

Peran Pelindo dalam Lalu Lintas Perdagangan Luar Negeri di Pelabuhan Makassar Pada Masa Pandemi Covid-19

Nur Aliyah Zainal, Farahdiba Rahma Bachtiar, Andi Annur Aisyah, Nurul Huda
Rahmadani

Universitas Islam Negeri Alauddin Makassar

Email: nur.aliyah@uin-alauddin.ac.id & farahdiba.rahma@uin-alauddin.ac.id

ABSTRAK

Lalu lintas perdagangan dunia sangat kompleks karena melibatkan berbagai aktor, melintasi berbagai rute, mendistribusikan berbagai barang dan menggunakan berbagai alat transportasi. Meski demikian, perdagangan internasional yang menggunakan moda transportasi laut masih mendominasi. Sayangnya, Pandemi Covid-19 menyebabkan dampak yang luas termasuk dalam perdagangan internasional yang dilakukan Indonesia. Untuk itu penelitian ini berupaya untuk meneliti mengenai peran PT Pelabuhan Indonesia IV (Pelindo) dalam arus perdagangan Internasional yang secara khusus berfokus kepada arus perdagangan internasional di Pelabuhan Soekarno Hatta Makassar selama masa Pandemi Covid-19? Kedua, menelusuri apa kendala Pelindo dalam arus perdagangan Internasional di Pelabuhan Soekarno Hatta terutama di masa pandemi Covid-19? Penelitian ini menggunakan pendekatan kualitatif untuk mencermati lebih dalam dua fokus penelitian tersebut. Adapun data yang digunakan adalah data primer yang diperoleh dari wawancara dan data sekunder yang berasal dari studi kepustakaan. Menggunakan konsep transportasi laut dan teori mengenai peran pemerintah serta teori perdagangan internasional, penelitian ini menemukan bahwa PT Pelindo Makassar berperan besar dalam mengatur arus lalu lintas barang peti kemas yang masuk maupun keluar dari Pelabuhan Makassar. PT Pelindo Makassar sebagai satu-satunya perusahaan BUMN yang ditugasi negara menjadi vital dalam memastikan arus perdagangan internasional dapat berjalan bahkan di masa Pandemi Covid-19. Adapun di masa Pandemi Covid-19, meski volume perdagangan internasional terdampak oleh kebijakan Pembatasan Sosial Berskala Besar (PSBB) dan sering kali menghadapi keterlambatan dan karantina, namun PT Pelindo Makassar mampu bertahan karena telah memiliki sistem yang terintegrasi dengan stakeholder lainnya. Sehingga, tidak menghadapi kendala yang begitu besar. Data ini diperoleh dari data wawancara langsung baik oleh PT Pelindo Makassar sendiri maupun rekanan yang menggunakan jasa BUMN tersebut.

Kata kunci: perdagangan internasional, Pelindo, peran negara

ABSTRACT

World trade traffic is very complex because it involves various actors, crosses various routes, distributes various goods and uses various means of transportation. However, international trade using sea transportation still dominates. Unfortunately, the Covid-19 Pandemic has had a broad impact, including on international trade conducted by Indonesia. For this reason, this research seeks to examine the role of PT Pelabuhan Indonesia IV (Pelindo) in international trade flows, specifically focusing on international trade flows at Soekarno Hatta Port, Makassar during the Covid-19 pandemic. Second, exploring what are Pelindo's obstacles in international trade flows at the Soekarno Hatta Port, especially during the Covid-19 pandemic? This study uses a qualitative approach to examine more deeply the two research focuses. The data used are primary data obtained from interviews and secondary data derived from literature studies. Using the concept of sea transportation and theories regarding the role of government as well as international trade theory, this research finds that PT Pelindo Makassar plays a major role in regulating the flow of container traffic entering and leaving the Port of Makassar. PT Pelindo Makassar, as the only state-owned company assigned by the

state, is vital in ensuring that international trade flows can continue even during the Covid-19 pandemic. Meanwhile, during the Covid-19 Pandemic, even though international trade volume was affected by the Large-Scale Social Restrictions (PSBB) policy and often faced delays and quarantine, PT Pelindo Makassar was able to survive because it had an integrated system with other stakeholders. So, do not face such a big obstacle. This data was obtained from direct interview data both by PT Pelindo Makassar itself and partners who use the services of the BUMN.

Keywords: *International Trade, Pelindo, State Role*

PENDAHULUAN

Dalam Hubungan Internasional baik secara praktis maupun teoritis, sebagaimana individu tidak ada satu negara pun di dunia ini yang dapat mewujudkan kebutuhannya sendiri. Seluruh negara di dunia tentu harus berinteraksi atau memerlukan hubungan kerjasama dengan negara lain untuk dapat memenuhi kebutuhannya. Kerjasama tersebut bisa dalam berbagai bentuk seperti kerjasama bilateral, regional dan multilateral dan bisa mencakup berbagai bidang seperti budaya, politik dan ekonomi. Kerjasama bidang ekonomi sendiri ada banyak macamnya.

Kerjasama ekonomi dalam bidang moneter, perbankan dan juga perdagangan. Kerjasama perdagangan merupakan salah satu bentuk kerja sama paling awal yang dilakukan antar individu antar negara, negara dan negara, bahkan negara dan individu di seluruh dunia. Kerjasama dalam bentuk perdagangan ini tentunya dapat memberi sebuah feedback berupa menguatkan kerjasama dengan negara lain, transfer teknologi, penambah devisa negara, membuka lapangan kerjasama dan tentunya meningkatkan pertumbuhan ekonomi negara. Kerjasama perdagangan dilakukan untuk memperkuat perdamaian dan kemakmuran serta mengentaskan kemiskinan.

Kerjasama perdagangan sendiri pada awalnya dan masih banyak dilakukan dengan menggunakan moda transportasi laut. Melalui jalur laut berbagai negara mengakses dan memperlancar perdagangan internasional atau perdagangan lintas batas. Secara histori, transportasi jalur laut serta perdagangan lintas batas yang ada di Indonesia diklaim merupakan jalur yang masuk dalam kondisi yang strategis dan kuat, karena ada di tengah dua kontinen yaitu Australia serta Asia, dan juga dua samudera yakni Hindia dan juga pasifik. Pada praktiknya perdagangan secara lintas batas atau perdagangan internasional sendiri memiliki makna yang sama dengan perdagangan ekspor-Import, yang di mana ekspor sendiri adalah suatu aktivitas transaksi jual baik barang ataupun jasa yang ditujukan dalam ke luar negeri yang berasal dari dalam negara (Supardi, 2017).

Pada masa presiden Joko Widodo Jilid 1 di tahun 2014 hingga 2019, Jokowi mempunyai tujuan agar membuat Indonesia menjadi poros maritim dunia dengan menggunakan situasi strategis Indonesia yang diapit antara dua samudra dan benua yang diawali dari Indonesia kemudian Singapura serta Malaysia yang merupakan pintu akses utama dalam perdagangan Asia (Humphrey Wangke, 2018), guna merealisasi tujuan tersebut pada kepemimpinannya Jokowi akhirnya membuatkan tol laut, dimana tol laut ini adalah pelayaran jenis liner *multiport* atau trayek tetap, jadwal tetap singgah di beberapa pelabuhan yang dilaksanakan oleh Kementerian Perhubungan dan Ditjen Perhubungan Laut (Hubla) serta mengajak semua satuan pelaksana di daerah terkhusus kerjasama bersama pemerintah daerah (Maritim, 2023).

Menurut Anggota Indonesia National Shipowners Association (INSA) atau Asosiasi Pelayaran Nasional Capt Suptiyanto, transportasi laut terus berkembang karena dia berbeda dengan transportasi lainnya, karena yang pertama kapal paling efisien karena bisa mengangkut dalam jumlah lebih besar, yang kedua kapal aman karena regulasi pelayaran selalu diupgrade untuk keselamatan kapal, dan yang ketiga, lebih ramah lingkungan dimana regulasinya yang semakin ketat dalam mengatur pencemaran dalam pemakaian bahan bakar yang ramah lingkungan. Hampir 90% kegiatan perdagangan internasional dilakukan menggunakan transportasi laut. Hal ini merupakan semakin tinggi aktivitas perdagangan bebas (Lidya Julita Sembiring, 2017). Meskipun demikian, sejak pandemi Covid 19 melanda dunia yang berdampak pada ditutupnya pelabuhan air dan udara sehingga menghambat distribusi barang antar negara. Menurut International Air Transport Association menunjukkan adanya penurunan jumlah transportasi kargo internasional sampai pada bulan Maret 2020 sebesar 23% dengan kerugian mencapai US\$ 1,6 Milyar (Data, 2019).

Untuk itu keberadaan sarana dan prasarana transportasi laut yang merupakan salah satu hal yang penting bagi pengembangan wilayah Indonesia yang merupakan negara kepulauan. Pengembangan transportasi laut khususnya pelabuhan di Provinsi Sulawesi Selatan yang merupakan salah satu hal penting bagi pergerakan barang untuk menggerakkan roda perekonomian di Provinsi Sul-Sel. Makassar dikenal dengan armada maritim yang kuat dan pelabuhannya menjadi tempat bersandarnya kapal-kapal dari berbagai penjuru dunia.

Didalam sejarah maritim, Makassar merupakan titik temu antara jalur niaga di belahan Timur yaitu Maluku dan Papua, dan Barat yaitu Kalimantan, Malaka, Jawa, Asia Selatan dan juga Eropa. Utara yaitu Filipina, Jepang, dan Cina serta Selatan yaitu Nusa Tenggara dan Australia. Oleh karenanya Makassar bahkan sejak Kerajaan Gowa-Tallo sudah menjadi kota pelabuhan dan perdagangan luar negeri karena letaknya sangat strategis dalam jalur pelayaran nasional maupun internasional. Makassar merupakan salah satu kota di Indonesia yang melakukan kegiatan perdagangan luar negeri atau ekspor impor yang memberikan kontribusi terhadap perekonomian di Sulawesi Selatan (Makkelo, 2020).

Pelabuhan laut yang terdapat di Provinsi Sulawesi Selatan terdiri dari Pelabuhan Internasional, Pelabuhan Nasional, dan Pelabuhan Regional. Pelabuhan Makassar ini merupakan satu-satunya Pelabuhan Internasional yang terdapat di Provinsi Sul-Sel. Karena fungsinya yang sebagai Pelabuhan Internasional, pelabuhan tersebut memiliki volume bongkar muat barang paling tinggi baik dari dalam negeri maupun luar negeri (Beritasatu, 2022). Terminal Petikemas Makassar sendiri merupakan salah satu dari 25 pelabuhan strategis di Indonesia. Sebagai sebuah pelabuhan internasional, Terminal Peti Kemas Makassar memiliki peran dalam melayani kegiatan dan alih muat angkutan baik level nasional dan internasional dalam jumlah besar dan jangkauan pelayanan yang luas (Siahaan, 2015).

Pelabuhan Makassar merupakan pusat distribusi Indonesia Timur. Sarana dan prasarana pelabuhan Soekarno Hatta lebih Lengkap dimana panjang dermaga Soekarno 1350meter dan panjang dermaga Hatta 850 meter. Pelabuhan Makassar merupakan pangkalan Tol Laut berdasarkan keputusan Jenderal Perhubungan Laut Nomor Al.108/5/6/DJPL-2016 tentang jaringan trayek penyelenggara angkutan barang di laut tahun anggaran 2017. Dengan pembangunan Makassar New Port akan mempercepat keluar/masuknya arus barang, memperkuat posisi Pelabuhan Makassar sebagai pusat distribusi ke Indonesia Timur dan Asia Tenggara, dan meningkatkan konektivitas antar pulau (Nasution, 2018).

Sayangnya pada tahun 2020, seluruh dunia mengalami wabah Covid-19 atau yang disebut sebagai Coronavirus Disease 19 yang pada awalnya bermula di daerah wuhan Republik Rakyat Tiongkok yang pada akhirnya menyebar ke seluruh pelosok dunia yang berakibat menjadikan sistem dunia mengalami perubahan yang berbanding terbalik pada

seluruh sektor-sektor kehidupan manusia. Semua kegiatan menjadi dibatasi dikarenakan menyebarnya virus yang terjadi secara cepat dan berbahaya pada kesehatan manusia hingga kita tak dapat untuk beraktivitas dan berakibat seluruh perekonomian yang di dunia khususnya Indonesia menjadi menurun selama pandemic covid ini.

Penyebaran Covid 19 di Indonesia sendiri bermula ketika dua orang WNI dideteksi terkena virus pada bulan maret di tahun 2020. Oleh karena ini, pada saat itu kemudian Pemerintah mengeluarkan kebijakan yakni lockdown di semua negeri. Hingga secara otomatis semua aktivitas dan gerakan manusia terbatas guna menghalangi menyebarnya virus Covid ini. Pada 2 tahun fase pandemi yang telah terjadi menjadikan ekonomi semua negara-negara mengalami penurunan drastis. Didasarkan pada BPS (badan Pusat Statistik) bahwa tahun 2020 perekonomian Indonesia tidak mengalami pertumbuhan dan bahkan menurun hingga minus 2,07%. Pada triwulan kedua di tahun 2021 pertumbuhan ekonominya meningkat hingga 7,07% yang merupakan dampak positif dari sektor perdagangan yang tumbuh hingga 9,4% (Keuangan, 2019).

Meskipun di masa pandemi covid-19 kegiatan bongkar muat barang di Pelabuhan Makassar tidak mengalami penurunan. Untuk itu pelabuhan senantiasa dituntut untuk memiliki kinerja yang optimal dalam melaksanakan kegiatan jasa kepelabuhanan, terutama kegiatan bongkar muat barang di masa pandemi covid-19. Karena kegiatan ini merupakan salah satu hal penting untuk menggerakkan roda perekonomian di Provinsi Sulawesi Selatan. Tidak hanya itu saja sebagai salah satu penolong kebutuhan konsumsi masyarakat yaitu kebutuhan makan dan minum, obat-obatan serta kebutuhan yang lainnya harus tetap tersedia meskipun di masa pandemi covid-19. Namun untuk barang yang keluar atau ekspor mengalami sedikit penurunan. Dan yang paling tertekan dalam mengekspor barang ke Cina yaitu sekitar 60% sampai 70% termasuk impor dari negara tersebut. Tidak hanya itu saja ada beberapa negara lainnya yang menyusul termasuk negara-negara di Asia Timur seperti Jepang dan Korea dari selama masa pandemi Covid-19 (Maritim M. , 2020).

Ada beberapa instansi Pemerintah yang terlibat dalam melakukan pengawasan terhadap transportasi laut dan terminal peti kemas salah satunya adalah PT. Pelabuhan Indonesia (Persero) yang merupakan badan usaha milik Negara yang bergerak di bidang

logistik, terutama pengelolaan dan pengembangan pelabuhan. Berdirinya Pelindo sebagai perusahaan hasil integrasi ini adalah inisiatif strategis pemerintah selaku pemegang saham untuk mewujudkan konektivitas nasional dan jaringan ekosistem logistik yang lebih kuat. Konektivitas maritim -baik keterhubungan antar pelabuhan- pelabuhan di dalam negeri, maupun antara pelabuhan di dalam dan luar negeri- akan meningkat. Dengan memiliki kendali strategis yang lebih baik dan didukung oleh kemampuan finansial yang kuat, operasional bisnis Pelindo menjadi lebih terkoordinasi, terstandar dan efisien sehingga akan memberi keuntungan bagi masyarakat khususnya pengguna jasa Pelindo (Pelindo, 2019).

Berbeda dengan kondisi sebelum teknologi transportasi berkembang dan pembangunan infrastruktur belum menjadi prioritas, perdagangan internasional, biasanya hanya terkonsentrasi pada wilayah pusat saja yang memang menjadi pusat perdagangan nasional seperti Jabodetabek. Namun arus barang dan jasa internasional bisa menjangkau daerah-daerah lain yang juga merupakan wilayah tempat berlangsungnya perdagangan internasional, seperti di Sulawesi Selatan khususnya di Kota Makassar. Sehingga penting untuk diteliti tentang perdagangan internasional yang berlangsung di daerah seperti di Sulsel.

Berdasarkan latar belakang diatas peneliti tertarik untuk mengkaji lebih dalam mengenai Peran Pelindo dalam Lalu Lintas Perdagangan Internasional di Pelabuhan Soekarno Hatta Makassar Pada Masa Pandemi Covid-19”. Adapun yang menjadi fokus peneliti adalah bagaimana peran Pelindo dalam arus perdagangan Internasional yang masuk ke Pelabuhan Soekarno Hatta Makassar selama masa Pandemi Covid-19? Kedua, apa kendala Pelindo dalam arus perdagangan Internasional di Pelabuhan Soekarno Hatta Makassar di masa pandemi Covid-19? Kedua pertanyaan tersebut menjadi inti dari penelitian ini.

KERANGKA ANALISIS

Perdagangan Internasional

Perdagangan diartikan sebagai suatu kegiatan tukar menukar yang didasarkan atas kehendak sukarela dan kesepakatan bersama. Semua pihak harus memiliki kebebasan untuk menentukan untung rugi dari pertukaran tersebut. Secara umum, negara-negara melakukan perdagangan internasional karena adanya perbedaan faktor produksi. Alasan lainnya adalah skala ekonomi dalam produksi. Suatu negara secara rasional hanya melakukan produksi sesuai dengan skala produksi terhadap sejumlah barang tertentu. Perdagangan internasional

aktivitas jual beli yang dilakukan oleh penduduk atau warga negara yang berbeda untuk mendapatkan keuntungan. Perdagangan internasional juga disebut perdagangan dunia karena melibatkan 2 negara atau lebih dalam proses transaksi pertukaran barang dan jasa. Perdagangan internasional ini mencakup 2 aktivitas yaitu ekspor dan impor, ekspor dimaknai dengan penjualan barang dan jasa yang dikirim ke luar negara, sebaliknya impor adalah pembelian barang dan jasa yang berasal dari luar negara.

Menurut Nazaruddin Malik, Perdagangan internasional memberikan keuntungan dan manfaat bagi negara-negara yang melakukannya, seperti memperkuat hubungan antar negara baik secara bilateral maupun multilateral, memberikan peluang bagi negara-negara untuk saling membantu dalam percepatan pembangunan di dalam negeri masing-masing, mendapatkan devisa asing yang diperoleh dari para investor ke beberapa proyek yang potensial baik milik pemerintah maupun swasta, membuka luas lapangan pekerjaan, mendapatkan keuntungan baik internal dan eksternal negara dan sebagainya (Purba, 2021). Menurut (Salvatore, 1997) teori perdagangan Internasional ini menganalisis penyebab adanya perdagangan lintas batas tersebut dan juga melihat bagaimana keuntungan yang didapatkan. Di dalam teori perdagangan Internasional berisi tentang kebijakan yang diambil oleh pengambil keputusan terkait dengan aturan-aturan dagang sebagai Proteksionisme, dampak dari dagang secara internasional serta pembatasan perdagangan. Oleh karena itu untuk mendukung adanya transaksi dari perdagangan internasional ini, dibentuklah sistem neraca pembayaran untuk menghitung berapa pendapatan yang diterima oleh sebuah negara dan berapa jumlah biaya yang harus dikeluarkan oleh satu negara ke negara penerima. Selain itu dibentuk pula sistem yang disebut sebagai pasar valuta asing yang berfungsi sebagai tempat terjadinya penukaran mata uang satu negara yang akan diberikan kepada negara tersebut.

Selain itu (Salvatore, 1997) juga menyebutkan bahwa pengetahuan tentang perekonomian internasional dan mikro ekonomi merupakan aspek ataupun dasar yang paling penting mengenai kebijakan dan teori dagang secara internasional tersebut. Harga relatif satu komoditas sangat berhubungan dengan individu yang dijadikan sebagai unit tunggal. Di sisi lain, dikarenakan penerimaan pembayaran yang akan diterima oleh suatu negara sangat

berhubungan dengan neraca pembayaran, kemudian penyesuaian berpengaruh terhadap tingkat pendapatan nasional serta indeks harga umum, oleh karena itu dua hal tersebut memperlihatkan bagaimana perdagangan internasional bekerja melalui ilmu ekonomi dan makroekonomi.

Transportasi Laut

Transportasi laut merupakan salah satu nadi perekonomian Indonesia. Dan jika transportasi laut terganggu atau memiliki masalah, maka perekonomian nasional juga terganggu. Untuk ini dalam pembangunan transportasi laut tidak hanya berorientasi pada skala nasionalnya saja, tetapi juga harus berorientasi pada skala regional dan internasional. Karena dengan dilaksanakannya perdagangan luar negeri menggunakan transportasi laut dapat memuat barang dengan kapasitas yang lebih besar dibandingkan dengan transportasi darat maupun udara (Laut, 2014).

Transportasi diklasifikasikan dalam beberapa jenis yaitu, udara, laut, dan darat. Namun dalam kegiatan perdagangan luar negeri sebagian besar dilakukan menggunakan transportasi laut daripada transportasi lainnya. Karena sesuai dengan kondisi letak geografis Indonesia yang merupakan negara kepulauan yang terpisah oleh laut negara lainnya. Dalam kegiatan perdagangan luar negeri, didominasi oleh mode transportasi laut dalam proses pengangkutannya, sehingga ukuran volume ekspor seharusnya berfokus pada transportasi laut. Karena keberhasilan dalam pembangunan sangat ditentukan oleh sektor transportasi, karena itu sektor transportasi harus dibina agar dapat menghasilkan jasa transportasi yang handal, berkemampuan tinggi dan diselenggarakan secara terpadu, tertib, lancar aman nyaman, dan efisien dalam menunjang sekaligus menggerakkan dinamika pembangunan, mendukung mobilitas manusia, barang dan jasa, mendukung pola distribusi nasional serta mendukung pengembangan wilayah dan dapat meningkatkan hubungan internasional (Hasoloan, 2013).

Dalam hal ini pemerintah mempunyai peranan penting sebagai pembina sehingga ia berkewajiban untuk menyusun rencana dan merumuskan kebijakan, mengendalikan dan mengawasi perwujudan transportasi. Untuk itu tanggung jawab dalam penyelenggaraan transportasi menjadi wewenang pemerintah. Pelaksanaan dalam perhubungan dapat meliputi perhubungan Darat, Perhubungan Laut, dan Perhubungan Udara untuk dapat meningkatkan mobilitas barang, jasa, dan manusia. Dengan keberadaan sarana dan prasarana transportasi

laut yang merupakan salah satu hal penting bagi pengembangan wilayah Indonesia yang merupakan negara kepulauan. Dalam pengembangan transportasi laut khususnya kapal-kapal di Pelabuhan Soekarno Hatta Makassar merupakan hal penting bagi pergerakan penumpang maupun barang untuk menggerakkan roda perekonomian Sulawesi Selatan. Perdagangan luar negeri dilaksanakan melalui kapal-kapal pengangkut barang yang berada di Pelabuhan, arena kapal merupakan transportasi yang paling efisien dan dapat mengangkut barang dengan jumlah yang besar.

Menjadi sebuah negara yang memiliki banyak pulau, Wilayah Indonesia yang tersebar dari hinterland sangatlah berpotensi memiliki mekanisme transportasi yang sangat baik dan juga memiliki peran yang penting, mulai dari sistem pergerakan barang, sistem perkapalan, atau sistem pelayaran, dan juga jaringan transportasi jalan menuju pelabuhan. Untuk menyokong pelabuhan sebagai titik tumpu sebagai jalur distribusi barang utama lewat laut serta aktivitas transportasi, oleh karena itu pelabuhan memberikan fasilitas guna pembangunan masa depan.

Moda transportasi laut merupakan pilihan untuk mengangkut penumpang maupun barang dalam jumlah besar, kecepatan, dan biaya angkutan per ton mil, relatif rendah, dan sangat menguntungkan untuk proses pengangkutan barang maupun penumpang dalam jarak tempuh yang jauh terkhususnya pada wilayah kepulauan. Pengembangan transportasi jangka pendek dan menengah berdasarkan kriteria pengembangan jaringan transportasi nasional meliputi: fungsi kota dalam tata ruang nasional, pola produksi dan konsumsi, penumpang. Untuk daerah yang secara ekonomis tidak mempunyai potensi atau daerah yang belum berkembang, namun membutuhkan pelayanan transportasi, maka pelayanan transportasi berfungsi untuk membantu perkembangan ekonomi daerah tersebut. Sesuai dengan keputusan Menteri Perhubungan No. 33 Tahun 2001 tentang penyelenggaraan dan perusahaan angkutan laut yang menyebutkan bahwa Angkutan Laut adalah setiap kegiatan angkutan dengan menggunakan kapal untuk mengangkut penumpang, barang atau hewan dalam suatu perjalanan dari satu pelabuhan ke pelabuhan lain yang diselenggarakan oleh perusahaan angkutan laut.

METODE

Pendekatan penelitian yang digunakan dalam penelitian ini adalah pendekatan kualitatif. Pendekatan kualitatif merupakan pendekatan penelitian yang menggunakan non numerik data sebagai rujukan dalam menemukan jawaban masalah dan berupaya menggali lebih dalam suatu fenomena. Penelitian Peran Pelindo dalam arus lalu lintas Perdagangan Internasional di Pelabuhan Soekarno Hatta Makassar di Masa Pandemi Covid-19. Adapun penelitian kualitatif ini mengambil jenis penelitian lapangan (field research) untuk mencari dan mengumpulkan data yang diperlukan. Dimana datanya diambil langsung dari responden atau resource person (Sahir, 2021). Penelitian kualitatif dalam tulisan ini dimaksud untuk menggali suatu penelitian yang fakta, dan memberikan penjelasan terkait dengan berbagai realita yang ditemukan, Oleh karena itu, penelitian ini langsung mengamati di lapangan yang berhubungan langsung dengan Peran Pelindo dalam lalu lintas perdagangan Internasional di Pelabuhan Soekarno Hatta Makassar di masa Pandemi Covid-19.

PEMBAHASAN

Peran Pelindo dalam Arus Perdagangan Internasional yang masuk Ke Pelabuhan Soekarno Hatta Makassar Selama Masa Pandemi Covid-19

Perdagangan luar negeri merupakan satu dari banyaknya bidang yang memiliki peranan penting untuk mendukung Ekonomi nasional dalam suatu negara, khususnya di tengah perkembangan era globalisasi seperti saat ini. di globalisasi sekarang tentunya menandai bahwa adanya informasi maupun teknologi yang semakin melaju serta berkembang, menjadikan setiap aktor tak terkecuali negara terus berlomba-lomba untuk memanfaatkan kemudahan dari globalisasi dalam membangun perdagangan luar negeri yang lancar, aktif dan aman. Oleh karena itu, dalam rangka mewujudkan perdagangan luar negeri yang bertujuan untuk menopang perekonomian negara, dibutuhkan yang namanya jasa bongkar muat barang di Pelabuhan (Hasoloan, 2013).

Peran sebuah pelabuhan dalam aktivitas perdagangan luar negeri melalui jalur laut memang menjadi hal yang tidak kalah penting. Sebagaimana dari fungsi pelabuhan itu sendiri, bahwasanya sebagai instansi yang menyediakan sarana, prasarana dan fasilitas untuk bongkar atau memuat barang sebagai aktivitas penunjang (Perhubungan, 2022). Apalagi, di tengah jalinan interaksi negara satu dengan negara lainnya yang semakin kuat, sekaligus relasi bisnis multinasional, menjadikan volume perdagangan internasional juga justru

meningkat. Di saat yang bersamaan, jumlah barang yang masuk di suatu pelabuhan juga ikut meningkat.

Oleh karena demikian, maka dapat didefinisikan bahwasanya peran sebuah pelabuhan pada umumnya adalah sebuah badan atau lembaga yang memberikan aspek pelayanan kepada pengguna jasa guna mendukung aktivitas impor maupun ekspor satu negara. Untuk menghadapi volume perdagangan lintas batas yang terus meningkat, pihak pelabuhan juga akan terus meningkatkan pelayanannya agar memudahkan proses pelayaran kapal sehingga perjalanan dari kegiatan ekspor dan impor berjalan secara optimal.

Indonesia menjadi salah satu negara yang tengah berupaya mewujudkan pembangunan di segala sektor dalam rangka untuk meningkatkan perekonomian daerah hingga perekonomian nasional. Salah satunya adalah memaksimalkan peranan pelabuhannya sebagai sebuah unit penting dalam rantai aktivitas perdagangan luar negeri melalui jalur laut. Transportasi jalur laut ini selalu menjadi pilihan bagi pengguna jasa untuk memindahkan berbagai macam barang, dari suatu wilayah ke wilayah lainnya di belahan bumi melalui laut. Aktivitas tersebut istilahnya diketahui sebagai Impor ataupun ekspor inilah yang membutuhkan kendali dan perhatian besar, agar aktivitas perdagangan luar negeri ini terwujud secara efisien.

Sejak dahulu, Indonesia telah memiliki peranan penting dan dikenal dengan negara maritim. Terbentangnya dengan luas perairan Indonesia menjadikan negara ini senantiasa menjadi pusat perdagangan internasional, bahkan menjadi tempat persinggahan dari kapal-kapal yang berlayar di berbagai belahan di dunia (Hardiana & Trixie, 2021). Dengan menjadi tempat persinggahan para kapal pelayaran, menjadikan pelabuhan di Indonesia ini sering diisi oleh pedagang yang datang dari bermacam-macam kebangsaan oleh karena itu Indonesia selalu jadi pusat pelabuhan terbesar dan berperan penting. Apalagi, sejak masa kerajaan, kerajaan maritim yang begitu terkenal di wilayah Nusantara adalah Sriwijaya, Majapahit hingga Maluku yang memegang kunci jalur perdagangan dunia yang memuat bahan masakan khususnya rerempahan. semua pedagang yang berasal dari China maupun Gujarat membawa bahan masakan atau rempah-rempah yang diperoleh dari Nusantara,

khususnya Indonesia Timur lalu membawanya menggunakan kapal besar dengan tujuan ke Madagaskar, Eropa, Semenanjung Arab, dan Juga China.

Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran menunjukkan bahwa pelabuhan merupakan tempat yang terdiri atas daratan dan atau perairan yang memiliki batas-batas tertentu sebagai tempat berkegiatan pemerintah dan perusahaan dalam rangka proses perpindahan barang maupun orang dari satu wilayah ke wilayah lainnya. Secara fisik, pelabuhan menjadi tempat yang digunakan sebagai tempat berlabuhnya kapal, naik turunnya penumpang dan atau pun bongkar muat barang. Berdasarkan hal tersebut, pada umumnya pelabuhan dapat dikatakan sebagai sebuah tempat untuk persinggahan dan tempat kapal berlabuh, dimana pelabuhan tersebut memiliki fasilitas berupa keamanan dan keselamatan dalam berlayar, dan juga untuk menunjang aktivitas yang ada di pelabuhan tersebut (Adam & Dwiastuti, 2015).

Dalam rangka mengelola pelabuhan yang dimiliki Indonesia, pada akhirnya diputuskan untuk membentuk 4 pelindo yang terbagi ke berbagai kelompok wilayah tertentu. Pelindo I dibentuk berdasarkan PP No. 56 Tahun 1991 dengan tugasnya yang akan mengelola pelabuhan yang terletak di Provinsi Nanggroe Aceh Darussalam, Sumatera Utara, Riau dan Kepulauan Riau. Selanjutnya, Pelindo II yang dibentuk berdasarkan pada PP No. 57 Tahun 1991 mengelola pelabuhan yang tersebar ke 10 wilayah yakni Sumatera Barat, Jambi, Sumatera Selatan, Bengkulu, Lampung, Bangka Belitung, Banten, DKI Jakarta, Jawa Barat dan Kalimantan Barat. Adapun Pelindo III yang dibentuk berdasarkan PP No. 58 Tahun 1991 ini mengelola pelabuhan di 7 wilayah, yakni Jawa Timur, Jawa Tengah, Kalimantan Selatan, Kalimantan Tengah, Bali, Nusa Tenggara Barat dan Nusa Tenggara Timur. Yang terakhir, adalah Pelindo IV yang dibentuk sesuai PP No. 59 Tahun 1991 dengan mengelola Provinsi Kalimantan Timur, Kalimantan Utara, Papua Barat, papua, Maluku utara, maluku Sulawesi utara dan, Gorontalo, Sulawesi Tenggara, Sulawesi Tengah, dan Sulawesi Selatan (Pelindo, 2022).

Pelabuhan Indonesia (pelindo) yang merupakan salah satu daftar Bisnis Usaha Milik Negara dengan berada dalam jangkauan Kementerian BUMN yang sekaligus menjadi pihak Pemegang Saham Republik Indonesia. Keempat pembagian Pelindo tersebut pada akhirnya mengalami integrasi atau merger menyesuaikan pada aturan Pemerintahan No. 101 Tahun

2021 yakni menjadikan satu Pelindo yang kemudian dikenal dengan nama PT. Pelabuhan Indonesia (Nuralamsyah & Patunggu, 2022).

Pelabuhan yang ada di Provinsi Sulawesi Selatan ini yakni pelabuhan Soekarno Hatta kota Makassar merupakan satu diantara pelabuhan terbesar yang berada di Nusantara. Lokasi tepatnya yang ada Provinsi Sulawesi Selatan khususnya di pusat kota Makassar, ini terkenal dengan berbagai aktivitas bongkar dan muat barang yang datang maupun akan pergi ke luar negeri. Hal tersebut sesuai dengan informasi yang dimuat dalam laman Pelindo itu sendiri, bahwasanya di Sulawesi, Pelabuhan Soekarno Hatta menjadi pelabuhan yang mempunyai tingkat hilir-mudik kargo ya dan penumpang yang paling besar. Oleh karena itu sebabnya, pemerintah Indonesia memasukkan Pelabuhan yang ada di Provinsi Sulawesi selatan ini ke dalam daftar sebagai salah satu pelabuhan kelas utama (Pelindo, 2021)

Fasilitas di Pelabuhan Soekarno Hatta Makassar

FASILITAS		P (M)	L (M)	mLWS
Dermaga Soeharto	Multipurpose	1.460	11	-9
Dermaga Poetere	Multipurpose	574	10	-3

FASILITAS	LUAS (M2)	KAPASITAS	SATUAN
Lapangan Penumpukan	56.812	740.588	TEU's/Thn
Gudang	11.659	729.495	(Ton/M³)/Thn
Terminal Penumpang	6.608	4.806	Orang
Terminal Kendaraan	10.815	40.000	Unit/Thn

Sumber: Pelindo, 2023

Berdasarkan gambar di atas, ditunjukkan bahwasanya Pelabuhan Soekarno Hatta ini memiliki sejumlah fasilitas. Fasilitas tersebut diciptakan dengan tujuan untuk melancarkan aktivitas pelayaran kapal yang memuat barang dan jasa untuk dipindahkan dari satu wilayah ke wilayah lainnya. Ada pun fasilitas yang dimaksud ialah terdiri dari yang dirincikan sebagai berikut:

1. Pelabuhan tersebut menyediakan dermaga yang di khususkan untuk petikemas dan luasnya memiliki luas sebesar 362meter serta maksimum draft kurang dari 16 meter yang digunakan untuk aktivitas muat dan bongkar kapal atau container,

2. Lapangan Penumpukan Petikemas (Container Yard), Karakteristik CY di MNP terdiri dari 14 blok dimana blok A, B, C, D, E digunakan sebagai blok muatan (blok E digunakan karena blok A dalam masa perbaikan) dan blok F,G,H,J sebagai blok bongkaran. Luas area lapangan penumpukan di Makassar New Port adalah 7.1 Ha, Ground Slots sekitar 2,959 dengan jumlah maksimal tinggi tier adalah 4 tumpukan, dan dwelling time di Makassar New Port yaitu 7 hari.
3. *Reefer Plugging Station* yang merupakan tempat mensuplai daya ke *reefer container* yang membutuhkan temperatur tertentu, dilengkapi dengan unit plug yang sesuai dengan kebutuhan daya *reefer container*. Jumlah station yang dimiliki yaitu sebanyak 14 bangunan dimana setiap bangunan memiliki lantai dua. Tiap lantai memiliki *plugging* sebanyak 14 buah sehingga satu station dengan dua lantai memiliki 28 *plugging* yang dapat digunakan untuk mengalirkan listrik ke *container reefer* dengan kapasitas 28 box/station (bila full) dengan tumpukan maksimal 2 tier. Jadi total *plugging* dari 14 station yaitu 392plug.
4. Bengkel (*Maintenance Workshop*), mekanisme kegiatan bongkar muat di terminal peti kemas mengakibatkan perlunya pemeliharaan dan perbaikan peralatan yang digunakan dalam proses bongkar muat, serta perbaikan peti kemas.
5. *Main Office*, Main office di Makassar New Port ini sendiri terdiri atas 4 lantai dengan pembagian ruangan yang sesuai dengan pembagian kerja masing-masing.
6. *Gate*, gerbang keluar masuknya petikemas yang dilengkapi dengan jembatan timbang. Karakteristik gate di Terminal Petikemas Makassar New Port, yaitu; Gatelane: In 3, Out 2 dan Weighbridge.

Sekitar akhir tahun 2019, seluruh masyarakat internasional merasa panik ketika disinyalir adanya wabah penyakit yang belum pernah terjadi sebelumnya. Wabah tersebut mulanya terlihat pada November 2019 di Wuhan, Tiongkok yang kemudian berakhir di seluruh sudut-sudut dunia, termasuk Indonesia. Dengan terjadinya pandemic corona ini, semua negara-negara berusaha mengambil kebijakan proteksi untuk menghalau laju pertumbuhan Covid-19 di wilayah teritorialnya sendiri. Dengan cara menutup akses pintu perjalanan wisata dalam negeri maupun ke luar negeri dan membatasi pergerakan masyarakat lokal. Percepatan Penanganan Coronavirus Disease (Covid-19). Setelah merebaknya kasus penyebaran Virus Corona ini tentunya menyebabkan adanya disrupsi besar terhadap arus

pergerakan interaksi sosial terhadap kehidupan umat manusia. Situasi tersebut mengharuskan seluruh masyarakat agar siap siaga dengan kerangka sosial yang baru ini sejalan dengan adanya Virus Corona (DetikNews, 2022).

Pandemi COVID 19 ini bukan saja menghantam sisi keamanan manusia, melainkan pula ikut mempengaruhi sektor-sektor kehidupan lainnya seperti ekonomi, sosial dan budaya (Keuangan, 2022). Hal tersebut pun juga mempengaruhi terjadinya penurunan produktivitas di berbagai pelabuhan yang ada di dunia, tidak terkecuali Pelabuhan Soekarno Hatta Makassar. Di Indonesia, jika dibandingkan sebelumnya pelabuhan-pelabuhannya juga menghadapi pandemi COVID 19 ini dengan penurunan produktivitas atas ekspor impor hingga proses perpindahan manusia. Pelabuhan Soekarno Hatta Makassar, mengalami penurunan kunjungan kapal dan volume bongkar muat. Hal tersebut sesuai pada apa yang dikatakan oleh salah satu staf yang di Pelindo yakni Pak Tian melalui wawancara:

"Waktu itu, kondisi sangat parah. Kami di Pelindo sebagai gerbang keluar masuk barang. Ketika waktu lockdown dilaksanakan, dimana setiap saat dilakukan yang namanya patroli, otomatis secara perdagangan langsung terasa mengalami down. Di satu sisi, logistik tingkat nasional ini masuk melalui Pelabuhan Soekarno Hatta yang datang dari Pulau Jawa. Sebagai kota yang dikenal dengan tingkat konsumsi tinggi, Makassar ini sangat membutuhkan muatan dari luar untuk konsumsi masyarakat. Namun, saat terjadi COVID 19, konsumsi masyarakat yang menurun juga berdampak pada keluar masuk barang. (Tian, 2023)"

Berdasarkan apa yang disampaikan oleh Pak Tian, kita dapat mengambil kesimpulan bahwasanya penurunan bongkar muat yang terjadi di Pelabuhan Soekarno Hatta Makassar ini disebabkan karena pengaruh kebijakan pembatasan sosial yang dikeluarkan oleh pemerintah. Adanya PSSB atau Pembatasan Sosial Skala Besar memang diambil oleh pemerintah Indonesia sebagai sebuah tindakan antisipasi. Keputusan tersebut pertama kali dikeluarkan pada 5 Juni 2020. Kebijakan pembatasan sosial ini diciptakan dalam rangka untuk memutus tali rantai penyebaran COVID 19. Meski demikian, dampak yang ditimbulkan dari kebijakan pembatasan sosial skala besar ini mempengaruhi penurunan aktivitas ekonomi masyarakat. Dengan pembatasan skala sosial, masyarakat pun juga memiliki daya beli yang menurun sehingga mempengaruhi pertumbuhan ekonomi dan aktivitas distribusi barang.

Wilayah Makassar juga menjadi wilayah yang tidak lepas dengan terjadinya penurunan pertumbuhan ekonomi yang terjadi secara drastis akibat dampak nyata dari pandemi COVID 19. Dalam kurun tahun 2016 sampai tahun 2019, Kota Makassar dapat menaikkan laju pertumbuhannya perekonomian. Namun setelah dihadapkan dengan pandemi COVID 19, Kota Makassar justru kian menurun (AntaraNews, 2021). Lebih lanjut, disebutkan pula bahwa menurunnya pertumbuhan ekonomi akibat pandemi COVID 19 juga pada akhirnya menjadi sumbangsih atas terjadinya pengangguran yang juga semakin meningkat dan menurunnya pendapatan daerah.

Memahami penurunan kegiatan muat dan juga bongkar barang yang ada pada Pelabuhan di kota Makassar tersebut, tidak membuat Pelindo berdiam diri. Instansi yang bergerak dalam Jasa maritim yang dimiliki oleh negara ini yaitu PT Pelabuhan Indonesia pun membuat sejumlah aturan-aturan strategis yang disiapkan untuk menghadapi pandemi COVID 19. Tujuan diberlakukannya strategis tersebut cukup sederhana, dimana Pelindo menginginkan agar aktivitas perseroan terus berjalan. Ketiga strategis ini yaitu memberlakukan perhubungan mekanisme pengintegrasian serta layanan operasional pelabuhan setiap saat atau 24 jam selama 7 hari Standar Operasional dan protokoler kesehatan (AntaraNews, 2022). Beberapa instansi pemerintahan bahkan pelaku bisnis mengalami kendala dalam proses berjalannya aktivitas kerja sehari-hari. Namun, PT Pelindo Terminal 1 Peti Kemas Kota Makassar yang notabeneanya memang dibangun berdasarkan sistem menjadikan pelabuhan ini telah terbiasa dengan menjalankan kerja yang berbasis jaringan dan komputer. Hal tersebut yang menjadikan PT Pelindo ini dapat tetap eksis bekerja meski di tengah pandemi COVID 19 sedang berlangsung.

PT Pelindo Terminal 1 Peti Kemas Kota Makassar menangani perpindahan barang yang dikemas ke dalam berbentuk kontainer. Perpindahan barang tersebut yang berasal dari luar maupun dalam negeri ini bersandar atau mengalami muat dan bongkar pada Pelabuhan Indonesia Terminal 1 Petikemas Provinsi Sulawesi Selatan Kota Makassar. Di pelabuhan ini sendiri, alur impor dan ekspor ini didominasi oleh China. Dimana alur perjalanan perpindahan barang memang dilakukan secara langsung dari Pelabuhan Soekarno Hatta Makassar menuju China. Berbeda dengan perjalanan barang yang menuju Amerika dan Eropa yang perlu melakukan transit terlebih dahulu di pelabuhan Surabaya. Sebagai instansi yang menangani bongkar muat untuk aktivitas ekspor dan impor, kebanyakan produk yang

ditangani oleh PT Pelindo Terminal 1 Peti Kemas Kota Makassar ini kebanyakan bahan baku seperti rumput laut, udang dan berbagai makanan yang membutuhkan bantuan alat pendingin.

Kendala Pelindo dalam Arus Perdagangan Internasional di Pelabuhan Soekarno Hatta Makassar di Masa Pandemi Covid-19

Berdasarkan Kementerian Kesehatan Republik Indonesia, bahwasannya data perkembangannya Coronavirus Disease (Covid-19) di Provinsi Sulawesi Selatan di Desember 2020 terdapat sejumlah kasus terinfeksi Covid dengan konfirmasi keseluruhan sebesar 30.568, kemudian total masyarakat yang sembuh dan bebas dari covid atau telah menyelesaikan karantina sebesar 25.86 dan masyarakat yang meninggal dunia sebesar 593. Oleh karena itu, berdasarkan data nasional Republik Indonesia total keseluruhan yang telah dikonfirmasi terkena Covid-19 pada Desember 2022 (kumulatif) sebesar 735.124 masyarakat dan total masyarakat sembuh 603.741, dan total keseluruhan yang meninggal dunia sebesar 21.944 hal tersebut dapat dilihat dalam data penyebaran covid di bawah ini:

Data Penyebaran Covid-19 Di Indonesia 2020

NO	PROVINSI	JUMLAH KASUS TANGGAL 30 DESEMBER 2020			JUMLAH KASUS SEMBUH			JUMLAH KASUS MENINGGAL		
		S/D 29/12 2020	30/12 2020	KASUS KUMULATIF	S/D 29/12 2020	30/12 2020	KUM	S/D 29/12 2020	30/12 2020	KUM
1	ACEH	8736	6	8742	7138	2	7140	358	0	358
2	SUMATERA UTARA	17977	89	18066	15244	84	15328	675	4	679
3	SUMATERA BARAT	23222	125	23347	20082	150	20232	501	1	502
4	RIAU	24715	141	24856	22915	112	23027	576	4	580
5	JAMBI	3157	35	3192	2321	50	2371	54	1	55
6	SUMATERA SELATAN	11624	110	11734	9419	46	9465	606	4	610
7	BENGKULU	3491	40	3531	2472	75	2547	117	0	117
8	LAMPUNG	6127	64	6191	4090	87	4177	263	6	269
9	BANGKA BELITUNG	2192	90	2282	1628	34	1662	33	1	34
10	KEPULAUAN RIAU	6933	35	6968	5970	43	6013	172	0	172
11	DKI JAKARTA	179660	2053	181713	161243	1674	162817	3228	21	3249
12	JAWA BARAT	81322	1233	82555	68353	1208	69561	1159	2	1161
13	JAWA TENGAH	79826	951	80777	53428	439	53867	3422	79	3501
14	DI YOGYAKARTA	11602	295	11898	7718	338	8056	249	11	260
15	JAWA TIMUR	82321	695	83016	70467	911	71378	5701	61	5762
16	BANTEN	17729	172	17901	10309	6	10315	418	7	425
17	BALI	17257	157	17414	15825	107	15932	506	9	515
18	NUSA TENGGARA BARAT	5534	65	5599	4442	60	4502	270	1	271
19	NUSA TENGGARA TIMUR	2088	53	2141	1131	69	1200	44	4	48
20	KALIMANTAN BARAT	3078	15	3093	2672	37	2709	27	0	27
21	KALIMANTAN TENGAH	9616	56	9672	7291	65	7356	268	0	268
22	KALIMANTAN SELATAN	15163	74	15237	13649	120	13769	581	3	584
23	KALIMANTAN TIMUR	26393	319	26712	22218	237	22455	731	7	738
24	KALIMANTAN UTARA	3684	56	3740	2060	203	2263	55	1	56
25	SULAWESI UTARA	9549	34	9583	6861	126	6987	305	4	309
26	SULAWESI TENGAH	3188	169	3357	1807	13	1820	106	0	106
27	SULAWESI SELATAN	30030	538	30568	25440	421	25861	585	8	593
28	SULAWESI TENGGARA	7806	63	7869	6801	94	6895	145	2	147
29	GORONTALO	3688	7	3695	3263	20	3283	101	0	101
30	SULAWESI BARAT	1896	18	1914	1536	6	1542	34	0	34
31	MALUKU	5693	0	5693	4459	0	4459	79	0	79
32	MALUKU UTARA	2754	6	2760	2309	42	2351	89	0	89
33	PAPUA	13130	31	13161	6838	150	6988	146	0	146
34	PAPUA BARAT	5941	5	5946	5384	29	5413	99	0	99
	Dalam Proses Verifikasi di Lapangan	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	TOTAL	727122	8002	735124	596783	6958	603741	21703	241	21944

Sumber: Kementerian Dinas Kesehatan Republik Indonesia, 2020

Pandemi Covid-19 yang melanda dunia itu berakhir di awal tahun 2023 setelah sebelumnya terjadi sekitar 4 tahun yang bermula di akhir 2019 menjadi fase kelumpuhan segala sektor dan sebuah hambatan dan kendala yang terbaru bagi seluruh dunia dengan magnitudo serta spektrum yang tidak ada yang terjadi sebelumnya pada sejarah peradaban manusia. Berdasarkan perseptif, masyarakat maupun dari seluruh elemen memperkirakan atau berasumsi bahwasannya fase kelumpuhan ini secara langsung akan membentuk sebuah badai yang keras memukul perekonomian dan mengancam keamanan manusia. Adanya hal-hal yang masih belum ditafsirkan, ketidakpastian, serta penularan covid yang mengancam, oleh karena itu adanya supresi, sosial yang dibatasi (lockdown) serta adanya pengambilan keputusan atau regulasi masing-masing negara yang sangat ketat, menjadi sebuah keseharusan yang harus ditempuh sedari awal. Indonesia sendiri juga ikut ada di dalam pusaran badai ekonomi dan kesehatan seperti yang dirasakan oleh 200 negara-negara lainnya, mengharuskan Indonesia mengambil langkah dan kebijakan yang tepat serta tidak tumpang tindih antara kebijakan lainnya. Begitu pula dengan Instansi ataupun badan-badan pemerintahan yang turut mengalami kendala dan keterbatasan selama Fase Covid-19 ini. Salah satunya ialah PT. Pelabuhan Indonesia atau Pelindo yang berada dibawah naungan Kementerian BUMN (Badan Usaha Milik Negara).

Sebagai Instansi yang melakukan pengelolaan SOP pada pelabuhan dan mengembangkan kegiatan di sektor Kepelabuhan, tentu saja Pelindo mengalami kendala dan hambatan yang besar selama Pandemi Covid-19. Guncangan yang besar tersebut memaksa pemerintah dan juga Pelabuhan Indonesia turut memutar otak agar sistem dalam sektor pelabuhan dapat tetap berjalan ditengah pembatasan dan penutupan lalu lintas internasional. Pelindo sendiri yang merupakan instansi atau perusahaan yang berfokus pada bidang logistic tentunya tidak memiliki pilihan lain, melihat bahwasannya logistic sendiri adalah semua kebutuhan bagi sektor-sektor lainnya, di mana sektor tersebut sangat butuh pendistribusian jasa ataupun barang hingga diperlukannya adaptasi dan kesesuaian terhadap aturan baru dengan jaringan pasokan global dengan penyesuaian.

Digital dan kesiagaan guna berlanjutnya rantai logistic pada era pandemic virus corona ini (Pelindo, 2023), Pelabuhan Soekarno Hatta Makassar di Masa Pandemi Covid-19 sangat merasakan pukulan besar atas dampak yang diakibatkan Covid 19, adanya adaptasi

dan regulasi baru memicu pertumbuhan arus kapal dan peti kemas sedikit menurun, utamanya ekspor – Impor barang ke China yang menurun sebesar 60% sampai 70% bahkan aktivitas impor yang berasal dari China itu sendiri. Pelabuhan Soekarno Hatta Makassar di Masa Pandemi Covid-19 sangat merasakan pukulan besar atas dampak yang diakibatkan Covid 19, adanya adaptasi dan regulasi baru memicu pertumbuhan arus kapal dan peti kemas sedikit menurun, utamanya ekspor – Impor barang ke China yang menurun sebesar 60% sampai 70% bahkan aktivitas impor yang berasal dari China itu sendiri.

Aktivitas ekspor maupun impor dari masing-masing kepunyaan negara mempunyai faktor-faktor produksi, kebebasan ekonomi, mampu dan ketidakmampuannya untuk melakukan produksi kebutuhannya, ilmu pengetahuan teknologi, serta aturan perdagangan global yang berbeda. Aktivitas ekspor sendiri merupakan sebuah mekanisme dengan cara menjual jasa ataupun barang di dalam negeri untuk keluar negeri berdasarkan aturan-aturan yang telah disediakan. Kegiatan ekspor adalah jasa dan juga barang yang diperjualkan untuk negara tujuan ekspor yang diantaranya jasa-jasa yang memiliki tahun tertentu, barang-barang, makanan, dan asuransi. Ekspor juga merupakan satu dari sekian sektor yang sangat berperan penting dalam perekonomian, baik dalam menjadi faktor pendorongnya sektor yang lain dari bidang ekonomi, mendorong satu industri yang akan mempengaruhi industri yang lain serta memperluas pasar antar berbagai negara (Sutedi, 2014).

Sedangkan impor merupakan aktivitas dengan membeli barang dari luar untuk dalam negeri. Dalam artiannya barang-barang yang dijual dari luar negeri dibeli untuk memenuhi seluruh kebutuhan dalam negeri. Seperti Indonesia yang mengimpor gandum, dikarenakan Indonesia tidak memiliki tumbuhan gandum. Oleh karena itu Indonesia melakukan impor gandum yang berasal dari luar negeri. Impor sendiri dapat kita artikan sebagai sebuah aktivitas membeli jasa maupun barang dari luar berdasar kepada adanya aturan kerjasama dari dua negara yang telah sepakat melakukan aktivitas impor. Selain itu impor dapat disebut sebagai aktivitas dagang dengan masuknya jasa maupun barang yang dari luar ke tanah air untuk keperluan seluruh elemen dan penduduk sesuai aturan-aturan yang telah disediakan (Yanuar, 2016).

Pandemi Corona Virus yang terjadi di seluruh dunia tentunya menjadi dampak yang berpengaruh pada aktivitas perdagangan Internasional terkhusus pada kegiatan ekspor – Impor Pelabuhan Soekarno Hatta Makassar dan ekonomi internasional, hal ini dikarenakan terbentuknya sebuah aturan PPKM dan juga PSSB atau dalam artiaanya lockdown yang diaplikasikan oleh berbagai negara di dunia terkhusus juga daerah-daerah, Provinsi Sulawesi selatan yakni kota Makassar juga terbilang sebagai daerah yang menerapkan aturan tersebut. Oleh karena itu hal ini tentunya sangat mempengaruhi terhadap aktivitas pengiriman barang, baik dari biaya yang meningkat serta adanya waktu ekstra. Selain itu terdapat pul protokol atau aturan terkait kesehatan yang menjadi penyebab naiknya biaya kirim logistik dan juga terdapat kebijakan berupa pelarangan kegiatan ekspor dan impor oleh berbagai komoditas yang telah ditentukan hingga mengakibatkan supply maupun demand menjadi terganggu, juga terjadinya perubahan terhadap rantai pasokan global pada beberapa negara, deperti Germany, USA dan juga China (Suryani, 2022).

KESIMPULAN

Peran PT Pelindo IV sebagai sebuah badan usaha atau lembaga memiliki tanggung jawab memberikan aspek pelayanan kepada pengguna jasa guna mendukung aktivitas ekspor dan impor di Indonesia. Sebagai sebuah BUMN, Pelindo di segala kondisi dan situasi harus dan telah mampu beradaptasi. Hal ini tercermin dari kondisi di masa Pandemi Covid-19, PT Pelindo IV masih berperan penuh dalam memberikan layanan terpadu dalam menangani layanan barang, menggunakan fasilitas seperti dermaga, gudang, lapangan penumpukan, dan penerimaan, pengiriman serta jasa pelayanan yang menunjang kegiatan yang ada di pelabuhan. Perusahaan Jasa kemaritiman milik negara tersebut pun berperan dalam melakukan sejumlah langkah strategis yang disiapkan untuk menghadapi pandemi COVID 19. Tujuan diberlakukannya strategis tersebut cukup sederhana, mengingat kepentingan logistik yang tidak bisa dihentikan, dimana Pelindo menginginkan agar aktivitas perseroan terus berjalan. Ketiga strategis tersebut adalah memberlakukan SOP dan protokol kesehatan, konektivitas sistem integrasi dan pelayanan operasi pelabuhan setiap saat atau 24 jam selama 7 hari.

Pandemi Corona Virus yang terjadi di seluruh dunia tentunya menjadi dampak yang berpengaruh pada aktivitas perdagangan Internasional terkhusus pada kegiatan ekspor – Impor Pelabuhan Soekarno Hatta Makassar dan ekonomi internasional, hal ini dikarenakan

terbentuknya sebuah aturan PPKM (Pemberlakuan Pembatasan Kegiatan Masyarakat)/ PSBB (Pembatasan Sosial Berskala Besar) atau *lockdown* yang diaplikasikan oleh berbagai negara di dunia termasuk Indonesia dan terkhusus juga daerah-daerah seperti Provinsi Sulawesi Selatan juga sebagai daerah yang menerapkan aturan tersebut. Selain itu dampak yang diakibatkan oleh Covid-19 ini juga mengakibatkan adanya keterlambatan dalam menangani kapal yang ada di pelabuhan itu sendiri, dikarenakan terdapat kapal yang *delay* atau keterlambatan, hal tersebut dikarenakan adanya masalah dalam mengurus dokumen-dokumen yang juga makan banyak waktu untuk sekedar memuat ataupun bongkar barang. Selain itu adapun karantina kapal yang bisa memakan waktu berhari-hari dikarenakan barang diperiksa satuan dan bukan *sample* sehingga dapat memicu keterlambatan kapal.

Untuk itu, penelitian ini mendorong agar pemerintah melalui Perusahaan BUMN seperti PT Pelindo IV maupun BUMN lainnya yang menyangkut hajat hidup orang banyak dapat menggunakan sistem digitalisasi agar siap menghadapi berbagai situasi dan kondisi agar dapat tetap mampu menjalankan perannya. Dengan kata lain, karena perusahaan-perusahaan tersebut merupakan perpanjangan tangan pemerintah, maka mereka harus meningkatkan pelayanannya. Dalam perekonomian, termasuk dalam sektor logistik BUMN memiliki peran penting untuk menjaga stabilitas harga, mengatur persaingan sebab BUMN seperti PT Pelindo IV merupakan alat utama bagi negara untuk menjalankan perannya sebagai pelaku ekonomi.

DAFTAR PUSTAKA

- Supardi, E. (2017). *Ekspor Impor, Penyelesaian Pembayaran Ekspor Impor dan Penanaman Resiko Ekspor Impor*. Yogyakarta: Deepublish.
- Maritim, J. (2023, July 4). *Tol Laut 2021 Trayek Bertambah dan Tantangan Imbalance Trade*. Retrieved from Jurnal Maritim: <https://jurnalmaritim.com/tol-laut-2021-trayek-bertambah-dan-tantangan-imbalance-trade/>
- Data, K. (2019, November 6). *Pandemi Dan Disrupsi Perdagangan Internasional*. Retrieved from [katadata.id: https://katadata.co.id/redaksi/indepth/5ed1ef9a32fe9/pandemi-dan-disrupsi-perdagangan-internasional](https://katadata.co.id/redaksi/indepth/5ed1ef9a32fe9/pandemi-dan-disrupsi-perdagangan-internasional)
- Makkelo, I. (2020). *Sejarah Makassar dan tradisi literasi*. Makassar: Lembaran Sejarah.

- Siahaan, W. (2015). Kualitas Pelayanan Kapal dan Kecepatan Bongkar Muat Kapal Terhadap Produktivitas Dermaga Petikemas Pelabuhan Makassar. *Warta Penelitian Perhubungan*, 27(5), 369-380.
- Nasution, F. G. (2018). *Peran Dinas Perhubungan Dalam Pengawasan Kendaraan Angkutan Barang Di Kota Medan*. Medan: Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara Medan.
- Kuangan, K. (2019, June 10). *Capaian Perekonomian Indonesia 2019 Tumbuh 5, 02 Cukup Baik Di Tengah Ketidakpastian Global. 2019*. Retrieved from Kemenkeu.go.id : <https://www.kemenkeu.go.id/publikasi/berita/capaian-perekonomian-indonesia-2019-tumbuh-5-02-cukup-baik-di-tengah-ketidakpastian-global>
- Maritim, M. (2020). *alam Kondisi Pandemi Covid-19, Operasional di Pelabuhan makassar Tetap Normal*. Retrieved from <https://mimbarmaritim.com/2020/04/23/dalam-kondisi-pademik-covid-19-operasional-di-pelabuhan-makassar-tetap-normal>
- Pelindo. (2019, April 27). Retrieved from <https://pelindo.co.id/page/tentang-kami>
- Awaluddin, M., & Sari, M. (2020). Peran Pemerintah Dalam Pengawasan Hak Tenaga Kerja Wanita Pada Perusahaan Di Kabupaten Bungo Provinsi jambi. *ournal of Government and Politics(JGOP)*.
- Purba, B. (2021). *Ekonomi Internasional*. Jakarta: Yayasan Kita Menulis.
- Laut, D. J. (2014, February 25). Retrieved from <http://dephub.go.id/post/read/transportasi-laut-urat-nadi-perekonomian-nasional-60496>
- Hasoloan, J. (2013). Peranan Perdagangan Internasional Dalam Produktifitas dan Perekonomian. *Jurnal Ilmiah Pendidikan Ekonomi*.
- Sahir, S. H. (2021). *Metodologi penelitian*.
- Hasoloan, J. (2013). *Peranan Perdagangan Internasional dalam Produktivitas dan Perekonomian*. Cirebon: Edunomic.
- Perhubungan, D. (2022, March 12). *Pembangunan Pelabuhan untuk Merajut Konektivitas Transportasi di Sulawesi*. Retrieved from <https://dephub.go.id/post/read/pembangunan-pelabuhan-untuk-merajut-konektivitas-transportasi-di-sulawesi>
- Hardiana, I., & Trixie, B. (2021). *Potensi Indonesia sebagai Negara Maritim*. Retrieved from <https://www.amnus-bjm.ac.id/article/9/show>
- Adam, L., & Dwiastuti, I. (2015). Membangun Poros Maritim Melalui Pelabuhan. *Masyarakat Indonesia*, 164.
- Pelindo. (2022, August 12). Retrieved from <https://pelindo.co.id/page/sejarah-pelindo>
- Nuralamsyah, A. N., & Patunggu, M. A. (2022). *Analisa Dampak Kinerja PT Pelindo Pasca Dimerger*. Gowa: Universitas Hasanuddin.
- Pelindo. (2021, October 19). *Pelabuhan Makassar*. Retrieved from <https://pelindo.co.id/port/pelabuhan-makassar>
- DetikNews. (2022, March 2). *Kasus Corona Pertama di Indonesia, Ini Kilas Balik Usai 2 Tahun Berlalu*. Retrieved from <https://news.detik.com/berita/d-5964691/kasus-corona-pertama-di-indonesia-ini-kilas-balik-usai-2-tahun-berlalu>
- Kuangan, K. (2022, March 12). *Pengaruh Covid-19 Atas Kondisi Sosial Ekonomi di Indonesia*. Retrieved from <https://pen.kemenkeu.go.id/in/page/pengaruhcovid>
- Tian, B. (2023, September 10). PT Pelindo Peti Kemas Terminal 1 Kota Makassar pada 8 Agustus 2023. (N. Aliyah, Interviewer)
- AntaraNews. (2021, April 1). *Pertumbuhan Ekonomi Makro Makassar Turun Jadi 127 persen pada 2020*. Retrieved from

- <https://makassar.antaranews.com/berita/251842/pertumbuhan-ekonomi-makro-makassar-turun-jadi-127-persen-pada-2020>
- AntaraNews. (2022, March 1). *elindo Lakukan Tiga Langkah Strategis Hadapi Pandemi COVID 19*. Retrieved from <https://makassar.antaranews.com/berita/360781/pelindo-lakukan-tiga-langkah-strategis-hadapi-pandemi-covid-19>
- Pelindo. (2023, September 21). *Pelabuhan Makassar*. Retrieved from <https://pelindo.co.id/port/pelabuhan-makassar>
- Sutedi, A. (2014). *Hukum Ekspor Impor*. Jakarta: Raih Asa Sukses.
- Yanuar. (2016). *Ekonomi Makro: Suatu Analisis Konteks Indonesia*. Jakarta: Pustaka Mandiri.
- Suryani, M. S. (2022). Dampak Pandemi Covid-19 Pada Aktivitas Ekspor-Impor Provinsi Lampung (Studi Pada PT. Pelabuhan Indonesia Cabang Panjang)." . *Jurnal Riset Akuntansi dan Manajemen*, 30.