

**EFEKTIVITAS PELAYANAN KEBUTUHAN KAPAL FERRY
PADA PT ASDP INDONESIA FERRY (PESERO)
DI PELABUHAN PADANGBAI**

Wening Nalurita, Rifaldy
Akademi Pelayaran Nasional Surakarta

ABSTRAK

Persaingan dan tuntutan masyarakat mengenai jasa logistik pelayaran yang optimal mendorong pentingnya perusahaan jasa ini membangun dan meningkatkan pelayanan yang efektif. Penelitian ini memiliki tujuan mendeskripsikan kebutuhan logistik kapal ferry, faktor yang mempengaruhi dan efektifitasnya pada PT. ASDP Indonesia Ferry (Pesero) di Pelabuhan Padangbai.

Penelitian ini menggunakan pendekatan deksriptif kualitatif. Informan adalah manajer dan staf operasional PT. ASDP Indonesia Ferry (Pesero) di Pelabuhan Padangbai. Data diperoleh menggunakan wawancara, observasi dan studi kepustakaan. Analisis data menggunakan analisis kualitatif.

Hasil penelitian adalah (1) kebutuhan logistik dari kapal ferry pada PT. ASDP Indonesia Ferry (Pesero) di Pelabuhan Padangbai meliputi BBM, air tawar, alat navigasi kapal, dan peralatan K3, (2) faktor yang mempengaruhi pelayanan kebutuhan logistik kapal ferry adalah posisi kapal, ketaatan terhadap peraturan, ketersediaan bunker BBM, lahan parkir, lahan pengisian BBM, dan loket penjualan tiket, (3) PT. ASDP Indonesia Ferry (Pesero) di Pelabuhan Padangbai cenderung sudah efektif dalam memberikan pelayanan kebutuhan kapal ferry karena mampu memberikan pelayanan yang baik, dilakukan pengawasan rutin, memiliki sistem logistik, serta pelaksanaan jasa pengisian BBM kapal dan pengisian air tawar untuk kapal berjalan dengan baik.

Kata kunci : *efektivitas, pelayanan, kebutuhan logistik kapal ferry*

PENDAHULUAN

Transportasi laut memiliki peran penting dalam industri transportasi sehingga kebutuhannya terus meningkat dan besar. Hal ini disebabkan transportasi laut merupakan alat yang efisien untuk mengangkut barang dan/atau penumpang dengan biaya murah dan memiliki kapasitas besar. Salah satu transportasi laut adalah kapal ferry (Abbas, 1993).

Kapal Ferry merupakan kendaraan air dengan bentuk dan jenis tertentu, yang di gerakan dengan tenaga angin, tenaga mekanik, energi lainnya, ditarik atau ditunda, termasuk kendaraan yang berdaya dukung dinamis, kendaraan di bawah permukaan air, serta alat apung dan bangunan terapung yang tidak berpindah-pindah (Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008). Kelebihan kapal ferry adalah mampu mengangkut penumpang dengan nyaman, karena tersedia fasilitas seperti kursi, ruang makan dan hiburan. Kapal ferry juga dapat mengangkut kendaraan, seperti mobil dan sepeda motor.

Operasional dari kapal ferry membutuhkan infrastruktur yang memadai, seperti dermaga yang sesuai untuk proses bongkar muat yang efisien dan cuaca yang mendukung. Hal tersebut menyebabkan perlunya pelayanan logistik yang efektif pada kapal ferry.

Pelayanan logistik yang kurang efektif pada kapal ferry akan menimbulkan permasalahan, seperti keterlambatan pengadaan *supply* barang kapal sehingga mengakibatkan *waiting time* pada saat setelah bongkar muat dan menunggu sampai *spare part* sampai diatas kapal. Selain itu, cuaca yang sulit diprediksi, sarana dan infrastruktur yang kurang mendukung, informasi keberadaan kapal yang kurang akurat, dan speed boat yang sering mengalami masalah, merupakan kondisi yang dapat mempengaruhi pelayanan logistik pada kapal ferry.

PT. ASDP Indonesia Ferry (Pesero) di Pelabuhan Padangbai perlu memiliki efektifitas dalam pelayanan logistik pada kapal ferry, karena dapat akan memberikan banyak

keuntungan dan berkelanjutan. Oleh karena itu, penelitian ini dilakukan untuk mendeskripsikan kebutuhan logistik kapal ferry, faktor yang mempengaruhi dan efektifitasnya pada PT. ASDP Indonesia Ferry (Pesero) di Pelabuhan Padangbai.

METODE PENELITIAN

Penelitian ini menggunakan pendekatan deksriptif kualitatif. Informan adalah manajer dan staf operasional PT. ASDP Indonesia Ferry (Persero) di Pelabuhan Padangbai. Data diperoleh menggunakan wawancara, observasi dan studi kepustakaan. Analisis data menggunakan analisis kualitatif.

HASIL PENELITIAN

PT ASDP Indonesia Ferry (Persero) adalah sebuah badan usaha milik negara Indonesia yang bergerak di bidang transportasi air. Perusahaan ini menyediakan akses transportasi publik antar pulau yang bersebelahan dan pulau-pulau besar, serta wilayah yang belum memiliki penyeberangan. Untuk mendukung kegiatan bisnisnya, hingga tahun 2022, perusahaan ini memiliki 4 kantor regional dan 27 kantor cabang untuk mengelola 36 pelabuhan penyeberangan di seluruh Indonesia.

Pelabuhan Padang Bai merupakan salah satu pelabuhan yang dikelola oleh PT ASDP Indonesia Ferry. Kantornya beralamat di Jl. Raya Pelabuhan Padangbai, Padangbai, Kecamatan Manggis, Kabupaten Karangasem, Bali.

1. Kebutuhan Logistik Kapal Ferry

- a. BBM, merupakan bahan bakar kapal yang digunakan pada pembakaran dapur industri berskala besar yang menjadi penggerak utama mesin kapal dan kelistrikan kapal. (1) Persiapan Awal A) Harus diyakini bahwa semua personil yang terlibat siap dan tanggap atas seagala kemungkinan yang terjadi. B) Diskusi rencana pengisian BBM & urutan pengisian tangki dengan Mualim yang terlibat. C) Tutup dan amankan semua katub buangan. D) Tutup dan pasang flense kedap untuk manifold yang tidak dipakai. E) Sumbat semua buangan air geladak agar kedap minyak / air. F) Bersihkan sekitar tempat pengisian, amankan semua

sumbat. G) Siapkan sarana komunikasi antara tempat pengisian, Mualim jaga dan kamar mesin. H) Periksa apakah pipa udara tangki BBM telah terbuka. I) Pastikan apakah tutup pipa duga telah kedap kecuali yang sedang dipakai. J) Pastikan apakah konfirmasi ruang masih tersedia dari tangki BBM diisi. K) Periksa apakah semua high level alarm tangki BBM berfungsi. L) Harus diyakini bahwa semua sarana PMK telah disiapkan. (2) *Pre-Bunkering* A) Pengukuran *sounding* tangki dan pembuatan laporan. B) Tetap melakukan pengukuran *sounding* pada tangki-tangki bahan bakar lain, selain tangki yang akan digunakan pada proses bunkering. Pengukuran *sounding* ini dapat menjadi pencatatan kondisi actual jumlah bahan bakar pada kapal. C) Menutup bunker manifold valves yang berlawanan sisi. D) Wajib mencatat draft dan trim kapal sebelum proses bunkering. E) Pemeriksaan Bunker Suppliers Paperwork yang berhubungan dengan oil grade dan density. F) Pihak *bunker barge* atau *bunker truck* menyetujui kapasitas pompa untuk bunker. G) *Hose* menghubungkan ke *manifold*. *Bunker supplier* mengirim *crew* untuk menghubungkan *bunker oil pipeline* dari *bunker ship* atau *barge*. Petugas harus memeriksa *flange connection* untuk memastikan tidak adanya kebocoran. H) Memastikan *emergency stop bunkering supply pump* berfungsi dengan baik. I) Setelah seluruh pengecekan selesai, *manifold valve* dapat dibuka untuk proses *bunkering*. (3) Selama Pengisian (*During Bunkering*) a) Selama proses *bunkering*, kecepatan pompa harus dalam kondisi rendah. Hal ini bertujuan mempermudah pemeriksaan apakah bahan bakar mengalir ke dalam tangki yang *valvenya* telah terbuka atau belum. B) Untuk memastikan bahan bakar mengalir ke tangki yang akan bunkering, petugas harus melakukan *sounding* dari tangki bunkering maupun tangki yang tidak bunkering. C) Setelah dapat dipastikan

bahwa bahan bakar mengalir ke tangki yang tepat, kecepatan pompa dapat dinaikkan atas persetujuan. D) Apabila tangki sudah hampir mencapai level maksimum, yaitu 90%, kecepatan pompa bunkering yang ada di tongkang harus diturunkan dan *valve* tangki berikutnya yang akan diisi harus dibuka. E) Pemeriksaan *sounding* harus dilakukan secara teratur selama proses *bunkering*. Pada saat tangki hampir penuh, frekuensi pemeriksaan harus semakin lebih meningkat. F) Pemeriksaan suhu dari bunker menggunakan *bunker temperature* yang telah ada. G) Petugas membuka atau menutup katup tangki selama proses pengisian bahan bakar. Katup tangki bahan bakar lain harus dibuka setelah tangki yang lain sudah mencapai batas maksimum pengisian. (4) Setelah Bunker A) Melakukan pengaliran udara (*air blow*) ke *bunkering supply line* setelah memastikan proses bunkering selesai. Pengaliran udara bertujuan untuk membuang semua minyak yang terperangkap dalam saluran pipa. B) Hindari melepas sambungan antara *bunkering supply line* dan *receiving manifold* sebelum memastikan jumlah bahan bakar sudah sesuai dengan persetujuan atau belum. C) Mencatat dan memeriksa *draught* dan *trim*. D) Memeriksa *sounding* semua tangki yang sudah terisi. E) Untuk mengoreksi *trim* kapal, *heel*, dan suhu, volume dari bahan bakar juga harus dikoreksi. F) Pengambilan empat sampel selama proses *bunkering*, satu untuk disimpan di dalam kapal, satu untuk kapal bunker atau tongkang, satu sampel untuk analisis, dan satu sampel untuk *port state*. G) Kepala Kamar Mesin menandatangani *Bunker Delivery Note* atau tanda terima proses bunkering dan jumlah bunker yang berpindah. H) Apabila ada kekurangan jumlah *bunker*, Kepala Kamar Mesin dapat mengeluarkan nota protes terhadap tongkang atau pemasok. I) Setelah petugas memastikan semuanya selesai, petugas dapat melepas koneksi dari *hose*. J) Melakukan pembersihan

bunker station dan memindahkan perlengkapan SOPEP ke tempat semula. K) Kepala Kamar Mesin membuat laporan dari proses *bunkering* pada oil record book dengan melampirkan tanda terima proses bunkering atau *Bunker Delivery Note*. (5) Menjelang Pengisian BBM A) Periksa apakah panjang selang mencukupi. B) Periksa apakah ada kerusakan selang dan koling. C) Periksa apakah berat selang tidak melebihi SWL Derek boom. D) Siapkan bak penampung dibawah kopling selang. E) Periksa apakah spesifikasi dan value telah sesuai. F) Diskusikan tindakan-tindakan darurat sesuai prosedur dengan pemasok. G) Diskusikan prosedur respon dari pemasok jika terjadi keadaan darurat. H) Diskusikan rencana pengisian dengan pihak pemasok. I) Siapkan jalur komunikasi antara kapal dengan pemasok. J) Setujui volume BBM yang dipompa oleh pemasok ke kapal. K) Setujui satuan ukuran (*metric ton*, meter kubik, barrel). L) Setujui kecepatan dan tekanan maksimum pemompaan. M) Lakukan analisa spot dengan sarana yang ada di kapal (bila tersedia). N) Lakukan tes kesesuaian (bila tersedia sarana). O) Setujui kecocokan pembacaan meter dari darat / tongkang. P) Tunjuk seorang ABK untuk membentangkan tali tambat selama pengisian BBM. Q) Pasang kasa-kasa api di depan dan dibelakang. R) Yakinkan bahwa tangki limpah telah disiapkan. S) Persiapan pipa isi dan buka katup-katup yang di perlukan. (6) Selama Pengisian a) Mulai pemompaan dari kecepatan minimal. b) Monitor tekanan pipa pengisian. c) Periksa apakah ada kebocoran selang. d) Kurangi kecepatan pemompaan atau buka tangki sebelum ditambah. e) Tutup katup setiap selesai pengisian satu tangki. f) Saksikan tanggal dan tanda tangan bersama sisakan untuk stempel dan disegel. g) Yakinkan setelah selesai lakukan ullage untuk pengeringan selang / penutupan saluran. h) Beritahukan pemasok bila telah

mencapai tangki terakhir. i) Beri kesempatan kepada pemasok untuk memberi peringatan kecepatan. j) Beri waktu bagi pemasok untuk memberi aba-aba berhenti. k) Keringkan selang setelah selesai pengisian dan tutup semua katup isi. (7) Selesai Pengisian a) Yakinkan bahwa semua selang telah dikeringkan. b) Tutup dan pemasangan flense buta dari manifold telah dilakukan. c) Tutup dan lepaskan sambungan kopleng selang. d) Konfirmasi ulang apakah semua pipa isi dan katup isi tangki telah ditutup. e) Konfirmasi ulang semua pipa duga tangki bahan bakar. f) Tetapkan dan setuju catatan pembacaan dari tongkang dengan kapal. g) Periksa apakah penerimaan telah benar. h) *Isi oil record book* adalah upaya yang harus dilakukan untuk mengurangi terjadinya *oil spill* pada saat kegiatan operasional *bunker*. (1) Memberikan pelatihan kepada tim pengawas bunker dan sosialisasi tentang kegiatan bunker yang baik dan sesuai dengan prosedur. (2) Memberikan sanksi terhadap awak kapal jika tidak melaksanakan kegiatan bunker sesuai dengan prosedur yang telah ditetapkan dengan tujuan untuk mendisiplinkan para pekerja. (3) Memperbarui fasilitas dan peralatan *bunker* yang sudah tidak layak pakai. (4) Melakukan pengawasan (*controlling*) secara menyeluruh. (5) Melakukan komunikasi dan koordinasi yang baik dalam pengawasan aktivitas bunker dengan pihak terkait.

- b. Air Tawar, untuk menunjang kru kapal dalam melakukan kegiatan di atas kapal seperti mandi, air minum, dan untuk kebutuhan penumpang kapal. 1) *Fresh water system* (sistem air tawar), adalah kebutuhan terhadap air tawar, seperti *cooling system* mesin, masak, sanitari, mandi, laundry dan beberapa keperluan lainnya. Air tawar dapat mudah di dapatkan ketika kapal sedang sandar di suatu pelabuhan. Kapal dapat meminta manajemen untuk mendapatkan *supply* di pelabuhan dengan membeli beberapa ton *fresh water*. Terdapat peralatan untuk memproduksi air tawar dengan

merubahnya dari air laut. Peralatan yang digunakan untuk proses produksi *fresh water* di kapal adalah: A) *Fresh Water Generator* (FWG), yang berfungsi sebagai alat pengubah air laut menjadi air tawar (distilasi). FWG ada dua tipe, yaitu *tube* dan *plate*.

Proses kerja FWG adalah dengan proses evaporasi (*liquid* menjadi gas) dan kondensasi (gas menjadi *liquid*). Proses Evaporasi dilakukan dengan menggunakan panas dari *water jacket* M/E dan kemudian menjadi uap (80°C) dan dibantu dengan tekanan *vacuum* agar proses penguapan lebih cepat.

Proses kondensasi dilakukan dengan mengembunkan uap dengan air laut yang dingin, sehingga menghasilkan *freshwater*. Selanjutnya dilakukan kadar garam pada *freshwater* dengan salinometer, dengan standar kadar garam yang diterima kurang dari 10 ppm.

Untuk air minum yang menggunakan FWG juga dilakukan penyinaran dengan alat sinar UV untuk membunuh bakteri atau kuman. B) *Water Osmosis*, yang berfungsi sebagai alat pengubah air laut menjadi air tawar. Prosesnya hampir sama dengan FWG, dengan perbedaan WO tidak menggunakan sisa sumber panas (biasa dari *water jacket*).

Proses kerja dari WO adalah penyaringan air agar terbebas dari kontaminan dengan cara memberikan tekanan tinggi melalui *membrane semi permeable*. C) *Hydrophore*, yang berfungsi alat tekanan untuk menyalurkan air tawar ke seluruh bagian kapal. Penampungan air tawar berada di tangki bawah, sehingga untuk menyalurkan air ke bagian atas / deck membutuhkan tekanan. *Hydrophore* juga berfungsi mempermudah kerja pompa agar tidak mati dan nyala terus, sehingga air disimpan di alat ini.

Ada dua tipe *hydrophore*, yaitu tipe untuk air minum dan tipe untuk kebutuhan domestik (akomodasi, mandi, toilet). Cara kerja dari alat ini adalah: (1) Terdapat batas bawah dan

batas atas pada *hydrophore*. (2) Dalam bejana *hydrophore* terdapat angina dan air, (Udara 30% dan Air 70%). (3) Jika sudah sampai batas atas, pompa *fresh water* berhenti bekerja untuk mengisi *hydrophore* (biasanya 4 bar). (4) Jika sudah sampai batas bawah karena penggunaan, pompa *fresh water* bekerja untuk mengisi *hydrophore* (biasanya 2 bar).

Air tawar diatas kapal digunakan untuk berbagai keperluan mulai dari keperluan seperti minum, masak hingga keperluan pengoperasian mesin kapal seperti pendinginan. Terbatasnya kapasitas daya tampung *fresh water* di kapal, maka penggunaan air tawar di kapal perlu hemat. Oleh karenanya, dilakukan upaya-upaya dalam menghemat penggunaan *fresh water* di kapal, seperti: 1) Untuk menghemat kebutuhan *fresh water* untuk kebutuhan rumah tangga maka *crew* dilarang membuang air. 2) Sesegera mungkin untuk memperbaiki kran atau pipa yang bocor. 3) Periksa tekanan hidrofor dan menghindari menaikkan tekanan hidrofor di atas 80% dari tekanan desain pipa. 4) Gunakan *system vacuum toiler* karena cenderung menghemat banyak air daripada yang memiliki *system* penyiraman air. 5) Gunakan mesin cuci dengan bijaksana. 6) Catat jumlah air tawar yang dikonsumsi dengan benar di ruang mesin dan akomodasi kapal. 7) Periksa *system water jacket* mesin induk dan mesin bantu secara menyeluruh. 8) Sering periksa salinometer untuk melihat tersumbatnya aliran air. 9) Sering periksa boiler untuk memeriksa kebocoran.

Alat Navigasi Kapal, merupakan sebuah alat pada kapal untuk membantu dalam memberikan arah pada kapal yang berlayar.

Helm Safety dan peralatan K3 lainnya. 1) *Helm safety* adalah bentuk perlindungan tubuh yang dikenakan di kepala dan biasanya dibuat dari metal atau bahan keras lainnya seperti kevlar, serat resin, atau plastik. Fungsi helm

safety untuk melindungi pekerja dari kejatuhan benda dan cuaca ekstrim 2) Pelampung dapat membantu anda untuk tetap mengapung dalam air dengan kondisi mulut dan hidung yang tetap aman berada di atas air. 3) Apar (Alat Pemadam Api Ringan) adalah alat pemadaman yang bisa dibawa / di jinjing dan gunakan / di operasikan oleh satu orang dan berdiri sendiri, mempunyai berat antara 0,5kg sampai dengan 16 kg Apar merupakan alat pemadam api yang pemakaiannya di lakukan secara manual dan diarahkan dengan cara menyapu dari titik terluar menuju titik terdalam dimana api berada. 4) Sekoci merupakan salah satu jenis perlengkapan yang harus ada di dalam kapal laut karena perannya yang penting sebagai penolong di keadaan darurat untuk para awak dan penumpang kapal.

Faktor yang Mempengaruhi Pelayanan Kebutuhan Logistik Kapal Ferry

1. Peran Sumber Daya Manusia (SDM) yang belum sesuai dengan bidangnya. Contohnya: Operator kran seharusnya diisi oleh individu yang ahli di bidangnya dan bersertipikat, namun kenyataannya dikerjakan oleh individu berpendidikan SMA.
2. Kapal masuk dan berada ditambatan kapal dan bahkan sudah mau berangkat baru dilaporkan kepada kantor otoritas pelabuhan.
3. Yang seharusnya ketika kapal masuk setiap dokumen harus di serahkan kepada otoritas pelabuhan, ketika kapal sudah mau berangkat di ambil lagi dokumen buat di serahkan kepada nahkoda.
4. Kewenangan kantor otoritas pelabuhan itu tidak berdaulat atau dipatuhi oleh agen kapal dan manajemen terminal dermaga pelabuhan. Menurut undang-undang nomor 17 tahun 2008 “Otoritas pelabuhan (*Port Authority*) adalah lembaga pemerintah di pelabuhan sebagai otoritas yang melaksanakan fungsi pengaturan, pengendalian, dan pengawasan kegiatan kepelabuhan yang diusahakan secara komersial”.
5. Menyediakan bunker untuk pengisian BBM, dengan bunker yang sudah tersedia

Vol. 6, No. 2, Oktober 2023. Hal. 53-58

terdapat empat bunker saat ini sudah memenuhi kebutuhan bbm bagi kapal ferry yang hendak mengisi bbm di pelabuhan Padangbai.

6. Menyediakan lahan parkir kendaraan logistik, sudah memadai karna setiap kendaraan yang masuk kepelabuhan sudah di tentukan tempatnya.
7. Menyediakan loket penjualan tiket, pada saat penulisan melakukan prada di sana penjualan tiket masih di lakukan secara offline namun pada saat sekarang penjualan tiket sudah di lakukan secara online.

KESIMPULAN DAN SARAN

Kesimpulan dari penelitian ini adalah Kebutuhan logistik dari kapal ferry pada PT. ASDP Indonesia Ferry (Persero) di Pelabuhan Padangbai meliputi BBM, air tawar, alat navigasi kapal, dan peralatan K3. Faktor yang mempengaruhi pelayanan kebutuhan logistik kapal ferry adalah posisi kapal, ketaatan terhadap peraturan, ketersediaan bunker BBM, lahan parkir, lahan pengisian BBM, dan loket penjualan tiket. PT. ASDP Indonesia Ferry (Pesero) di Pelabuhan Padangbai cenderung sudah efektif dalam memberikan pelayanan kebutuhan kapal ferry karena mampu memberikan pelayanan yang baik, dilakukan pengawasan rutin, memiliki sistem logistik, serta pelaksanaan jasa pengisian BBM kapal dan pengisian air tawar untuk kapal berjalan dengan baik.

Saran dari penelitian ini adalah mempertahankan dan meningkatkan efektifitas pelayanan logistik kappa ferri, khususnya terkait hal-hal yang dapat mengurangi kerusakan logistik seperti bahan makanan dan K3.

DAFTAR PUSTAKA

- Abbas, S.H.A. (1993). *Manajemen Transportasi*. Jakarta: PT RajaGrafindo Persada.
- Beni. (2016). *Konsep dan Analisis Efektifitas Pengelolaan Keuangan Daerah di Era Otonomi*. Jakarta: Tausia.
- Kotler, P. dan Keller, K.L. (2016). *Manajemen Pemasaran*. Edisi 12. Jakarta: Indeks.
- Mardiasmo. (2017). *Perpajakan*. Yogyakarta: Andi.
- Maspaitella, D.C. (2021). Analisis Kebutuhan Kapal Ferry Di Pelabuhan Laut, Provinsi

Maluku (Study Kasus Pelabuhan Ferry Hunimua - Waipirit). *Jurnal Manumata*, 7(2):1-14.