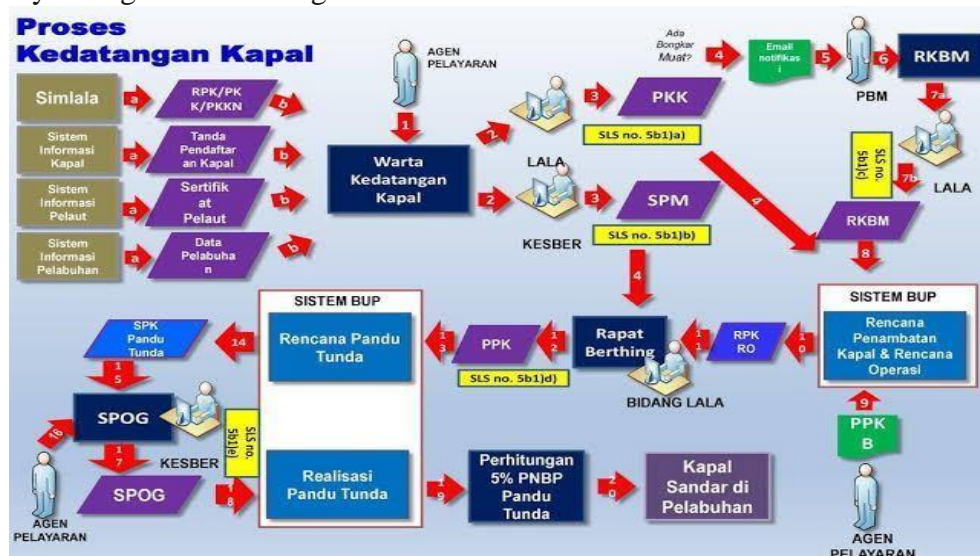
muat barang, gudang transito, serta tempat penyimpanan barang dalam waktu yang lebih lama, sementara menunggu penyaluran ke daerah tujuan atau pengapalan selanjutnya.

2. Pengertian Kepelabuhan

Kepelabuhan adalah segala sesuatu yang berkaitan dengan pelaksanaan fungsi pelabuhan untuk menunjang kelancaran, keamanan, dan ketertiban arus lalu lintas atas 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” (D.A Lasse, 2014).

2.5 Inaportnet

Inaportnet adalah portal elektronik yang terbuka dan netral guna memfasilitasi pertukaran data dan informasi layanan kepelabuhan secara cepat, aman, netral, dan mudah yang terintegrasi dengan instansi pemerintah, badan usaha pelabuhan dan badan undustri logistik untuk meningkatkan daya saing komunitas logistik Indonesia.



Sumber : SlidePlayer.info, 2020

Gambar 1. Sistem Inaportnet

Pengguna *Inaportnet* adalah instansi pemerintah dan badan usaha pelabuhan serta pelaku industri logistik di Indonesia yang memanfaatkan jasa kepelabuhan seperti: *Shipping Lines/Agent*, *Freight Forwarder*, *Container Freight Station (CFS)*, *Custom Brokerage / PPJK*, Importir dan eksportir depo *Container*, *Warehouse*, dan *inland Transportation* (Truk, Kereta Api, Tongkang) (Kementerian Perhubungan Republik Indonesia, 2013).

2.6 Macam Pelabuhan

Menurut Rahman (2011), Pelabuhan dapat dibedakan menjadi beberapa macam segi tinjauan, yaitu :segi penyelenggaraannya, segi pengusahaannya, fungsi dalam perdagangan nasional dan internasional, segi kegunaan dan letak geografisnya.

1. Segi Penyelenggaraan

a. Pelabuhan Umum

Pelabuhan ini diselenggarakan untuk kepentingan pelayanan masyarakat umum, yang dilakukan oleh pemerintah dan pelaksanaannya diberikan kepada badan usaha milik negara yang didirikan untuk maksud tersebut. Di Indonesia, dibentuk 4 (empat) badan usaha milik negara yang berwenang mengelola pelabuhan umum dusahakan, yaitu PT Pelindo I berkedudukan di Medan, PT Pelindo II di Jakarta, PT Pelindo III di Surabaya dan PT Pelindo IV di Ujung Pandang. Pelabuhan pada perencanaan ini masuk pada kawasan operasi PT Pelindo IV, Ujung Pandang, sebagai pelabuhan umum. (Soemartono, 2015).

b. Pelabuhan Khusus

Pelabuhan ini merupakan pelabuhan yang digunakan untuk kepentingan sendiri guna menunjang suatu kegiatan tertentu dan

hanya digunakan untuk kepentingan umum dengan keadaan tertentu dan dengan ijin khusus dari Pemerintah. Pelabuhan ini

dibangun oleh suatu perusahaan baik pemerintah ataupun swasta yang digunakan untuk mengirim hasil produksi perusahaan 10 tersebut, salah satu contoh adalah Pelabuhan LNG Arun di Aceh, yang digunakan untuk mengirim gas alam cair ke daerah/negara lain, Pelabuhan Pabrik Aluminium di Sumatra Utara (Kuala Tanjung), yang melayani import bahan baku bouksit dan ekspor aluminium ke daerah/negara lain

2. Segi Kegunaan

a. Pelabuhan Barang

Pelabuhan ini mempunyai dermaga yang dilengkapi dengan fasilitas untuk bongkar muat barang, seperti (Rahman, 2015):

- 1) Dermaga harus panjang dan mampu menampung seluruh panjang kapal sekurang-kurangnya 80% dari panjang kapal. Hal ini disebabkan oleh proses bongkar muat barang melalui bagian depan maupun belakang kapal dan juga di bagian tengah kapal.
- 2) Pelabuhan barang harus memiliki halaman dermaga yang cukup lebar, untuk keperluan bongkar muat barang, yang berfungsi untuk mempersiapkan barang yang akan dimuat di kapal, maupun barang yang akan di bongkar dari kapal dengan menggunakan kran. Bentuk halaman dermaga ini beranekaragam tergantung pada jenis muatan yang ada, seperti:
 - a) Barang-barang potongan (*general cargo*), yaitu barang yang dikirim dalam bentuk satuan seperti mobil, truk, mesin, serta barang yang dibungkus dalam peti, karung, drum dan lain sebagainya.
 - b) Muatan lepas (*bulk cargo*), yaitu barang yang dimuat tanpa pembungkus, seperti batu bara, biji besi, minyak dan lain sebagainya

- c) Peti kemas (*Container*), yaitu peti yang ukurannya telah distandarisasi dan teratur yang berfungsi sebagai pembungkus barang-barang yang dikirim.
- d) Mempunyai transito di belakang halaman dermaga.
- e) Memiliki akses jalan maupun halaman untuk pengambilan/pemasukan barang dari gudang maupun menuju gudang, serta adanya fasilitas reparasi.

b. Pelabuhan Penumpang

Seperti halnya pelabuhan barang, pelabuhan penumpang juga melayani bongkar muat barang, namun pada pelabuhan penumpang, barang yang dibongkar cenderung lebih sedikit. Pelabuhan penumpang, lebih melayani segala kegiatan yang berhubungan dengan kebutuhan orang bepergian, oleh karena itu daerah belakang dermaga lebih difungsikan sebagai stasiun/terminal penumpang yang dilengkapi dengan kantor imigrasi, keamanan, direksi pelabuhan, maskapai pelayaran dan lain sebagainya. (Rahman,2015)

c. Pelabuhan Campuran

Pelabuhan campuran ini lebih diutamakan untuk keperluan penumpang dan barang, sedangkan untuk minyak masih menggunakan pipa pengalir. Pelabuhan ini biasanya merupakan pelabuhan kecil atau pelabuhan yang masih berada dalam taraf perkembangan.

d. Pelabuhan Minyak

Pelabuhan minyak merupakan pelabuhan yang menangani aktivitas pasokan minyak. Letak pelabuhan ini biasanya jauh dari keperluan umum sebagai salah satu faktor keamanan. Pelabuhan ini juga biasanya tidak memerlukan dermaga/pangkalan yang harus dapat menampung muatan vertikal yang besar, karena cukup dengan membuat jembatan perancah atau tambatan yang

lebih menjorok ke laut serta dilengkapi dengan pipa-pipa penyalur yang diletakkan persis di bawah jembatan, terkecuali pada pipa yang berada di dekat kapal harus diletakkan di atas jembatan guna memudahkan penyambungan pipa menuju kapal. Pelabuhan ini juga dilengkapi dengan penambat tambahan untuk mencegah kapal bergerak pada saat penyaluran minyak.

e. Pelabuhan Ikan

Pelabuhan ini lebih difungsikan untuk mengakomodasi para nelayan. Biasanya pelabuhan ini dilengkapi dengan pasa lelang, alat pengawet, persediaan bahan bakar, hingga tempat yang cukup luas untuk perawatan alat penangkap ikan. Pelabuhan ini tidak membutuhkan perairan yang dalam, karena kapal penambat yang digunakan oleh para nelayan tidaklah besar.

f. Pelabuhan Militer

Pelabuhan ini lebih cenderung digunakan untuk aktivitas militer. Pelabuhan ini memiliki daerah perairan yang cukup luas serta letak tempat bongkar muat yang terpisah dan memiliki letak yang agak berjauhan. Pelabuhan ini berfungsi untuk mengakomodasi aktifitas kapal perang.

3. Segi Usaha

Jika ditinjau dari segi pengusahaannya, maka pelabuhan dapat dibedakan menjadi dua, yaitu:

a. Pelabuhan yang diusahakan

Pelabuhan ini sengaja diusahakan untuk memberikan fasilitas-fasilitas yang diperlukan oleh setiap kapal yang memasuki pelabuhan, dengan aktifitas tertentu, seperti bongkar muat, menaik-turunkan penumpang, dan lain sebagainya. Pemakaian pelabuhan ini biasanya dikenakan biaya jasa, seperti jasa labuh, jasa tambat, jasa pandu, jasa tunda, jasa dermaga, jasa penumpukan, dan lain sebagainya

b. Pelabuhan yang tidak di usahakan

Pelabuhan ini hanya merupakan tempat singgah kapal tanpa fasilitas bea cukai, bongkar muat dan lain sebagainya. Pelabuhan ini merupakan pelabuhan yang disubsidi oleh pemerintah serta dikelola oleh Unit Pelaksana Teknis Direktorat Jenderal Perhubungan Laut.

4. Segi Fungsi Perdagangan Nasional dan Internasional

Pelabuhan jika ditinjau dari segi fungsi dalam perdagangan nasional dan internasional dapat dibedakan menjadi:

a. Pelabuhan Laut

Pelabuhan laut adalah pelabuhan yang bebas dimasuki oleh kapal-kapal berbendera asing. Pelabuhan ini biasanya merupakan pelabuhan utama dan ramai dikunjungi oleh kapal-kapal yang membawa barang ekspor/impur dari luar negeri.

b. Pelabuhan Pantai

Pelabuhan pantai adalah pelabuhan yang lebih dimanfaatkan untuk perdagangan dalam negeri. Kapal asing yang hendak masuk harus memiliki ijin khusus.

5. Segi Letak Geografis

Ditinjau dari segi letak geografis, pelabuhan dapat dibedakan sebagai berikut:

a. Pelabuhan buatan

Pelabuhan buatan adalah suatu daerah perairan yang dilindungi dari pengaruh gelombang dengan membuat bangunan pemecah gelombang (*breakwater*), yang merupakan pemecah perairan tertutup dari laut dan hanya dihubungkan oleh satu celah yang berfungsi untuk keluar masuknya kapal. Di dalam daerah tersebut dilengkapi dengan alat penambat. (Rahman, 2015).

b. Pelabuhan alam

Pelabuhan alam merupakan daerah perairan yang terlindung dari badai dan gelombang secara alami, misalnya oleh suatu pulau, jazirah atau terletak di teluk, estuari dan muara sungai. Di daerah ini pengaruh gelombangnya sangat kecil. (Yowei, 2015).

c. Pelabuhan semi alam

Pelabuhan semi alam merupakan campuran antara pelabuhan buatan dan pelabuhan alam, misalnya pelabuhan yang terlindungi oleh pantai tetapi pada alur masuk terdapat bangunan buatan untuk melindungi pelabuhan, contoh pelabuhan ini di Indonesia adalah pelabuhan Bengkulu (Yowei, 2015).

2.7 Dampak Covid 19 pada Industri Pelayaran

1. Pengertian Covid-19

Covid-19 (*coronavirus disease 2019*) adalah penyakit yang disebabkan oleh jenis corona virus baru yaitu Sars-CoV-2, yang dilaporkan pertama kali di Wuhan Tiongkok pada tanggal 31 Desember 2019. Covid-19 ini dapat menimbulkan gejala gangguan pernafasan akut seperti demam di atas 38°C, batuk dan sesak nafas bagi manusia. Selain itu dapat disertai dengan lemas, nyeri otot, dan diare. Pada penderita Covid-19 yang berat, dapat menimbulkan pneumonia, sindroma pernafasan akut, gagal ginjal bahkan sampai kematian. Covid-19 dapat menular dari manusia ke manusia melalui kontak erat dan *droplet* (percikan cairan pada saat bersin dan batuk), tidak melalui udara. Bentuk Covid-19 jika dilihat melalui mikroskop elektron (cairan saluran nafas/ swab tenggorokan) dan digambarkan kembali bentuk Covid-19 seperti virus yang memiliki mahkota. (Badan Pusat Statistik, Statistik penduduk lanjut usia 2019, Jakarta)

2. Pengertian Pelayaran

a. Perusahaan Angkutan Laut

Perusahaan Angkutan Laut Nasional adalah perusahaan angkutan laut berbadan hukum Indonesia yang melakukan kegiatan angkutan laut di dalam wilayah perairan Indonesia atau dari dan pelabuhan di luar negeri (Peraturan Menteri Perhubungan Indonesia No. PM 65 Pasal 1 Ayat 2 Tahun 2019). Perusahaan Angkutan Laut Asing adalah perusahaan angkutan laut berbadan hukum asing yang kapalnya melakukan kegiatan angkutan laut ke dan dari pelabuhan dan terminal khusus Indonesia yang terbuka bagi perdagangan luar negeri dari dan kepelabuhan luar negeri (Peraturan Menteri Perhubungan Indonesia Nomor PM 65 Pasal 1 Ayat 3, Tahun 2019).

b. Tujuan Pelayaran

Adapun penyelenggaraan pelayaran bertujuan sebagaimana diatur dalam Undang Undang Nomor 17 Tahun 2018 Tentang Pelayaran:

- 1) Memperlancar arus perpindahan orang dan / atau barang melalui perairan dengan mengutamakan dan melindungi angkutan di perairan dalam rangka memperlancar kegiatan perekonomian nasional.
- 2) Membina jiwa kebaharian.
- 3) Menjunjung kedaulatan negara.
- 4) Menciptakan daya saing dengan mengembangkan industri pengangkutan perairan nasional.
- 5) Menunjang, menggerakkan, dan mendorong pencapaian tujuan pembangunan nasional.
- 6) Memperoleh persatuan dan kesatuan bangsa dalam rangka perwujudan wawasan nusantara.
- 7) Meningkatkan ketahanan nasional.

c. Ruang Lingkup Pelayaran

Melalui ketentuan pasal 4 Undang-Undang No 17 Tahun 2018 Tentang Pelayaran adalah :

- 1) Semua kegiatan angkutan kepelabuhanan, keselamatan, dan keamanan pelayaran, serta perlindungan lingkungan maritim di perairan Indonesia.
- 2) Semua kapal asing yang berlayar di perairan Indonesia.
- 3) Semua kapal bendera Indonesia yang berada di luar perairan Indonesia.

3. Dampak Covid 19 Terhadap Industri Pelayaran

Sejak Otoritas Cina mengkonfirmasi bahwa mereka telah mengidentifikasi sebuah virus baru yang bernama *novel coronavirus* (2019-nCoV) di tanggal 7 Januari 2020. Hingga pada tanggal 11 Maret 2020, WHO menyatakan Covid-19 (*Novel corona disease*) sebagai *pandemic*, atas apa yang terjadi saat ini patutlah kita mewaspadaikan akan penyebaran dan dampak yang ditimbulkan oleh virus corona tersebut. Dampak virus ini sangat besar, tidak hanya dampak terhadap kesehatan saja, tetapi juga dampak terhadap finansial dan sosial secara keseluruhan. Dikutip dari Data McKinsey, dalam analisis terhadap 186 negara, didapat bahwa Cina adalah tujuan ekspor terbesar untuk 33 negara dan sumber impor terbesar untuk 65 negara, dengan share terhadap perdagangan komoditas dunia sebesar 11.4% di tahun 2017. Dengan kondisi tersebut, keberadaan Covid-19 di Cina berdampak sangat besar terhadap jalannya rantai perdagangan dunia itu sendiri.

Sebagaimana diketahui bahwa sebagian besar komoditasnya diangkut melalui transportasi laut yang dikelola oleh perusahaan pelayaran. Berdasarkan data *International Chamber of Shipping*, Industri Pelayaran bertanggung jawab atas pengangkutan komoditas

sekitar 90% dari total perdagangan dunia sehingga, kemunculan Covid-19 sangat berimbas terhadap Industri Pelayaran saat ini. Jika ditelisik lebih lanjut lagi, imbas Covid-19 tidak hanya ke Industri Pelayaran saja, tapi akan mempengaruhi bisnis juga. Covid-19 mengakibatkan berkurangnya volume pengangkutan dan utilisasi kapal tidak optimal. Dikutip dari *ship-technology*, tahun ini perusahaan pelayaran telah membatalkan 21 pelayaran untuk rute perdagangan AS-Asia Pasifik dikarenakan rendahnya permintaan pengangkutan komoditas di Cina. Pembatalan tersebut merupakan tambahan dari 66 pembatalan yang telah terjadi selama Tahun Baru Imlek 2019. Sedangkan untuk rute perdagangan Asia-Eropa, terdapat 61 pelayaran yang dibatalkan, sehingga mengakibatkan pengurangan kapasitas sebesar 151.000 TEU. Beberapa perusahaan pelayaran besar sangat terpukul akibat munculnya Covid-19, seperti Maersk dan Hapag Lloyd. Maersk sekitar 30% dari volume pengiriman tahunannya berasal dari operasional di Cina dan Hapag Lloyd sekitar 25% dari pendapatan grup disumbangkan dari operasional di Cina. Keduanya baik Maersk dan Hapag Lloyd terancam kehilangan bisnis itu.

IMO yang merupakan lembaga yang bertanggung jawab atas keamanan dan keselamatan pelayaran Internasional, telah mengesahkan beberapa surat edaran dalam menyikapi Covid-19, sebagai berikut:

- a. [Circular Letter No.4204/Add.5](#) (17 March 2020) *Coronavirus (Covid-19) – Guidance Relating to the Certification of Seafarers.*
- b. [Circular Letter No.4204/Add.4](#) (5 March 2020) - *ICS Coronavirus (Covid-19) Guidance for Ship Operators for the Protection Of The Health of Seafarers.*
- c. [Circular Letter No.4204/Add.3](#) (2 March 2020) - *Operational Considerations for Managing Covid-19 Cases/Outbreak on Board Ships.*

- d. [Circular Letter No.4204/Add.2](#) (21 February 2020)- *Joint Statement IMO-WHO on the Response to the COVID-19 Outbreak.*
- e. [Circular Letter No.4204/Add.1](#) (19 February 2020) - *Implementation and Enforcement of Relevant IMO Instruments.*
- f. [Circular Letter No.4203.Add.1](#) (12 February 2020) - *Novel Coronavirus (2019-nCoV)*, menyediakan informasi dan panduan, berdasarkan rekomendasi yang dikembangkan oleh WHO dan DHMOSH, PBB tentang tindakan pencegahan untuk meminimalisir virus corona terhadap delegasi yang menghadiri pertemuan di IMO.
- g. [Circular Letter No.4204](#) (31 January 2020) - *Novel Coronavirus (2019nCoV)*, menyediakan informasi dan panduan, berdasarkan rekomendasi yang dikembangkan oleh WHO, tentang tindakan pencegahan untuk meminimalisir virus corona terhadap kru, penumpang dan orang-orang yang berada di kapal.

Sejauh ini, IMO mengambil langkah untuk mencegah penyebaran virus corona agar tidak semakin meluas. *Campaign* terkait tindakan pencegahan coronavirus, saat ini masih dirasa sebagai langkah tepat. Hal ini dilakukan agar pelabuhan dan pelayaran dunia dapat terus beroperasi. Bayangkan jika pelabuhan tutup total, seberapa besar dampak kerugian yang akan terjadi. Langkah ini masih akan terus *terupdate* menyesuaikan kondisi yang terjadi nantinya.

Beberapa negara telah melakukan pembatasan pelabuhan untuk menekan penyebaran Covid-19 seperti Cina, Jepang, Amerika Serikat, Singapore, Australia, Turki dsb, dikutip dari *Ship-technology*. Di Singapore, *Maritime and Port Authority of Singapore* (MPA) melakukan *screening* temperatur di seluruh pintu pemeriksaan laut Singapore termasuk terminal Ferry dan Cruise, serta pendatang yang

memiliki history perjalanan dari Hubei atau memiliki passport *People's Republic of Cina* (PRC) yang disahkan di Hubei akan dilarang masuk bahkan dilarang transit di Singapore. Di Turki, telah mengambil langkah-langkah untuk menekan penyebaran Covid-19 dengan pembatasan kapal pesiar dari pelabuhan. Pembatasan pelabuhan–pelabuhan tersebut sebagai upaya pencegahan virus corona, alhasil hal ini mempengaruhi rantai pengangkutan komoditas (ekspor–impor) dunia. Tak terkecuali bisnis ekspor–impor di Indonesia. Dilansir dari surat kabar *Bisnis.com*, Ketua Umum Indonesia National.

Shipowners' Association (INSA) Carmelita Hartoto menuturkan, “Tingkat keterisian kapal untuk kegiatan ekspor dan impor pasti turun. Pasanya, pelayaran ekspor dan impor Indonesia masih didominasi oleh pelayaran nasional”. Terhambatnya rantai pengangkutan tersebut, secara langsung berdampak pada Industri pelayaran. Industri pelayaran akan sepi order pengangkutan barang, biaya operasional meningkat karena adanya prosedur *screening* di pelabuhan tujuan yang memperpanjang waktu pelayaran, dan tentunya juga harus menjalankan surat edaran IMO.

Akan tetapi, jika ditelisik lebih lanjut lagi, terganggunya rantai pengangkutan tak hanya mempengaruhi Industri pelayaran saja, juga akan menimbulkan efek domino yang mempengaruhi industri lainnya, seperti penyelesaian proyek mundur karena terhambatnya pengiriman barang, industri manufaktur tidak beroperasi karena raw material tidak tersedia, komoditas rusak di tengah jalan karena kedatangan kapal melebihi ETA, *maintenance* kapal terhambat karena menurunnya *income* industri pelayaran akibat sepi pengiriman, dsb. Efek-efek domino inilah yang perlu diwaspadai pula.