



LAPORAN KERJA PRAKTEK - MS 184802

**OTORITAS PELABUHAN UTAMA PELABUHAN
TANJUNG PERAK SURABAYA**

M. Hanif Ikhlas SA.

NRP. 04411840000015

Eka Wahyu Ardhi, S.T., M.T.

NIP. 19790525201404001

**DEPARTEMEN TEKNIK TRANSPORTASI LAUT
FAKULTAS TEKNOLOGI KELAUTAN
INSTITUT TEKNOLOGI SEPULUH NOPEMBER
SURABAYA**

2022

LEMBAR PENGESAHAN
KERJA PRAKTEK

Nama : M. Hanif Ikhlas SA.

NRP 04411840000015

Perusahaan/ Instansi : KANTOR OTORITAS PELABUHAN UTAMA TANJUNG
PERAK - SURABAYA

Waktu : 17 Oktober 2022 sampai dengan 16 November 2022

Kerja Praktek : KP II

Menyetujui,

Surabaya, 22 Desember 2022

Dosen Pembimbing



Eka Wahyu Ardhi, S.T., M.T.

NIP. 19790525014041001



M. Hanif Ikhlas SA.

NRP. 04411840000015

Mengetahui,

Koordinator Kerja Praktek



Ir. Oktavini Turbaningsih, M.T.

NIP.1988202012051

Catatan:

1. *) diisi dengan tanggal, bulan, dan tahun.
2. centang ☐ yang sesuai.

KATA PENGANTAR

Segala puji dan syukur dipanjatkan atas kehadiran Tuhan Yang Maha Esa yang telah memberikan rahmat-Nya sehingga Laporan ini dapat terselesaikan untuk memenuhi tugas mata kuliah Kerja Praktek II (MS184802) yang di laksanakan di Kantor Otoritas Pelabuhan Utama Tanjung Perak - Surabaya. Terselesaikannya laporan ini tentunya tidak terlepas dari peran berbagai pihak yang telah mendukung penulis, baik secara langsung maupun tidak langsung, untuk itu penulis mengucapkan terima kasih kepada:

1. Ibu Ir. Oktaviani Turbaningsih, M.T., selaku koordinator Kerja Praktek Departemen Teknik Transportasi Laut.
2. Bapak Eka Wahyu Ardhi, S.T., M.T. selaku dosen wali sekaligus dosen pembimbing Kerja Praktek Departemen Teknik Transportasi Laut.
3. Ibu Mita Eridani, selaku perwakilan pertama dari Kantor Otoritas Pelabuhan Utama Tanjung Perak yang menerima saya dan Ibu Tri selaku pembimbing (*Supervisor*).
4. Kepala Bidang Perencanaan dan Pembangunan – Ibu Rita Em. Simanjuntak, S.E, M.T.
5. Kepala Seksi Rencana dan Program – Bapak Frizky Andrian Perdana, S.S.T.Pel, M.T dan jajaran staff Seksi RENPRO yaitu Bapak Alland, Bapak Haris, Ibu Heni, Ibu Dewi, dan Bapak Denny.
6. Kepala Seksi Analisa, Evaluasi, dan Tarif – Ibu Ronia Ambarini, S.E., M.M dan jajaranstaff Seksi ANNEV yaitu Bapak Arief, Bapak Hatta, Bapak Yogi, Bapak Yuda,dan Bapak Catur.
7. Kepala Seksi Desain dan Pembangunan – Bapak Mochammad Wariadi, S.T., M.M. dan jajaran staff Seksi DESBANG yaitu Bapak Agus, Bapak Dwi, dan.
8. Bapak dan Ibu seluruh jajaran staff Kantor Otoritas Pelabuhan Utama Tanjung Perak lainny yang turut menerima saya dan mengenalkan lingkungan kerja Kantor Otoritas Pelabuhan – Kementerian Perhubungan.

Menyadari bahwa Laporan Kerja Praktek II ini belum sempurna dan mohon maaf apabila terdapat kesalahan dalam penulisan laporan ini. Demikian penulis, ucapkan terima kasih.

Surabaya, 22 Desember 2022

M. Hanif Ikhlas SA.

DAFTAR ISI

Isi

LEMBAR PENGESAHAN KERJA PRAKTEK.....	2
KATA PENGANTAR.....	3
DAFTAR ISI.....	4
BAB I PENDAHULUAN	6
1.1 Latar Belakang	6
1.2 Tujuan	7
1.3 Ruang Lingkup.....	7
BAB II TINJAUAN UMUM PERUSAHAAN	8
2.1 Lokasi Perusahaan.....	8
2.2 Sejarah Kantor Otoritas Pelabuhan Tanjung Perak - Surabaya	10
2.2.1 Sejarah Singkat Pelabuhan Tanjung Perak – Surabaya	11
2.2.2 Pembentukan Instansi Pemerintah di Pelabuhan Tanjung Perak	14
2.2.3 Pemisahan Otoritas dan Syahbandar Tanjung Perak - Surabaya	18
2.3 Visi, Misi, dan Tata Nilai Perusahaan.....	19
2.4 Logo Perusahaan	24
2.5 Struktur Organisasi	25
2.5.1 Kepala Kantor Otoritas Pelabuhan Utama	26
2.5.2 Kepala Bagian Tata Usaha	27
A. Kepala Sub Bagian Keuangan.....	29
B. Kepala Sub Bagian Kepegawaian dan Umum	29
C. Kepala Sub Bagian Hukum dan Hubungan Masyarakat.....	31
2.5.3 Kepala Bidang Perencanaan dan Pengembangan	31
2.5.4 Kepala Bidang Lalu Lintas dan Angkutan Laut, Operasi Usaha dan Usaha Kepelabuhanan.....	33
2.6 Bidang Usaha Perusahaan	35
2.7 Fasilitas dan Peralatan Pelabuhan	36
2.7.1 Fasilitas Pelabuhan.....	36
a. Terminal Jamrud	38
b. Terminal Mirah	38
c. Terminal Nilam	40
d. Terminal Berlian	42

e.	Terminal Petikemas Surabaya.....	44
f.	Terminal Kalimas.....	46
2.7.2	Fasilitas Instansi.....	47
BAB III KEGIATAN KERJA PRAKTEK		48
3.1	Kegiatan Harian Kerja Praktek	48
3.2	Penyelesaian Penugasan Dosen Pembimbing.....	48
3.2.1	Mengulas Sistem Kerja	48
1)	Seksi Rencana dan Program (RENPRO)	48
2)	Seksi Desain dan Pembangunan (DESBANG).....	55
3)	Seksi Analisa, Evaluasi dan Tarif (ANEV)	60
4)	Seksi Lalu Lintas dan Angkutan Laut (LALA)	63
5)	Seksi Bimbingan Usaha dan Jasa Kepelabuhanan (BINUS)	66
6)	Seksi Fasilitas dan Pengawasan Operasional Pelabuhan (FASPEL).....	74
3.2.2	Analisis Usulan Pelabuhan Pangkal Tol Laut Baru	76
a.	Pengolahan Data	78
b.	Analisis Transportasi Darat (Hinterland).....	80
c.	Analisis Transportasi Laut	85
d.	Analisis Komparasi	89
BAB IV PENUTUP		91
DAFTAR PUSTAKA		92
LAMPIRAN		93

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Kerja Praktek merupakan salah satu mata kuliah dalam kurikulum wajib mahasiswa program S-1 Departemen Teknik Transportasi Laut, Fakultas Teknologi Kelautan (FTK), Institut Teknologi Sepuluh Nopember (ITS), Surabaya. Kegiatan kerja praktek ini diharapkan dapat menambah pengetahuan dan pengalaman mahasiswa tentang dunia kemaritiman khususnya dibidang pelayaran, logistik maritim, dan kepelabuhanan di Indonesia. Kegiatan kerja praktek ini diharapkan menjadi salah satu pendorong utama untuk mengenal kondisi dunia kerja dan untuk melihat keselarasan antara ilmu pengetahuan yang diperoleh di saat perkuliahan di bidang Kepelabuhanan dengan pengaplikasiannya di dunia profesional.

Kantor Otoritas Pelabuhan Utama Tanjung Perak – Surabaya dipilih sebagai tempat penulis menerapkan teori di perkuliahan ke penerapan kerja di lapangan secara langsung karena merupakan sebuah lembaga pemerintah di bidang kepelabuhanan yang mengatur, mengendalikan, dan mengawasi segala kegiatan kepelabuhanan di Pelabuhan Tanjung Perak, Surabaya. Pelabuhan Utama Tanjung Perak merupakan salah satu pelabuhan tersibuk di Indonesia setelah Pelabuhan Utama Tanjung Priok di Jakarta. Pelabuhan Tanjung Perak yang merupakan pintu gerbang Indonesia barat ke Indonesia bagian timur tentunya memiliki arus barang dan penumpang yang banyak setiap tahunnya. Kantor Otoritas Pelabuhan Utama Tanjung Perak – Surabaya mempunyai tugas melaksanakan pengaturan, pengendalian, dan pengawasan kegiatan pada pelabuhan yang diusahakan secara komersial.

Dengan latar belakang penulis di bidang Teknik Transportasi Laut yang memiliki fokus studi tentang Infrastruktur Pelabuhan juga menyesuaikan dengan Topik Tugas Akhir penulis tentang Kerja Sama Pemanfaatan di bidang Infrastruktur Pelabuhan di Indonesia diharapkan hasil dari kerja praktek ini memberikan gambaran dan pandangan dari sisi Pemerintah dalam pelaksanaan perencanaan dan pengelolaan Pelabuhan juga dapat membantu mempermudah penulis untuk memahami serangkaian regulasi yang dikeluarkan oleh Pemerintah di bidang pengelolaan pelabuhan dan tentunya dapat membantu proses pengerjaan Tugas Akhir penulis.

1.2 Tujuan

Adapun kerja praktek ini bertujuan untuk :

1. Memenuhi salah satu mata kuliah wajib yaitu Kerja Praktek sebagai syarat kelulusan Departemen Teknik Transportasi Laut.
2. Mendapatkan informasi dan gambaran secara langsung mengenai wilayah dan ranah kerja dari Kantor Otoritas Utama Pelabuhan Tanjung Perak – Surabaya.
3. Mengetahui fungsi, tugas, dan wewenang dari Kantor Otoritas Pelabuhan Utama Tanjung Perak khususnya sebagai pihak regulator di lingkungan Pelabuhan Utama Tanjung Perak dan pelabuhan – pelabuhan sekitarnya yang terintegrasi dengan Provinsi Jawa Timur.
4. Mengetahui implementasi kegiatan di Otoritas Pelabuhan Utama Tanjung Perak terkhususnya di Bidang Perencanaan dan Pengembangan.
5. Untuk dapat mengimplementasikan ilmu yang telah didapat selama masa perkuliahan dalam dunia kerja.

1.3 Ruang Lingkup

Dalam kesempatan Kerja Praktik II, adapun bidang kerja yang diambil oleh penulis adalah kepelabuhanan dengan mengambil tempat kerja praktik adalah Kantor Otoritas Pelabuhan Utama Tanjung Perak yang berlokasi di Surabaya, Jawa Timur. Selama Kerja Praktik II penulis menjalankan kegiatan praktek di Bidang Perencanaan dan Pengembangan bidang Pelabuhan dengan runtutan tiap seksi yaitu Seksi Rencana dan Program, Seksi Analisa, Evaluasi dan Tarif, dan yang terakhir Seksi Desain dan Pembangunan. Lalu dilanjut dengan melakukan kegiatan praktek di Bidang Lalu Lintas dan Angkutan Laut.

BAB II

TINJAUAN UMUM PERUSAHAAN

2.1 Lokasi Perusahaan

Kantor Otoritas Pelabuhan Utama Tanjung Perak – Surabaya merupakan satu dari empat kantor otoritas pelabuhan utama di Indonesia yang masing – masing berlokasi sesuai dengan pelabuhan – pelabuhan utama di Indonesia yaitu Pelabuhan Utama Belawan di Medan, Pelabuhan Utama Tanjung Priok di Jakarta, dan Pelabuhan Utama Makassar di Makassar. Letak dari Kantor Otoritas Pelabuhan Utama Tanjung Perak berada dalam Kompleks Pelabuhan Tanjung Perak – Surabaya dengan titik koordinat geografis $112^{\circ} 44' 100''$ – $112^{\circ} 32' 40''$ BT dan $7^{\circ} 11' 50''$ – $7^{\circ} 13' 20''$ LS. Secara administratif Kantor Otoritas Pelabuhan Utama Tanjung Perak – Surabaya menjadi regulator atas pelabuhan dan terminal yang berada di Kota Surabaya, Kabupaten Gresik, dan Kabupaten Bangkalan. Pelabuhan dan Terminal tersebut terdiri dari :

1. Pelabuhan Tanjung Perak – Kota Surabaya
2. Terminal Teluk Lamong – Kota Surabaya
3. Pelabuhan Gresik – Kabupaten Gresik
4. Terminal Manyar – Kabupaten Gresik
5. Terminal Siam Maspion – Kabupaten Gresik
6. Terminal Socah – Kabupaten Bangkalan
7. Terminal Tanjung Buluhpandan – Kabupaten Bangkalan



Gambar: Gedung Kantor Otoritas Pelabuhan Utama Tanjung Perak – Surabaya

Sumber : Dokumen Penulis

Kantor Otoritas Pelabuhan Utama Tanjung Perak – Surabaya memiliki jarak tempuh 8,1 kmdari pusat Kota Surabaya yang memiliki Batas Utara yaitu Terminal Mirah, Batas Barat yaitu:

Terminal Berlian, Batas Timur yaitu Terminal Kalimas, dan Batas Selatan yaitu Rumah Sakit Primasatya Husada Citra (PHC) Surabaya. Informasi lengkap mengenai alamat kantor adalah sebagai berikut :

Alamat : Jl. Perak Timur No. 396, Perak Utara, Pabean Cantian.

Kota Surabaya, Jawa Timur -

60165Telepon / Fax : (031) 3291479 ; (031)
3291480

Email : optanjungperak@dephub.go.id

Op3tgperak@yahoo.com

Untuk batas – batas yang menandakan wilayah Kantor Otoritas Pelabuhan Utama TanjungPerak – Surabaya dapat dilihat di gambar berikut ini :



Gambar: Batas – batas wilayah sekitar Kantor Otoritas Pelabuhan Utama Tanjung Perak

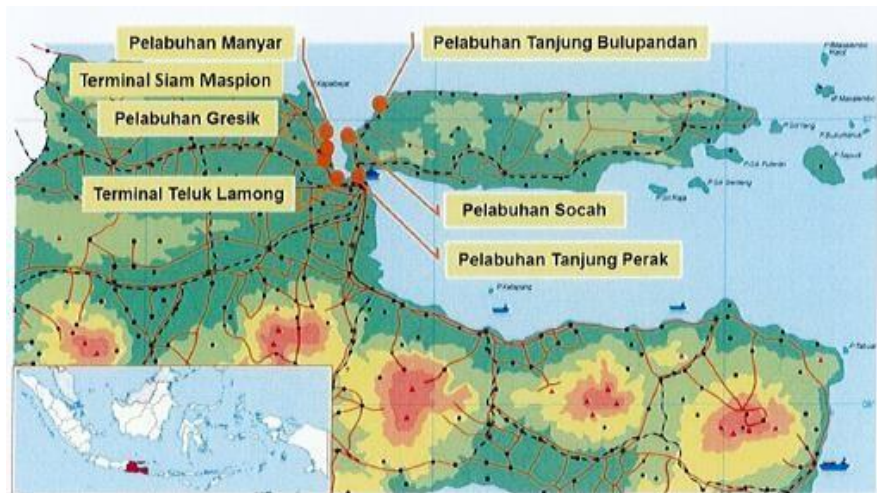
Sumber : Google Maps

Kantor Otoritas Pelabuhan Utama Tanjung Perak tidak hanya menangani Pelabuhan Tanjung Perak – Surabaya saja tetapi juga menangani 5 (lima) terminal dan pelabuhan lainnya dari 3 (tiga) kota dan kabupaten di Jawa Timur. Terminal dan Pelabuhan tersebut jika disusun menurut letak kota dan Kabupatennya antara lain :

1. Kota Surabaya

- a. Pelabuhan Tanjung Perak
- b. Terminal Teluk Lamong
- 2. Kabupaten Gresik
 - a. Pelabuhan Gresik
 - b. Terminal Manyar
 - c. Terminal Siam Maspion
- 3. Kabupaten Bangkalan
 - a. Terminal Socah
 - b. Terminal Tanjung Bulupandan

Pelabuhan dan Terminal – terminal tersebut secara letak geografis dapat dilihat seperti digambar dibawah ini :



Gambar: Lokasi Pelabuhan Tanjung Perak dan Sekitarnya secara Terintegrasi

Sumber : Dokumen Kantor OP Tanjung Perak Surabaya

Penjelasan mengenai fasilitas yang dimiliki oleh tiap pelabuhan dan terminal yang berada dalam lingkup Kantor Otoritas Pelabuhan Utama Tanjung Perak – Surabaya lebih lengkapnya akan dijelaskan pada bagian selanjutnya pada bab ini.

2.2 Sejarah Kantor Otoritas Pelabuhan Tanjung Perak - Surabaya

Kantor Otoritas Pelabuhan adalah lembaga pemerintah (regulator) di pelabuhan yang bertugas untuk mengatur, mengendalikan, dan mengawasi kegiatan kepelabuhanan yang diusahakan secara komersial yang memiliki tujuan untuk meningkatkan kompetisi yang sehat dan efisiensi kinerja untuk seluruh pelabuhan di Indonesia. Pembentukan dari Kantor Otoritas Pelabuhan ini sebagai diamanatkan dalam Undang – undang Pelayaran No.17 Tahun 2008 yang juga telah disetujui pemerintah melalui Kementerian

Pendayagunaan Aparatur Negara dan Reformasi Birokrasi dengan nomor B/2237/M.PAN-RB/10/2010 tertanggal 7 Oktober 2010 yang diresmikan juga oleh Menteri Perhubungan saat itu yaitu Bapak Freddy Numberi.

2.2.1 Sejarah Singkat Pelabuhan Tanjung Perak – Surabaya

Pelabuhan Tanjung Perak – Surabaya merupakan salah satu pelabuhan utama di Indonesia yang menjadi kolektor dan distributor barang dari dan menuju ke Kawasan Indonesia Timur dari Pulau Jawa. Dahulu, kapal – kapal samudera melakukan kegiatan bongkar – muat barangnya melalui tongkang – tongkang dan perahu dari Dermaga Ujung mencapai Jembatan Merah (yang dianggap sebagai pelabuhan atau tempat berlabuh pertama di Kota Surabaya) melalui Sungai Kalimas. Lambat laun, posisi Jembatan Merah sebagai fasilitas dermaga yang

ada di Kota Surabaya ditutup dikarenakan meningkatnya perkembangan lalu lintas perdagangan dan peningkatan arus barang serta penambahan transportasi di Kota Surabaya sehingga muncul rencana untuk membangun Pelabuhan Tanjung Perak yang dapat memberikan pelayanan kepada kapal-kapal samudera untuk kegiatan bongkar muat secara langsung tanpa menggunakan tongkang dan perahu – perahu.



Gambar: Perahu bersandar disekitaran Dermaga Ujung, Surabaya tahun 1870 – 1892

Sumber : Tropenmuseum, Belanda

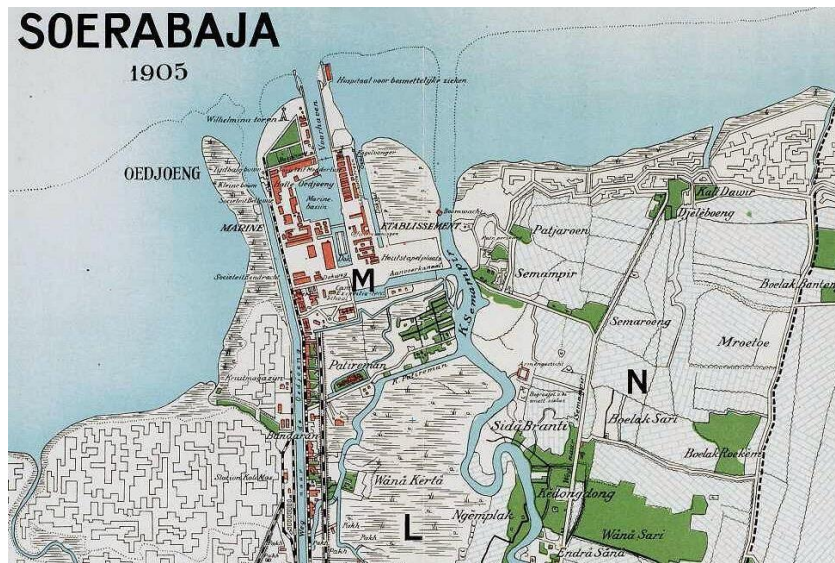


Gambar: Jembatan Merah, Surabaya sekitar tahun 1880-1900

Sumber : Tropenmuseum, Belanda

Rencana pembangunan Pelabuhan Tanjung Perak diawali dengan adanya peningkatan komoditas ekspor Hindia Timur pada akhir abad 18 seperti nila, kopi, padi, tapioca, tembakau dan gula dari Pelabuhan di Surabaya (Jembatan Merah kala itu) yang sudah sangat terkenal di pasar Eropa, terutama pada bursa Rotterdam dan Bremen. Didukung juga dengan adanya percepatan transportasi untuk ekspor menuju Eropa seperti Terusan Suez di Mesir, mendorong harus diimbangi dengan peningkatan fasilitas di pelabuhan yang ada, agar proses bongkar-muat

barang tidak terjadi lagi di sepanjang Jembatan Merah hingga ke Dermaga Ujung maka muncul rencana pembangunan Pelabuhan Tanjung Perak. Rencana pelabuhan Tanjung Perak diprakasai oleh Ing. W de Jonght pada tahun 1897 - 1899 berupa pembangunan daerah tambatan (kade) yang dimulai dari daerah muara Sungai Kalimas (Tanjung Perak sekarang) hingga ke wilayah Sedayu, Gresik yang dilengkapi dengan koneksi jalur Kereta Api. Rencana ini ditolak oleh pemerintah saat itu dikarenakan biaya pembangunan yang sangat tinggi dan bertabrakan dengan rencana pengembangan fasilitas Angkatan Laut di sekitar daerah tersebut. Karena kondisi yang mendesak pada tahun 1903 dibentuk *Havencommissie* (Komisi Pelabuhan) dengan tugas merancang dan mengembangkan pelabuhan di Surabaya terutama membangun fasilitas di luar Kalimas, pada bagian barat muara Kalimas untuk membangun pelabuhan baru.



Gambar: Gambar Kondisi Pelabuhan Kalimas, Surabaya pada tahun 1905

Sumber : kolonialmonumeten.nl

Ide ini dilanjutkan sebagai referensi oleh Ing. WB Van Goor – Kepala Bagian Teknik Kantor Pengairan Kota Surabaya waktu itu, singkat cerita dibantu pelaksanaannya oleh Prof. Dr. Ing. J. Kraus, dan GJ. de Jong sebagai *supervisor* utusan Direktur Pekerjaan Umum Kota Rotterdam, Belanda lalu diperpendek jadi hanya pembangunan dermaga di wilayah sekitar Tanjung Perak saja yang terdiri dari pembangunan dermaga sejajar dengan garis pantai dan kolam pelabuhan. Daerah pembangunan fase pertama dari Pelabuhan Tanjung Perak tersebut sekarang dikenal dengan Terminal Jamrud, Terminal Mirah dan Terminal Nilam, dimana semua dermaga tersebut direncanakan pada awal tahun 1908 dan baru direalisasikan pembangunannya pada tahun 1912 dan selesai untuk pembangunan fasilitas pokoknya pada tahun 1925 diikuti dengan pemindahan kegiatan pelabuhan dari Dermaga Kalimas ke Pelabuhan Tanjung Perak. Meskipun sudah ada pembangunan di wilayah Tanjung Perak, Muara Kalimas masih digunakan hingga sekarang sebagai terminal untuk melayani armada kepulauan tradisional yaitu Perahu layer-motor, yang banyak dikenal dengan tipe Pinisi dengan dua tipe yaitu palari dan lamba dimana kedua armada kapal ini diakui Pemerintah dan disebut dengan armada Pelayaran Rakyat (Pelra).



Gambar: Terminal Pelra Kalimas, Surabaya masa kini (2019)

Sumber : KilasJatim.com

Perkembangan kota Surabaya yang lambat laun menjadi kota bandar (kota pelabuhan) dikarenakan perkembangan ekonomi dan perdagangan lewat laut untuk berbagai wilayah atau kota di Indonesia Timur saat ini telah menjawab visi dari Ing. W de Jonght untuk menjadikan suatu kompleks pelabuhan yang terbentang dari Gresik hingga Surabaya. Bahkan saat ini wilayah Pelabuhan Tanjung Perak memiliki sebutan baru menjadi Tanjung Perak Metropolitan Port yang tidak hanya diartikan sebagai satu kesatuan wilayah dermaga, terminal dan pelabuhan sekitar Tanjung Perak saja tetapi sampai ke wilayah Gresik, Lamongan hingga ke Tuban.

2.2.2 Pembentukan Instansi Pemerintah di Pelabuhan Tanjung Perak

Pada dasarnya di Indonesia, pemerintah memiliki instansi yang bertugas dilingkungan Kepelabuhanan yang dibina oleh suatu organisasi Badan Pengusahaan Pelabuhan (BPP) yang dipimpin oleh Administrator Pelabuhan (AdPel), sebuah instansi yang berkedudukan sebagai penanggung jawab umum kepelabuhanan, dan beberapa koordinator aktivitas unit secara taktis operasional diantaranya yakni Syahbandar dan instansi pemerintah lainnya, yang dikenal dengan akronim CIQ, seperti Kepabeanan (*Custom*), Keimigrasian (*Immigration*) dan Kekarantinaan (*Quarantine*). Kekarantinaan terdiri dari Kesehatan Pelabuhan, Karantina Hewan, Karantina Ikan dan Karantina Tumbuhan yang dibentuk pada Masa Perusahaan Negara (PN) Pelabuhan (dalam Likuidasi) hingga sebelum pembentukan Perusahaan Umum (PERUM) Pelabuhan yang sekarang menjadi PT. Pelabuhan Indonesia (PELINDO), dan akhirnya dimana sekarang

menjadi Kantor Otoritas Pelabuhan Utama dan Kantor Syahbandar Utama.

Kantor Otoritas Pelabuhan dulu bernama Kantor Administrator Pelabuhan atau Kantor AdPel. Administrator Pelabuhan mempunyai tugas sebagai pelaksana pelayanan administrasi kepelabuhanan. Lembaga Administrator Pelabuhan dibentuk pertama kali Ketika penyelenggaraan pelabuhan dilaksanakan oleh Badan Pengusahaan Pelabuhan (BPP). Berdasarkan Keputusan Menteri Perhubungan No. 0.10/3/19.MPHB Tahun 1969 Psl.6 menyatakan bahwa Badan Pengusahaan Pelabuhan berasaskan kepada prinsip penanggung jawab tunggal dan umum, dibawah kepemimpinan Administrator Pelabuhan atau Kepala Pelabuhan. Segala instansi yang menyelenggarakan tugas pemerintahan di pelabuhan memiliki tanggung jawab terhadap kelancaran arus kapal, barang, dan penumpang dimana melaksanakan tugasnya berdasarkan tata tertib umum dan pengusahaan pelabuhan yang ditetapkan oleh Administrator Pelabuhan.

AdPel melaksanakan dua fungsi sebagai pemerintahan dan pelaksana pengusahaan di pelabuhan. AdPel sebagai penanggung jawab tunggal dan umum dinyatakan dengan Keputusan Presiden No. 44 Tahun 1985 tentang Pelaksanaan Tugas Pelayanan di Daerah Lingkungan Kerja Pelabuhan utama. Secara singkat, tugas dari Kantor Administrator Pelabuhan kala itu adalah

1. Kantor Administrator Pelabuhan adalah penanggung jawab dan pimpinan umum atas kelancaran pelaksanaan tugas di daerah lingkungan kerja pelabuhan utama. Administrator Pelabuhan berada di bawah dan bertanggung jawab kepada Direktur Jenderal Perhubungan Laut, Kementerian Perhubungan.
2. Kantor Administrator Pelabuhan mengendalikan kelancaran tugas pelayanan di daerah lingkungan kerja pelabuhan utama. Segala Instansi pemerintah, unit kerja, dan Badan Usaha Milik Negara yang kegiatannya berada di daerah lingkungan kerja pelabuhan utama dalam melaksanakan tugasnya diperbantukan kepada Administrator Pelabuhan dalam arti:
 - a. Secara taktis operasional bertanggung jawab kepada Administrator Pelabuhan
 - b. Secara teknis fungsional tetap dibina oleh instansi induknya. Administrator Pelabuhan tidak mencampuri bidang teknis tersebut.

Ketentuan dari tugas pokok AdPel diatas menunjukkan kewenangan AdPel untuk mengatur secara taktis aktivitas operasional sehingga arus kapal, barang, dan penumpang aman, tertib, dan lancar. Kewenangan AdPel dibatasi pada kepentingan operasional,

sedangkan ketentuan perundang – undangan yang mengatur aktivitas teknis teknis fungsional tetap dilaksanakan oleh instansi induk masing – masing instansi. Kantor Administrator Pelabuhan adalah penanggung jawab umum di pelabuhan termasuk mengkoordinir seluruh instansi pemerintah.

Selain AdPel, ada juga lembaga instansi pemerintah di pelabuhan yang bernama Kantor Syahbandar Pelabuhan. Berbeda dengan Kantor Otoritas Pelabuhan, Kantor Syahbandar Pelabuhan sudah ada semenjak zaman Hindia Belanda (Kolonial) dan dinamika perubahannya tidak terlalu banyak seperti Kantor Otoritas Pelabuhan. Syahbandar sering kali mengalami pergeseran peran sepanjang perkembangannya. Pada masa Hindia Belanda, Kepala Syahbandar merupakan orang nomor satu di pelabuhan, pada saat tahun 1969 – 1983 ketika penyelenggaraan pelabuhan berada di bawah kepemimpinan Administrator Pelabuhan fungsi peran tersebut bergeser. Kala itu ketika terjadi pemisahan fungsi pemerintahan dari fungsi perusahaan, terbentuklah Perusahaan Umum (PERUM) Pelabuhan (yang nantinya akan menjadi PT. Pelabuhan Indonesia). Sedangkan Syahbandar bersatu dengan Administrator Pelabuhan (AdPel) dengan nama jabatan bergeser menjadi Kepala Seksi (Kasie) Kesyahbandaran yang secara hierarki berada dibawah Kepala Bidang (KaBid) Penjagaan dan Keselamatan (GAMAT). Dimana Kasie Kesyahbandaran bertanggung jawab kepada Kepala Administrator Pelabuhan melalui Kabid GAMAT.

Syahbandar menjalankan tugas pengawasannya melalui penegakan dan penindakan hukum secara kemaritiman terhadap kapal yang memenuhi ketentuan maupun prosedur yang dipersyaratkan. Syahbandar memberikan persetujuan untuk masuk dan keluar area pelabuhan (*Clearance In-Out*), jika kapal tidak memenuhi ketentuan hukum maka akan dikenakan sanksi atau menjalani proses tindak karantina. Berdasarkan Undang – Undang No. 17 Tahun 2008 kewenangan Syahbandar adalah yang tertinggi dari seluruh instansi pemerintah di Pelabuhan. Syahbandar memiliki kedudukan sebagai pemegang komando *Port Security Committee*, yang menunjukan kewenangan Syahbandar dalam bidang keamanan pelabuhan. Selain itu, aktivitas kepabeanan, keimigrasian, dan kekarantinaan berada dalam cakupan koordinasi Syahbandar.

Di Pelabuhan Tanjung Perak, Instansi Pemerintah yang berkuasa pada saat itu (sebelum dibentuknya Lembaga Otoritas Pelabuhan Utama Tanjung Perak) adalah Administrator Pelabuhan III Tanjung Perak. Kantor Adpel Tanjung Perak memiliki seksi bidang Kesyahbandaran dan Administrator Pelabuhan yang memiliki peran, fungsi,

dan wewenang yang telah diatur seperti penjelasan diatas yaitu sebagai regulator. Untuk Bidang Bisnis Kepelabuhanan di Pelabuhan Tanjung Perak dijalankan dan dikontrol oleh PT Pelabuhan Indonesia cabang Tanjung Perak, Surabaya sebagai operator pelabuhan. Kantor Administrator Pelabuhan terletak di Jalan Kalimas Baru No. 194, Perak Utara, Kota Surabaya, Jawa Timur yang sekarang menjadi Kantor Syahbandaran Utama Tanjung Perak Surabaya.



Gambar: Kantor Administrator Pelabuhan Tg. Perak – Surabaya dulu (2008)

Sumber : Wikimapia.org



Gambar: Gedung Syahbandar Pelabuhan Tanjung Perak – Surabaya

Sumber : Tripadvisor.it

Kantor Administrator Pelabuhan Tanjung Perak – Surabaya termasuk awalnya masuk kedalam kelas I, tetapi menurut Instruksi Presiden No. 4 Tahun 1985 kelas dari 4 pelabuhan di Indonesia yaitu Belawan, Tanjung Priok, Tanjung Perak, dan Ujung Pandang (sekarang Makassar) dinaikkan dari semula kelas I menjadi kelas utama. Organisasi – organisasi di lingkungan Kementerian Perhubungan saat itu sering kali mengalami

perubahan tanpa adanya konsep yang jelas dan sesuai seperti dengan kebutuhan kelembagaan. Peraturan terakhir yang mengatur mengenai Administrator Pelabuhan (AdPel) yaitu Keputusan Menteri Perhubungan No. 62 Tahun 2002 yang mengatur Organisasi dan Tata Kerja Kantor Administrator Pelabuhan yang terakhir dimana di dalam peraturan ini, Adpel memiliki 3 (tiga) bidang yaitu Bidang Lalu Lintas Angkutan Laut dan Pelabuhan, Bidang Penjagaan dan Penyelamatan, dan Bidang Kelaiklautan Kapal (Maritime World, 2011). Peraturan ini kemudian sudah tidak digunakan lagi/dicabut karena adanya pemisahan lembaga pemerintahan di pelabuhan.

2.2.3 Pemisahan Otoritas dan Syahbandar Tanjung Perak - Surabaya

Pemisahan antara Kantor Otoritas dan Kantor Syahbandar di Pelabuhan Tanjung Perak– Surabaya merupakan usulan yang awalnya tertuang dalam Undang- Undang No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran. Berdasarkan hal tersebut maka struktur organisasi Kantor Administrator Pelabuhan (ADPEL) yang salah satunya membawahi Bidang Lalu Lintas Angkutan Laut dan Kepelabuhanan menjadi semakin luas dan berkembang. Hal ini direspon positif oleh Kementerian Menteri Negara Pendayagunaan Aparatur Negara dan Reformasi Birokrasi dengan surat persetujuan nomor B/2237/M.PAN-RB/10/2010 pada 7 Oktober 2010. Menyusul dengan usulan tersebut, Pemerintah kemudian mengusulkan akan membentuk empat kantor otoritas pelabuhan dan kesyahbandaran di pelabuhan utama yaitu :

1. Belawan – Medan
2. Tanjung Priok – Jakarta
3. Tanjung Perak – Surabaya
4. Makassar – Sulawesi Selatan.

Dalam keputusan Pemerintah melalui Kementerian Perhubungan yang ditandatangani oleh Menteri E.E. Mangindaan (Menteri Perhubungan pada saat itu). Secara prinsipnya pemerintah menyetujui usulan sistem organisasi dan tata kerja tiga Unit Pelaksana Teknis di Pelabuhan yang terdiri dari Kantor Otoritas Pelabuhan (OP), Kantor Syahbandar, serta Kantor Unit Penyelenggara Pelabuhan. Dengan adanya surat yang disampaikan oleh Menteri Perhubungan pada 6 Januari dan 27 September 2010 tentang permohonan persetujuan pembentukan organisasi dan tata kerja Kantor Otoritas Pelabuhan, Kantor Kesyahbandaran, dan Kantor Unit Penyelenggara Pelabuhan, maka penetapan kantor OP dan kantor syahbandar sekaligus akan memisahkan fungsi

syahbandar yang selama ini berada di dalam lingkungan kantor Administrator Pelabuhan yang dimana pejabat yang mengisi ketiga UPT tersebut berasal dari pejabat pemerintah (Kementerian Perhubungan, 2010). Dengan adanya penetapan otoritas pelabuhan akan semakin memperjelas peran regulator dan operator pelabuhan karena sebelumnya pelaksanaan kontrak kerjasama dilakukan dengan operator/pengelola pelabuhan. Hal ini juga berlaku di Lembaga pecahan dari Kantor Adpel lainnya.

Usulan mengenai pembentukan Kantor Otoritas Pelabuhan ini akhirnya diresmikan oleh Menteri Perhubungan : Freddy Numberi pada 20 Desember 2010. Peresmian ini menetapkan Otoritas Pelabuhan sebagai lembaga yang mengatur, mengendalikan, dan mengawasi kegiatan kepelabuhanan yang diusahakan secara komersial. Untuk pelabuhan yang belum diusahakan secara komersial, dilaksanakan oleh Unit Penyelenggara Pelabuhan (UPP). Kantor Kesyahbandaran melaksanakan fungsi keselamatan dan ketertiban pelayaran serta pengawasandan penegakan hukum bidang pelayaran. Peresmian yang dilaksanakan di Pelabuhan Tanjung Priok – Jakarta juga sekaligus berlaku untuk 3 (tiga) Pelabuhan Utama lainnya (Tempo, 2010). Dari hal ini kemudian diikuti dengan pemisahan kantor lembaga pelabuhan yang baru. Kantor Otoritas Pelabuhan Utama Tanjung Perak – Surabaya memiliki kantor baru di Jalan Perak Timur No. 396 sedangkan Kantor Kesyahbandaran Utama Tanjung Perak – Surabaya tetap berkantor di Kantor Adpel yang lama yaitu Jalan Kalimas Baru No. 194.

2.3 Visi, Misi, dan Tata Nilai Perusahaan

Visi dan Misi yang dimiliki dari Kantor Otoritas Pelabuhan Utama Tanjung Perak adalah sebagai berikut:

A. Visi

“Terwujudnya Konektivitas Nasional Yang Handal, Berdaya Saing dan Memberikan Nilai Tambah.”

Visi tersebut yang mendasari pelaksanaan tugas dan fungsi dari Kantor Otoritas Pelabuhan Utama Tanjung Perak selain didasarkan oleh regulasi yang berlaku. Cita-cita tersebut mendorong peningkatan kinerja Pelabuhan Tanjung Perak sebagai salah satu pelabuhan utama besar di Indonesia dan sebagai pelabuhan yang menjembatani wilayah Indonesia Bagian Barat dan wilayah Indonesia Bagian Timur serta untuk mengembangkan potensi ekonomi Provinsi Jawa Timur.

B. Misi

Misi dari Kantor Otoritas Pelabuhan Utama Tanjung Perak adalah

1. Meningkatkan keselamatan dan keamanan transportasi dalam upaya peningkatan pelayanan jasa transportasi
2. Meningkatkan aksesibilitas masyarakat terhadap pelayanan jasa transportasi untuk mendukung pengembangan konektivitas antar wilayah.
3. Meningkatkan kinerja pelayanan jasa transportasi.
4. Meningkatkan kapasitas sarana dan prasarana pelayanan transportasi.
5. Meningkatkan peran daerah, BUMN dan swasta dalam penyediaan infrastruktur sektor transportasi.
6. Restrukturisasi dan reformasi di bidang peraturan, kelembagaan, sumber daya manusia (SDM) dan pelaksanaan penegakan hukum secara konsisten.
7. Mewujudkan pengembangan transportasi dan teknologi transportasi yang ramah lingkungan untuk mengantisipasi perubahan iklim.

Selain Visi dan Misi diatas, Kantor Otoritas Pelabuhan Tanjung Perak memiliki Dasar Pembentukan, Tugas dan Tanggung Jawab, Wewenang, Peran, dan Fungsinya yang tertera dibawah ini :

a. Dasar

Dasar regulasi yang membentuk terciptanya Kantor Otoritas Pelabuhan Utama Tanjung Perak – Surabaya adalah

1. Undang – undang nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran
2. Peraturan Pemerintah Nomor 61 Tahun 2009 tentang Kepelabuhanan
3. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor KM.63 Tahun 2010 tentang Organisasi dan Tata Kerja Kantor Otoritas Pelabuhan.

b. Tugas dan Tanggung Jawab

Tugas dan Tanggung Jawab yang dimiliki oleh Kantor Otoritas Pelabuhan Utama Tanjung Perak adalah

1. Menyediakan lahan daratan dan perairan pelabuhan.
2. Menyediakan dan memelihara penahan gelombang, kolam pelabuhan, alur pelayaran, dan jaringan jalan.

3. Menyediakan dan memelihara Sarana Bantu Navigasi Pelayaran (SBNP).
4. Menjamin keamanan dan ketertiban di pelabuhan.
5. Menjamin dan memelihara kelestarian lingkungan di pelabuhan.
6. Menyusun Rencana Induk Pelabuhan (RIP), serta DLKr dan DLKp.
7. Mengusulkan tarif untuk ditetapkan Menteri.
8. Menjamin kelancaran arus barang.
9. Melaksanakan kegiatan penyediaan dan/atau pelayanan jasa kepelabuhanan yang diperlukan oleh pengguna jasa yang belum disediakan oleh BUP (Badan Usaha Pelabuhan).

c. Wewenang

Kantor Otoritas Pelabuhan Utama Tanjung Perak – Surabaya memiliki kewenangan sebagai berikut :

1. Mengatur dan mengawasi penggunaan lahan daratan dan perairan.
2. Mengawasi penggunaan DLKr dan DLKp.
3. Mengatur lalu lintas kapal keluar masuk pelabuhan melalui pemanduan kapal.
4. Menetapkan Standar Kinerja Operasional (SOP) pelayanan jasa kepelabuhanan.

d. Peran

Peran Kantor Otoritas Pelabuhan Utama Tanjung Perak adalah sebagai wakil pemerintah untuk memberikan konsesi atau bentuk lainnya kepada Badan Usaha Pelabuhan untuk melakukan kegiatan pengusahaan di pelabuhan yang dituangkan dalam perjanjian.

e. Fungsi

Kantor Otoritas Pelabuhan Utama Tanjung Perak memiliki fungsi lembaga yaitu :

1. Penyusunan rencana kerja, program dan desain, analisa dan evaluasi penyediaan lahan daratan dan perairan pelabuhan serta penyediaan dan pemeliharaan fasilitas pelabuhan, penahan gelombang, pengerukan kolam pelabuhan dan alur pelayaran, reklamasi serta jaringan jalan dan Sarana Bantu Navigasi Pelayaran (SBNP), sarana dan prasarana jasa kepelabuhanan.
2. Penyusunan Rencana Induk Pelabuhan (RIP), Daerah Lingkungan Kerja (DLKr) dan Daerah Lingkungan Kepentingan (DLKp) Pelabuhan.

3. Penyusunan dan pengusulan tarif untuk ditetapkan oleh Menteri atas penggunaan perairan dan/atau daratan , fasilitas pelabuhan serta jasa kepelabuhanan yang disediakan oleh Kantor Otoritas Pelabuhan Utama sesuai dengan ketentuan perundang-undangan.
4. Pelaksanaan pengaturan, pengendalian, dan pengawasan kegiatan lalu lintas dan angkutan laut serta penjaminan kelancaran arus barang di pelabuhan.
5. Pelaksanaan pengaturan dan pengawasan penggunaan lahan daratan dan perairan, fasilitas dan pengoperasian pelabuhan, Daerah Lingkungan Kerja (DLKr) dan Daerah Lingkungan Kepentingan (DLKp) Pelabuhan serta keamanan dan ketertiban di pelabuhan.
6. Pelaksanaan penjaminan dan pemeliharaan kelestarian lingkungan pelabuhan.
7. Pelaksanaan peran sebagai wakil Pemerintah dalam pemberian konsesi atau bentuk lainnya kepada BUP untuk melakukan kegiatan usaha di pelabuhan.
8. Pelaksanaan pembinaan usaha dan penyediaan dan/atau pelayanan jasa kepelabuhanan yang disediakan oleh Badan Usaha Pelabuhan (BUP).
9. Pengelolaan urusan tata usaha, kepegawaian, keuangan, hukum dan hubungan masyarakat.

C. Tata Nilai

Tata Nilai yang dimiliki Kantor Otoritas Pelabuhan Utama Tanjung Perak – Surabaya untuk mencapai Tugas, Tanggung Jawab serta Fungsinya adalah seperti berikut ini :

“ISO REK!!!”

Merupakan semboyan yang sekaligus tata nilai yang dijunjung oleh Kantor Otoritas Pelabuhan Utama Tanjung Perak – Surabaya untuk memberikan pelayanan terbaik pada masyarakat. Iso Rek!!! merupakan akronim dari :

1. I = Integritas
2. S = Semangat
3. O = Optimis
4. R = Responsif

5. E = Excellent
6. K = Kreatif

Selain dari “ISO REK!!!”, terdapat juga Tata Nilai yang berlaku di Kantor Otoritas Pelabuhan Utama Tanjung Perak yang merupakan predikat yang diberikan oleh Kementerian Pendayagunaan Aparatur Negara dan Reformasi Birokrasi (Kementerian PAN-RB) yaitu WBK (Wilayah Bebas dari Korupsi) dan WBBM (Wilayah Birokrasi Bersih Melayani). Sebelum mencapai predikat WBK dan WBBM, unit kerja harus terlebih dahulu membangun Zona Integritas (ZI). Zona Integritas adalah predikat yang diberikan kepada instansi pemerintah yang pimpinan dan jajarannya mempunyai komitmen untuk mewujudkan WBK/WBBM melalui reformasi birokrasi, khususnya dalam hal pencegahan korupsi dan peningkatan kualitas pelayanan publik. Untuk menjadikan unit kerja sebagai WBK/WBBM harus memenuhi delapan indikator hasil dan dua puluh indikator proses yang akan dinilai oleh Tim Penilai Internal (TPI) kemudian dievaluasi oleh Tim Penilai Nasional. Untuk WBK ditetapkan oleh Kementerian Perhubungan sedangkan WBBM ditetapkan oleh MenPan – RB.



Gambar: Logo Perisai WBBM dan WBK Yang Dikeluarkan Oleh MenPAN-RB

Sumber : Kementerian Pendayagunaan Aparatur Negara dan Reformasi Birokrasi

WBBM adalah predikat yang diberikan kepada suatu unit kerja yang memenuhi sebagian besar kelima program pada WBK ditambah dengan program penguatan kualitas pelayanan publik (Peraturan Menteri PAN-RB No 52 Tahun 2014, 2014) Kantor Otoritas Pelabuhan Utama Tanjung Perak sendiri telah memperoleh predikat Wilayah Bebas dari Korupsi (WBK) pada 2019, dan masih proses menuju Wilayah Birokrasi Bersih Melayani (WBBM). Dengan adanya predikat Zona Integritas (ZI) dan WBK maka Kantor Otoritas Pelabuhan Utama Tanjung Perak

selalu dituntut untuk terwujudnya lembaga pemerintahan di bidang kepelabuhanan yang bersih dan bebas dari KKN.

2.4 Logo Perusahaan

Logo Perusahaan atau Lembaga yang dimiliki oleh Kantor Otoritas Pelabuhan Utama Tanjung Perak – Surabaya adalah Logo dari Kementerian Perhubungan seperti dibawah ini :



Gambar: Logo Kementerian Perhubungan Republik Indonesia

Sumber : Kementerian Perhubungan Republik Indonesia

Logo Kementerian Perhubungan adalah suatu bentuk simbolis yang menggambarkan seluruh keluarga besar dalam Kementerian Perhubungan. Logo ini dipakai diseluruh Kantor dari tiap Unit Kerja di Kementerian Perhubungan. Logo tersebut terdiri dari bentuk lingkaran diatasnya dan mempunyai unsur – unsur roda bergerigi, jangkar kapal, burung garuda, dan bulatan bumi. Logo Kementerian Perhubungan hanya tersusun atas 3 (tiga) warna yaitu Biru Langit, Kuning, dan Putih sebagai latar belakang. Warna Biru Langit (*Cerulean Blue*) melambangkan kedamaian dan Kuning Emas melambangkan keagungan.

Arti dari unsur Logo Kementerian Perhubungan tersebut adalah:

- Gigi Roda melambangkan matra Perhubungan Darat
- Jangkar Kapal melambangkan matra Perhubungan Laut
- Burung Garuda melambangkan matra Perhubungan Udara
- Bulatan Bumi melambangkan lingkung pelayanan jasa Perhubungan

2.5 Struktur Organisasi

Struktur Organisasi dari Kantor Otoritas Pelabuhan Utama Tanjung Perak diatur dalam Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 73 Tahun 2017 tentang Peta Jabatan dan Uraian Jenis Kegiatan Jabatan Di Lingkungan Unit Pelaksana Teknis Direktorat Jenderal Perhubungan Laut Kementerian Perhubungan. Dalam peraturan ini mengatur urutan dan gambaran peta jabatan dan fungsi serta kewajiban semua pegawainya yang berada di Lingkungan Unit Pelaksana Teknis Direktorat Jenderal Perhubungan Laut Kementerian Perhubungan. Hal ini dilakukan untuk meningkatkan pelaksanaan penataan sistem manajemenkepegawaian dan untuk menjamin efektivitas dan efisiensi serta kualitas pelaksanaan tugas danfungsi jabatan dalam setiap satuan organisasi. Berikut merupakan Struktur Organisasi dari Kantor Otoritas Pelabuhan Utama Tanjung Perak :



Gambar: Struktur Organisasi Otoritas Pelabuhan Utama Tanjung Perak (2022)

Sumber : Data Kantor Otoritas Pelabuhan Utama Tanjung Perak - Surabaya

2.5.1 Kepala Kantor Otoritas Pelabuhan Utama

Kepala Kantor Otoritas Pelabuhan Utama Tanjung Perak

Surabaya (KJ.14)Pemangku Jabatan : Yefri Meidison,
M.Mar.E

Pangkat / Golongan : Pembina Utama Muda

/ (IV/C)NIP 19670320 199203 1

003

Kepala Kantor Otoritas Pelabuhan Utama atau biasa yang disebut KA OP merupakan pimpinan jabatan paling tinggi dilingkungan Kantor Otoritas Pelabuhan Utama. KA OP berhubungan langsung dengan Direktur Jenderal Perhubungan Laut (Dirjen Hubla) mengenai laporan kegiatan pengawasan dan pengaturan Pelabuhan Utama yang menjadi daerah tanggung jawabnya. Berikut merupakan Urutan Jenis Kegiatan Kepala Kantor Otoritas Pelabuhan Utamayang diatur dalam PM 73 Tahun 2017 – Perhubungan :

1. Melaksanakan penyediaan, pengaturan, dan pengawasan penggunaan lahan daratan dan perairan pelabuhan.
2. Melaksanakan penyediaan dan pemeliharaan penahan gelombang, kolam pelabuhan, alur pelayaran, dan jaringan jalan, dan Sarana Bantu Navigasi Pelayaran (SBNP).
3. Melaksanakan penjaminan dan pemeliharaan kelestarian lingkungan di pelabuhan.
4. Melaksanakan penyusunan Rencana Induk Pelabuhan, Daerah Lingkungan Kerja dan Daerah Lingkungan Kepentingan (DLKr dan DLKp) pelabuhan, serta pengawasan penggunaannya.
5. Melaksanakan pengusulan tarif untuk ditetapkan Menteri, atas penggunaan perairan dan/atau daratan, dan fasilitas pelabuhan yang disediakan oleh Pemerintah serta jasa kepelabuhanan yang diselenggarakan oleh Otoritas Pelabuhan sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.
6. Melaksanakan pengaturan lalu lintas kapal ke luar masuk pelabuhan melalui pemanduan kapal.
7. Melaksanakan penjaminan keamanan dan ketertiban, kelancaran arus barang di pelabuhan.
8. Melaksanakan penyediaan dan/atau pelayanan jasa kepelabuhanan yang

diperlukan oleh pengguna jasa yang belum disediakan oleh Badan Usaha Pelabuhan.

9. Melaksanakan pemberian konsesi atau bentuk lainnya kepada Badan Usaha Pelabuhan untuk melakukan kegiatan pengusahaan di pelabuhan.
10. Menyiapkan bahan penetapan dan evaluasi standar kinerja operasional pelayanan jasa kepelabuhanan.
11. Mengelola urusan tata usaha, kepegawaian, keuangan, hukum dan hubungan masyarakat.
12. Melaksanakan tugas kedinasan lain yang diberikan oleh pimpinan.

Berdasarkan dari 12 (dua belas) Uraian Jenis Kegiatan Kerja, 11 diantaranya memiliki hasil berupa Laporan Kerja dan 1 adalah Bahan yaitu Bahan untuk penetapan dan evaluasi standar kinerja operasional jasa kepelabuhanan.

2.5.2 Kepala Bagian Tata Usaha

Kepala Bagian Tata Usaha (KJ.11)

Pemangku Jabatan : Yatinah, S.E., M.M.

Pangkat / Golongan : Pembina / (IV/a)

NIP 19740406 200502 1 001

Bagian Tata Usaha mempunyai tugas dalam pelaksanaan urusan keuangan, kepegawaian dan umum, bagian hukum dan hubungan masyarakat serta pelaporan di lingkungan Kantor Otoritas Pelabuhan Utama Tanjung Perak Surabaya.

Bagian Tata Usaha menyelenggarakan fungsi :

1. Pengelolaan urusan keuangan, pelaporan Sistem Akutansi Instansi (SAI) serta pengelolaan Penerimaan Negara Bukan Pajak (PNBP).
2. Pelaksanaan urusan kepegawaian, pembinaan dan pengembangan jabatan fungsional, surat menyurat, kearsipan, kerumah tanggaan dan urusan umum.
3. Pelaksanaan pertimbangan dan bantuan hukum, serta hubungan masyarakat.

Bagian Tata Usaha dalam melaksanakan fungsinya dibagi lagi dalam tiga Sub Bagian yaitu Sub Bagian Keuangan, Sub Bagian Kepegawaian dan Umum, dan Sub Bagian Hukum dan Hubungan Masyarakat. Berikut merupakan Uraian Jenis Kegiatan Kepala Bagian Tata Usahadan 3 Sub Bagian yang membantunya :

Uraian Jenis Kegiatan Kepala Bagian Tata Usaha :

1. Menyusun rencana kerja kegiatan pengelolaan anggaran keuangan, usulan

rencana kerja anggaran dalam tahun anggaran berjalan, rencana kerja kegiatan kepegawaian, pembinaan dan pengembangan jabatan fungsional, rencana kerja administrasi surat- menyurat, kearsipan, kerumahtanggaan dan urusan umum, program kerja kegiatan berkaitan dengan hukum dan peraturan angkutan laut dan kepelabuhanan, merencanakan kegiatan publikasi, promosi dan hubungan masyarakat.

2. Memberikan petunjuk dan arahan kepada bawahan untuk kelancaran pelaksanaan tugas, memberikan bimbingan teknis dan melakukan evaluasi serta membuat laporan pertanggungjawaban terhadap kegiatan pengelolaan keuangan, SAKPA, SIMAK BMN dan PNBPN.
3. Memberi arahan kepada bawahan, memberi petunjuk teknis, melakukan evaluasi serta menyusun laporan pertanggungjawaban pelaksanaan kegiatan kepegawaian, pembinaan dan pengembangan jabatan fungsional.
4. Memberi arahan kepada bawahan, memberi petunjuk teknis, melakukan pembinaan, melakukan evaluasi dan menyusun laporan pertanggungjawaban kegiatan administrasi surat-menyurat, kearsipan, kerumahtanggaan dan urusan umum.
5. Memberi arahan kepada bawahan, memberi petunjuk teknis dalam kegiatan bantuan hukum dan penyiapan bahan-bahan penyelesaian permasalahan hukum dan permasalahan hukum kepelabuhanan, melaksanakan sosialisasi peraturan lalu lintas angkutan laut, melakukan pengawasan, evaluasi dan menyusun laporan pertanggungjawaban terhadap kegiatan bantuan hukum dan penyiapan bahan-bahan penyelesaian permasalahan hukum.
6. Memberi arahan kepada bawahan, memberi petunjuk teknis, melakukan pengawasan, melakukan evaluasi serta menyusun laporan pertanggungjawaban kegiatan publikasi, promosi dan hubungan masyarakat.
7. Melakukan pengawasan terhadap kegiatan pengelolaan keuangan, penerimaan, penyetoran dan pembukuan PNBPN, melakukan pengawasan kegiatan kepegawaian dan pembinaan serta pengembangan jabatan fungsional, kegiatan administrasi surat- menyurat, kearsipan, kerumahtanggaan dan urusan umum, menyiapkan bahan rancangan peraturan lalu lintas angkutan laut dan kepelabuhanan.
8. Melaksanakan tugas kedinasan lain yang diberikan oleh Pimpinan.

A. Kepala Sub Bagian Keuangan

Dalam melaksanakan tugas dan fungsinya, Kepala Sub Bagian Keuangan dibantu oleh beberapa staff dengan jabatan :

1. Bendahara Penerima
2. Bendahara Pengeluaran
3. Bendahara Material
4. Pengelola Keuangan
5. Petugas PNBPN
6. Penyusun BMN

Uraian Jenis Kegiatan Jabatan Kepala Sub Bagian Keuangan :

1. Menyusun rencana kerja kegiatan pengelolaan anggaran keuangan sebagai pedoman kerja.
2. Menyusun usulan rencana anggaran dalam tahun anggaran berjalan agar kegiatan berjalan sesuai rencana.
3. Memberikan petunjuk arahan kepada bawahan untuk kelancaran pelaksanaan tugas.
4. Memberikan bimbingan teknis terhadap kegiatan pengelolaan keuangan, SAKPA, SIMAK BMN dan PNBPN.
5. Melakukan pengawasan terhadap kegiatan pengelolaan keuangan, penerimaan, penyetoran, pembukuan PNBPN.
6. Melakukan Evaluasi terhadap kegiatan pengelolaan keuangan, SAKPA, SIMAK BMN dan PNBPN.
7. Membuat laporan pertanggungjawaban keuangan, SAKPA, SIMAK BMN dan PNBPN.
8. Melaksanakan tugas kedinasan lain yang diberikan oleh pimpinan.

B. Kepala Sub Bagian Kepegawaian dan Umum

Dalam melaksanakan tugas dan fungsinya, Kepala Sub Bagian Kepegawaian dan Umum dibantu oleh beberapa staff dengan jabatan :

1. Pengelola Administrasi Kepegawaian
2. Pengelola Administrasi Perkantoran

3. Pengelola Urusan Kerumahtangaan
4. Penyusun Laporan Tahunan
5. Sekertaris

Uraian Jenis Kegiatan Jabatan Kepala Sub Bagian Kepegawaian dan Umum :

1. Merencanakan kegiatan operasional penyelenggaraan Sub Bagian Kepegawaian dan Umum.
2. Memberi petunjuk dalam proses pengerjaan urusan kepegawaian, yang meliputi kegiatan penyusunan DUK, Dafnom, DP3, SPMT, SPMJ, SPT, SPPT, SPPH, SPD dan *updating database* kepegawaian, pemrosesan cuti pegawai, pengusulan pengangkatan PNS, pengusulan kenaikan pangkat pegawai, penerbitan Karpeg, Karis/karsu, kartu ASKES dan kartu Taspen, serta pelaksanaan penataan arsip kepegawaian dan umum.
3. Melakukan bimbingan dalam kegiatan pembinaan dan pengembangan jabatan fungsional, yang meliputi kegiatan yang terkait dengan absensi dan disiplin pegawai, pengusulan diklat, ujian dinas dan penyesuaian ijasah, formasi dan mutasi pegawai, surat ijin belajar, dan tanda penghargaan.
4. Memberi petunjuk dalam proses pengerjaan urusan umum, yang meliputi kegiatan penerimaan, pengklasifikasian dan penggandaan surat masuk, kegiatan pendistribusian surat, kegiatan menata arsip surat masuk keluar.
5. Mengatur kegiatan - kegiatan yang berkaitan dengan urusan kerumahtanggaan, yang meliputi kegiatan penyusunan DUK dan DUP, pendataan usulan barang dan Jasa, kegiatan yang berkaitan dengan administrasi pemeliharaan, perbaikan sarana dan prasarana kantor, pengecekan terhadap kebersihan kantor dan halaman di lingkungan Kantor Otoritas Pelabuhan Utama Tanjung Perak, penyiapan peralatan apel, upacara, SKJ, serta peralatan dan konsumsi untuk setiap rapat yang diadakan di kantor.
6. Mengevaluasi pelaksanaan program pada Sub Bagian Kepegawaian dan Umum dan menyusun bahan sosialisasi yang terkait dengan Kepegawaian dan Umum.
7. Menyiapkan Laporan yang terkait dengan urusan Kepegawaian dan Umum.
8. Melaksanakan tugas kedinasan lain yang diberikan oleh pimpinan.

C. Kepala Sub Bagian Hukum dan Hubungan Masyarakat

Dalam melaksanakan tugas dan fungsinya, Kepala Sub Bagian Hukum dan Hubungan Masyarakat dibantu oleh beberapa staff dengan jabatan :

1. Penyusun Naskah Perjanjian Legal, *Drafting* Bantuan Hukum
2. Pengelola Bahan Publikasi dan Informasi
3. Penyusun Rencana dan Pelaksanaan Kegiatan Humas

Uraian Jenis Kegiatan Jabatan Kepala Sub Bagian Hukum dan Hubungan Masyarakat :

1. Membuat rencana kerja tahunan / bulanan kegiatan hukum dan humas.
2. Melakukan bantuan hukum terkait permasalahan intern kedinasan dan permasalahan kepelabuhanan.
3. Menyusun peraturan dan melakukan sosialisasi angkutan laut dan kepelabuhanan.
4. Menyiapkan bahan-bahan penyelesaian permasalahan hukum.
5. Melakukan publikasi kegiatan pelayanan dan Jasa angkutan laut dan kepelabuhanan sertamelakukan promosi jasa kepelabuhanan.
6. Melakukan kegiatan hubungan masyarakat terkait kegiatan pelayanan dan jasa angkutan laut dan kepelabuhanan.
7. Melakukan evaluasi kegiatan hukum dan humas dan menyusun laporan bulanan dan tahunan terkait kegiatan hukum dan humas.
8. Melaksanakan tugas kedinasan lain yang diberikan oleh pimpinan.

2.5.3 Kepala Bidang Perencanaan dan Pengembangan

Kepala Bidang Perencanaan dan Pembangunan

(KJ. 11) Pemangku Jabatan : Rita Em.

Simanjuntak, S.E., M.T.

Pangkat / Golongan : Pembina (IV/a)

NIP 19750616

200502 1 001

Kepala Bidang Perencanaan dan Pengembangan membawahi Bidang Perencanaan dan Pembangunan (RenBang). Dalam melaksanakan tugas dan fungsinya di Bidang Perencanaan dan Pembangunan (Renbang), seorang Kepala Bidang Perencanaan dan Pembangunan (KabidRenbang) dibantu oleh beberapa seksi seperti berikut :

1. Seksi Rencana dan Program (Renpro)
2. Seksi Desain dan Pembangunan (Desbang)
3. Seksi Analisa, Evaluasi dan Tarif (Annev)

Bidang Renbang mempunyai tugas untuk melaksanakan penyediaan dan pengaturan penggunaan lahan daratan dan perairan pelabuhan, penyediaan dan pemeliharaan penahan gelombang, kolam pelabuhan, alur pelayaran, jaringan jalan, dan Sarana Bantu Navigasi Pelayaran, penjaminan dan pemeliharaan kelestarian lingkungan di pelabuhan, penyusunan Rencana Induk Pelabuhan, Daerah Lingkungan Kerja dan Daerah Lingkungan Kepentingan pelabuhan, dan pengusulan tarif.

Bidang Perencanaan dan Pembangunan menyelenggarakan fungsi sebagai berikut :

1. Penyiapan bahan penyediaan dan pengaturan lahan daratan dan perairan pelabuhan.
2. Penyiapan bahan penyediaan dan pemeliharaan penahan gelombang, kolam pelabuhan, alur - pelayaran, jaringan jalan, dan Sarana Bantu Navigasi Pelayaran.
3. Penyiapan bahan penyusunan Rencana Induk Pelabuhan, Daerah Lingkungan Kerja dan Daerah Lingkungan Kepentingan pelabuhan.
4. Penyiapan bahan penjaminan dan pemeliharaan kelestarian lingkungan di pelabuhan.
5. Penyiapan bahan penyusunan program pembangunan dan pemeliharaan sarana dan prasarana pelayanan jasa kepelabuhanan yang belum disediakan oleh Badan Usaha Pelabuhan.
6. Penyiapan bahan penyusunan desain konstruksi fasilitas pokok pelabuhan dan fasilitas penunjang kepelabuhanan.
7. Penyiapan bahan penyusunan dan pengusulan tarif penggunaan daratan dan/atau perairan, fasilitas pelabuhan serta jasa kepelabuhanan yang disediakan oleh Kantor Otoritas Pelabuhan sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.
8. Penyiapan bahan analisa dan evaluasi pembangunan penahan gelombang, kolam pelabuhan, alur pelayaran, jaringan jalan, sarana bantu navigasi pelayaran serta sarana dan prasarana pelayanan jasa kepelabuhanan yang diperlukan oleh pengguna jasa yang belum disediakan oleh Badan Usaha Pelabuhan.

Seperti yang dijelaskan pada Bab 2 mengenai Struktur Organisasi di Kantor Otoritas Pelabuhan Utama Tanjung Perak. Bidang Perencanaan dan Pengembangan memiliki tugas untuk melaksanakan penyediaan dan pengaturan penggunaan lahan daratan dan perairanpelabuhan, penyediaan dan pemeliharaan penahan gelombang, kolam pelabuhan, alur pelayaran, jaringan jalan, dan SBNP, penjaminan dan pemeliharaan kelestarian lingkungan di pelabuhan, penyusunan Rencana Induk Pelabuhan, Daerah Lingkungan Kerja dan DaerahLingkungan Kepentingan pelabuhan, dan pengusulan tarif. Bidang Perencanaan danPembangunan memiliki Seksi – Seksi dibawahnya yaitu :

1. Seksi Rencana dan Program (Renpro)
2. Seksi Desain dan Pembangunan (Desbang)
3. Seksi Analisa, Evaluasi dan Tarif (Annev)

2.5.4 Kepala Bidang Lalu Lintas dan Angkutan Laut, Operasi Usaha dan UsahaKepelabuhanan

Kepala Bidang Lalu Lintas dan Angkutan Laut, Operasi dan Usaha
Kepelabuhanan (KJ.11)Pemangku Jabatan: Nanang Afandi
Pangkat / Golongan : Penata Tk.I (III/D)

NIP 19720516 199603 1 0001

Kepala Bidang Lalu Lintas dan Angkutan Laut, Operasi dan Usaha Kepelabuhanan (LaLa). Dalam melaksanakan tugas dan fungsinya di Bidang Lalu Lintas dan Angkutan Laut, Operasi dan Usaha Kepelabuhanan (LaLa), seorang Kepala Bidang Lalu Lintas dan AngkutanLaut, Operasi dan Usaha Kepelabuhanan (Kabid LaLa) dibantu oleh beberapa seksi seperti berikut :

1. Seksi Lalu Lintas dan Angkutan Laut (Lala)
2. Seksi Fasilitas dan Pengawasan Operasional Pelabuhan (Fasop)
3. Seksi Bimbingan Usaha dan Jasa Kepelabuhanan (Binus)

Bidang Lala mempunyai tugas melaksanakan pengaturan lalu lintas kapal ke luar masukpelabuhan melalui pemanduan kapal, penjaminan keamanan dan ketertiban, kelancaran arus barang di pelabuhan, pengawasan penggunaan lahan daratan dan

perairan pelabuhan serta Daerah Lingkungan Kerja dan Daerah Lingkungan Kepentingan pelabuhan, penyediaan dan/atau pelayanan jasa kepelabuhanan yang diperlukan oleh pengguna jasa yang belum disediakan oleh Badan Usaha Pelabuhan untuk melakukan kegiatan pengusahaan di pelabuhan dan penyiapan bahan penetapan dan evaluasi standar kinerja operasional pelayanan jasa kepelabuhanan.

Bidang Lalu Lintas dan Angkutan Laut, Operasi dan Usaha Kepelabuhanan menyelenggarakan fungsi sebagai berikut :

1. Penyiapan bahan pengaturan, pengendalian, dan pengawasan kegiatan lalu lintas dan angkutan laut, tenaga kerja bongkar muat serta pengawasan kegiatan keagenan dan perusahaan angkutan laut asing.
2. Penyiapan bahan penjaminan kelancaran arus barang serta keamanan dan ketertiban di pelabuhan.
3. Penyiapan bahan pengaturan dan penyelenggaraan lalu lintas kapal keluar/masuk pelabuhan melalui pemanduan kapal.
4. Pelaksanaan pengawasan penggunaan lahan daratan dan perairan pelabuhan serta Daerah Lingkungan Kerja dan Daerah Lingkungan Kepentingan pelabuhan.
5. Penyiapan bahan pengaturan, pengendalian, pengawasan fasilitas, dan operasional pelabuhan, serta penggunaan lahan daratan dan perairan di pelabuhan.
6. Penyiapan bahan pengawasan dan evaluasi penerapan standar penggunaan peralatan kegiatan bongkar muat serta Tenaga Kerja Bongkar Muat (TKBM).
7. Penyiapan bahan pelaksanaan kelestarian lingkungan di pelabuhan.
8. Penyiapan bahan pemberian rekomendasi persetujuan lokasi pelabuhan, pengelolaan terminal untuk kepentingan sendiri serta peningkatan kemampuan terminal dan operasional pelabuhan 24 (dua puluh empat) jam.
9. Penyiapan bahan pemberian konsesi atau bentuk lainnya kepada Badan Usaha Pelabuhan serta penyediaan dan jasa pelayanan jasa kepelabuhanan yang belum disediakan oleh Badan Usaha Pelabuhan.
10. Penyiapan bahan penyusunan, pengendalian dan pengawasan sistem dan prosedur pelayanan jasa kepelabuhanan, usaha jasa terkait dengan kepelabuhanan dan angkutan di perairan serta penyediaan dan pengelolaan sistem informasi angkutan di perairan dan sistem informasi pelabuhan.
11. Penyiapan bahan penetapan dan evaluasi standar kinerja operasional pelayanan

jasakepelabuhanan.

2.6 Bidang Usaha Perusahaan

Bidang Usaha Pelabuhan yang disediakan oleh Kantor Otoritas Pelabuhan Utama Tanjung Perak merupakan jenis layanan. Menurut situs resmi (dapat ditelusuri dalam dephub.go.id/org/optanjungperak/layanan) dan hasil wawancara yang dilakukan selama kerja praktek di Kantor OP Tanjung Perak – Surabaya. Kantor Otoritas Pelabuhan Utama Tanjung Perak memiliki 32 (tiga puluh dua) layanan utama yang terdiri dari :

- 1 Jasa Bongkar Muat Barang
- 2 Alih Muat Barang (*Ship to Ship*)
- 3 Jasa Labuh Kapal (ANEV?)
- 4 Penggunaan Perairan
- 5 Pengawasan Bongkar Muat
- 6 Penerbitan Surat Izin Kerja Keruk (RENPRO)
- 7 Penerbitan Surat Rekomendasi Pembukaan Cabang Perusahaan Angkutan Laut
- 8 Penerbitan Surat Rekomendasi Izin Usaha Perusahaan Bongkar Muat
- 9 Penerbitan Surat Rekomendasi Lokasi Depo Petikemas
- 10 Penerbitan Surat Rekomendasi Kawasan Pabean dan Tempat Penimbunan Sementara
- 11 Penerbitan Surat Rekomendasi Kebutuhan Pembukaan Kantor Cabang Jasa
PengurusanTransportasi
- 12 Penerbitan Rekomendasi Surat Izin Kerja Reklamasi (SIKR) (RENPRO)
- 13 Penerbitan Surat Persetujuan Pembangunan Fasilitas Pelabuhan di
Lingkungan DLKrPelabuhan Tanjung Perak (DESBANG)
- 14 Penerbitan Persetujuan Lokasi Keruk dan Tempat Pembuangan Keruk (RENPRO)
- 15 Penerbitan Surat Rekomendasi Kesehatan dan Keselamatan Kerja (K3)
- 16 Pemberitahuan Melakukan Kegiatan Usaha Perusahaan Angkutan Laut
- 17 Pemberitahuan Melakukan Kegiatan Usaha Perusahaan Bongkar Muat
- 18 Pendaftaran Kegiatan Usaha Jasa Pengurusan Transportasi
- 19 Pemberitahuan Melakukan Kegiatan Usaha Keagenan Kapal
- 20 Pemberitahuan Melakukan Kegiatan Usaha Barang Berbahaya dan Beracun (B3)
- 21 Pelayanan Informasi dan Dokumentasi (TU)

- 22 Pelayanan Kompensasi Pembayaran PNBPN Terbayar Lunas (TU)
- 23 Pemberitahuan Kedatangan Kapal (PKK)
- 24 Rencana Kegiatan Bongkar Muat (RKBM)
- 25 Laporan Kedatangan Keberangkatan Kapal
- 26 Pengajuan Surat Pernyataan Kegiatan Bongkar Muat (SPKBM)
- 27 Penetapan Penyandaran Kapal
- 28 Persetujuan Penentuan Berat Kotor Petikemas Terverifikasi
- 29 Surat Masuk dan Surat Keluar (TU)
- 30 Pengusulan Tarif Pelayanan Jasa Kepelabuhan (ANEV)
- 31 Monitoring Pembangunan Fasilitas Pelabuhan (DESBANG/FASPEL)
- 32 Evaluasi Laporan Pelaksanaan RKL (Pemantauan) dan RPL (Pengelolaan) (DESBANG)

2.7 Fasilitas dan Peralatan Pelabuhan

2.7.1 Fasilitas Pelabuhan

antor Otoritas Pelabuhan sebagai lembaga pemerintahan yang mengurus kegiatan bisnis di pelabuhan berhubungan langsung dengan Badan Usaha Pelabuhan baik itu swasta maupun BUMN sebagai pelaksana bisnis di pelabuhan itu sendiri, sejatinya seluruh fasilitas (baik itu dermaga maupun terminal) di pelabuhan dimiliki oleh Pemerintah Republik Indonesiaterkhususnya Kementerian Perhubungan, melalui Direktorat Jenderal Perhubungan Laut yang pada tingkat bawahnya diwakilkan oleh Kantor Otoritas Pelabuhan Utama / KSOP / UPT Pelabuhan tergantung dari kategori pelabuhan tersebut. Kantor Otoritas Pelabuhan Utama Tanjung Perak dalam ranah wilayah kewenangannya mengatur satu kompleks Pelabuhan Tanjung Perak – Surabaya yang terdiri dari beberapa terminal yaitu :

1. Terminal Jamrud
2. Terminal Mirah
3. Terminal Nilam
4. Terminal Berlian
5. Terminal Petikemas Surabaya
6. Terminal Kalimas

Selain dari keenam terminal yang tergabung dalam kompleks Pelabuhan Tanjung Perak – Surabaya, Kantor Otoritas Pelabuhan Utama Tanjung Perak juga mengatur dan tetap

berkoordinasi dengan lembaga yang terkait untuk beberapa pelabuhan disekitarnya yaitu :

1. Terminal Teluk Lamong
2. Terminal Socah (masih proses pembangunan)
3. Terminal Tanjung Bulupandan (masih proses perhitungan kelayakan pembangunan) Dengan koordinasi bersama dengan Kantor Syahbandar dan Otoritas Pelabuhan Kelas IIGresik yaitu :

1. Pelabuhan Gresik
2. Terminal Manyar
3. Terminal Siam Maspion

Status kepemilikan lahan eksisting untuk Pelabuhan Tanjung Perak dan Pelabuhan Gresik secara keseluruhan dimiliki oleh PT Pelabuhan Indonesia III (Persero) dengan status HPL (Hak Pengelolaan Lahan). Status Kepemilikan Lahan Terminal Teluk Lamong dimiliki oleh Otoritas Pelabuhan Utama Tanjung Perak dengan status HPL (Hak Pengelolaan Lahan). Status kepemilikan lahan Terminal Manyar dimiliki oleh KSOP Kelas II Gresik dengan status HPL

(Hak Pengelolaan Lahan) (Keputusan Menteri No 22, 2021). Hal ini berarti instansi tersebut diberikan hak khusus oleh negara untuk menggunakan tanah untuk pelaksanaan tugasnya masing – masing. Berikut merupakan bahasan singkat mengenai terminal – terminal yang berada dalam kompleks Pelabuhan Utama Tanjung Perak – Surabaya :



Gambar: Klasterisasi Terminal di Kompleks Pelabuhan Tanjung Perak

Sumber : skyscrapercity.com

a. Terminal Jamrud

Terminal yang merupakan dermaga pusat logistik. Melayani muatan – muatan yang bukan merupakan muatan petikemas. Terdiri dari 4 (empat) dermaga dengan jenis muatan yang dilayani yaitu Penumpang, *General Cargo*, dan Curah Kering.



Gambar: Gerbang Masuk Terminal Jamrud – Tanjung Perak

Sumber : dolandolen.com

Berikut merupakan pembagian dermaga di Terminal Jamrud berdasarkan muatan yang dilayaninya (diinformasikan dengan Kade Meternya) :

Tabel: Pembagian Dermaga di Terminal Jamrud berdasarkan Muatan dan Kade Meter

NO	DERMAGA	KADE	TERMINAL
1	Dermaga Jamrud Utara	Kade Meter 0 - 400	Penumpang dan <i>Cruise</i>
		Kade Meter 400 - 800	<i>General Cargo</i> Internasional
		Kade Meter 800 - 1200	Curah Kering Internasional
2	Dermaga Jamrud Barat	Kade Meter 0 - 210	Curah Kering Internasional
3	Dermaga Jamrud Selatan	Kade Meter 0 - 210	Curah Kering Domestik
		Kade Meter 210 - 800	<i>General Cargo</i> Domestik
4	Kade Perak	Kade Meter 0 - 140	Ro - Ro

Sumber : Rencana Induk Pelabuhan Tanjung Perak – 2021 (diolah kembali)

b. Terminal Mirah

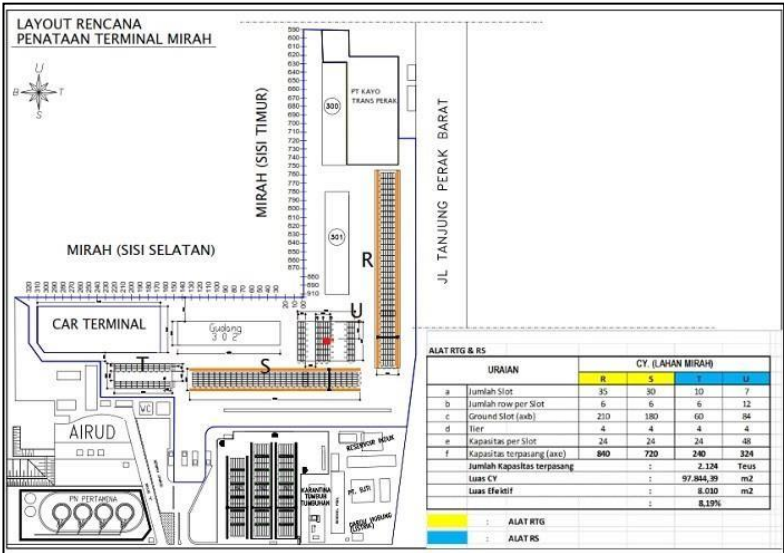
Terminal Mirah merupakan salah satu terminal di Tanjung Perak yang sejak tahun 2014, difokuskan untuk melayani muatan mobil yang berasal dari Kapal Ro-Ro. Hal ini dibuktikan dengan adanya *Car Terminal* di Mirah Sisi Selatan. Selain mobil, Terminal Mirah juga melayani *General Cargo* dari dalam negeri (domestik), Kapal untuk kepentingan *Off Shore*, Curah Cair dan *Crew Service*. Dulu muatan dari Kapal Ro – Ro dilayani di Terminal Berlian, tetapi semenjak 2014 sudah dipindahkan ke Terminal

Mirah.



Gambar: Gerbang Masuk Terminal Mirah – Tanjung Perak

Sumber : images.google.com



Gambar: Lay Out Terminal Mirah – Tanjung Perak – Surabaya

Sumber : PT BJTI

Berikut merupakan pembagian dermaga di Terminal Mirah berdasarkan muatan yang dilayaninya (diinformasikan dengan Kade Meternya) :

Tabel: Pembagian Dermaga di Terminal Mirah berdasarkan Muatan dan Kade Meter

NO	DERMAGA	KADE	TERMINAL
1	Mirah (Sisi Selatan)	Kade Meter 0 - 324	<i>General Cargo Domestik</i>
2	Mirah (Sisi Timur)	Kade Meter 550 - 650	<i>Off Shore, Curah Cair, Crew Service</i>
3	Mirah (Sisi Timur)	Kade Meter 650 - 860	Ro - Ro

Sumber : Rencana Induk Pelabuhan Tanjung Perak – 2021 (diolah kembali)

Dari data dermaga diatas, spesifikasi dari tiap masing – masing dermaganya adalah :

Tabel: Spesifikasi Dermaga di Terminal Mirah – Tanjung Perak Surabaya

NO	URAIAN	SATUAN	NILAI	KETERANGAN ZONASI KAWASAN EKSISTING
1	Dermaga Terminal Mirah			
a	Panjang Dermaga	m	640	Melayani muatan General Cargo dengan kapasitas 2,14 Juta-Ton/Tahun
b	Luas Kolam	m ²	69.856	
c	Kedalaman Kolam	-m LWS	7	
d	Luas Back Up Area	Ha	11,98	

Sumber : Rencana Induk Pelabuhan Tanjung Perak – 2021 (diolah kembali)

c. Terminal Nilam

Terminal Nilam terdiri dari 3 (tiga) jenis terminal yang melayani muatan yang berbeda yaitu Terminal *Multipurpose*, Terminal Petikemas Domestik, dan Terminal Curah Cair. Terminal Nilam bagian Timur dikelola oleh PT Pelabuhan Indonesia III dan untuk Terminal Nilam bagian Utara dikelola oleh PT Terminal Nilam Utara (TNU) yang merupakan perusahaan *joint venture* antara PT Adahanesa Abadi (anak perusahaan PT AKR) dan PT Berlian Jasa Terminal Indonesia (anak perusahaan PT Pelindo III). Terminal Nilam Utara melayani muatan curah cair, sementara Terminal Nilam Timur melayani muatan petikemas domestik dan *multipurpose* (untuk melayani muatan curah dan muatan non kemasan). Layanan yang paling menjual dari Terminal Nilam ini adalah layanan bongkar – muat muatan curah cair berupa CPO (*crude palm oil* atau minyak sawit

mentah).



Gambar: Dermaga Terminal Nilam Timur – Tanjung Perak

Sumber : Maritimedia.com



Gambar: Gerbang Utama Terminal Nilam Utara

Sumber : PT Terminal Nilam Utara

Berikut merupakan pembagian dermaga di Terminal Nilam berdasarkan muatan yang dilayaninya (diinformasikan dengan Kade Meternya) :

Tabel: Pembagian Dermaga di Terminal Nilam berdasarkan Muatan dan Kade Meter

NO	KADE	TERMINAL
1	Kade Meter 60 - 330	<i>Multipurpose</i>
2	Kade Meter 330 - 650	Petikemas Domestik
3	Kade Meter 650 - 930	Curah Cair

Sumber : Rencana Induk Pelabuhan Tanjung Perak – 2021 (diolah kembali)

Dari data dermaga diatas, spesifikasi dari tiap masing – masing dermaganya adalah :

Tabel: Spesifikasi Dermaga di Terminal Nilam – Tanjung Perak Surabaya

NO	URAIAN	SATUAN	NILAI	KETERANGAN ZONASI KAWASAN EKSISTING
1	Dermaga Nilam Timur			
a	Panjang Dermaga	m	930	Melayani muatan General Cargo dan Curah Cair
b	Luas Kolam	m ²	92.000	

NO	URAIAN	SATUAN	NILAI	KETERANGAN ZONASI KAWASAN EKSISTING
1	Dermaga Nilam Timur			
c	Kedalaman Kolam	-m LWS	10	dengan kapasitas 4,6 Juta-Ton/Tahun
d	Luas Back Up Area	Ha	14,08	

Sumber : Rencana Induk Pelabuhan Tanjung Perak – 2021 (diolah kembali)

Untuk spesifikasi Terminal Nilam Utara tidak memiliki dermaga layaknya Terminal Nilam Timur dikarenakan pelayanan bongkar – muat barang dilakukan dengan Jetty. Adapun ada 2 Jetty : Jetty 1 (Front Side) yang dapat melayani 1 – 2 tambatan, dengan kapal 50,000 DWT, LOA 24 meter, *draught* 12 meter, dapat beroperasi selama 24 jam. Jetty 2 (Back Side) dapat melayani 1 tambatan khusus kapal tongkang (*barge*), kapasitas 6,000 DWT, LOA 100 Meter, *draught* 5 meter, dan dapat beroperasi selama 24 Jam.

d. Terminal Berlian

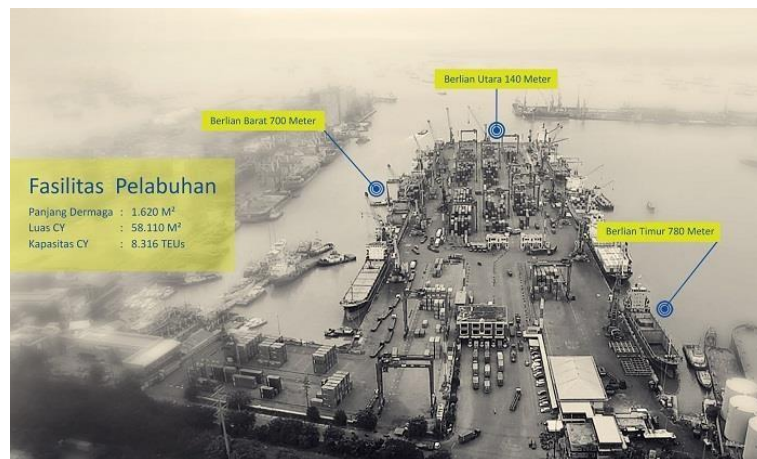
Terminal Berlian merupakan salah satu terminal di kompleks Pelabuhan Tanjung Perak yang melayani kegiatan bongkar – muat petikemas domestik. Kegiatan pelayanan dan penyediaan jasa bongkar – muat petikemas dilakukan oleh anak perusahaan PT Pelabuhan Indonesia III yaitu PT Berlian Jasa Terminal Indonesia. Letak Terminal Berlian disebelah barat dari Terminal Mirah (Sisi Selatan). Terminal Berlian terdiri dari 3 (tiga) dermaga yang memiliki Lapangan Penumpukan Petikemas (*Container Yard*) seluas 58.110 m² dan memiliki kapasitas sebesar 8.316 TEUs.



Gambar: Gerbang Pas Terminal Berlian – Tanjung Perak

Sumber : berkasnews.com

Berikut merupakan pembagian untuk dermaga – dermaga yang ada dalam Terminal Berlian – Tanjung Perak :



Gambar: Pembagian Dermaga di Terminal Berlian – Tj. Perak

Sumber : PT BJTI

Tabel: Spesifikasi Dermaga di Terminal Berlian – Tanjung Perak Surabaya

NO	URAIAN	SATUAN	NILAI	KETERANGAN ZONASI KAWASAN EKSISTING
1	Dermaga Terminal Berlian Utara			
a	Panjang Dermaga	m	140	Melayani muatan Petikemas dengan kapasitas 184 Ribu-TEUs/Tahun
b	Luas Kolam	m ²	14.500	
c	Kedalaman Kolam	-m LWS	8	
d	Luas Back Up Area	Ha	0,73	
2	Dermaga Terminal Berlian Barat			
a	Panjang Dermaga	m	700	Melayani muatan Petikemas dengan kapasitas 735,8 Ribu-TEUs/Tahun
b	Luas Kolam	m2	60.000	
c	Kedalaman Kolam	-m LWS	9	
d	Luas Back Up Area	Ha	7,12	
3	Dermaga Terminal Berlian Timur			
a	Panjang Dermaga	m	780	Melayani muatan Petikemas dengan kapasitas 919,8 Ribu-TEUs/Tahun
b	Luas Kolam	m2	81.953	
c	Kedalaman Kolam	-m LWS	10	
d	Luas Back Up Area	Ha	5,3	

Sumber : Rencana Induk Pelabuhan Tanjung Perak – 2021 (diolah kembali)

e. Terminal Petikemas Surabaya

Terminal Petikemas Surabaya merupakan terminal di kompleks Pelabuhan Tanjung Perak – Surabaya yang melayani bongkar – muat muatan Petikemas baik untuk Domestik maupun Internasional. Jumlah Dermaga di terminal ini pun hanya 2 (dua) dermaga dan langsung dibedakan berdasarkan asal – tujuan muatan tersebut akan dibongkar / muat (apakah muatan tersebut termasuk muatan petikemas domestik atau petikemas internasional). Terminal Petikemas Surabaya dikelola oleh PT Terminal Petikemas Surabaya yang merupakan anak perusahaan dari PT Pelabuhan Indonesia III. TPS memiliki layanan unggulan yaitu TOS (*Terminal Operations System*) yang merupakan aplikasi yang dapat membantu pelayanan kegiatan operasional dan *billing* (nota rampung). TOS sendiri terdiri dari TOS untuk kegiatan operasional dan C-TOS

yang merupakan aplikasi untuk *billing* (nota rampung) yang digunakan untuk mengatur seluruh kegiatan pergerakan petikemas.



Gambar: Terminal Petikemas Surabaya - Tanjung Perak

Sumber : PT Terminal Petikemas Surabaya

Terminal Petikemas Surabaya memiliki 2 (dua) dermaga dengan spesifikasi tiap dermaganya adalah sebagai berikut :

Tabel: Spesifikasi Dermaga di Terminal Petikemas Surabaya – Tj. Perak
Surabaya

NO	URAIAN	SATUAN	NILAI	KETERANGAN ZONASI KAWASAN EKSISTING
1	Dermaga TPS Internasional			
a	Panjang Dermaga	m	1.000	Melayani muatan Petikemas dengan kapasitas 1,5 Juta-TEUs/Tahun
b	Kedalaman Kolam	-m LWS	12	
c	Luas Back Up Area	Ha	68,54	
2	Dermaga TPS Domestik			
a	Panjang Dermaga	m	450	Melayani muatan Petikemas dengan

NO	URAIAN	SATUAN	NILAI	KETERANGAN ZONASI KAWASAN EKSISTING
b	Kedalaman Kolam	-m LWS	7,5	kapasitas 674 Ribu-TEUs/Tahun
c	Luas Back Up Area	Ha	Satu dengan TPS Inter	

Sumber : Rencana Induk Pelabuhan Tanjung Perak – 2021 (diolah kembali)

f. Terminal Kalimas

Terminal Kalimas merupakan terminal yang paling tua diantara kelima terminal lainnya. Terminal Kalimas ini terbentuk disekitaran muara sungai kalimas. Terminal kalimas hanya boleh melayani kapal lokal dengan panjang total / *Length Overall* (LOA) dibawah 60 m dan kapal Pelayaran Rakyat. Muatan yang dilayani di Terminal Kalimas terdiri dari muatan *general cargo* (GC), *bag cargo*, dan muatan hewan. Di terminal kalimas ini umumnya peralatan bongkar muat yang digunakan belum selengkap dan secanggih di kelima terminal sebelumnya.



Gambar: Terminal Kalimas Surabaya - Tanjung Perak

Sumber : majalahdermaga.co.id

Terminal Kalimas hanya memiliki satu dermaga yang paling panjang diantara semua dermagadi terminal – terminal di kompleks Pelabuhan Tanjung Perak dengan spesifikasi sebagai berikut:

NO	URAIAN	SATUAN	NILAI	KETERANGAN ZONASI KAWASAN EKSISTING
1	Dermaga Kalimas			Melayani Kapal Pelayaran Rakyat
a	Panjang Dermaga	m	2.270	
b	Luas Kolam	m ²	2,5	
c	Kedalaman	-m LWS	2,5	

Tabel: Spesifikasi Dermaga di Terminal Kalimas – Tanjung Perak Surabaya

NO	URAIAN	SATUAN	NILAI	KETERANGAN ZONASI KAWASAN EKSISTING
1	Dermaga Kalimas			
d	Luas Back Up Area	Ha	18,62	

Sumber : Rencana Induk Pelabuhan Tanjung Perak – 2021 (diolah kembali)

2.7.2 Fasilitas Instansi

Peralatan Perusahaan yang dimiliki oleh Kantor Otoritas Pelabuhan Utama Tanjung Perak – Surabaya bukanlah sama seperti yang dimiliki oleh Badan Usaha Pelabuhan seperti *forklift*, *excavator*, dan sebagainya. Peralatan yang dimiliki berupa mobil dinas untuk kegiatan mobilitas berupa pengawasan, pemantauan, ataupun untuk kepentingan evaluasi dari kinerja badan usaha yang melakukan bisnis di DLKr dan DLKp diseluruh kompleks Pelabuhan Tanjung Perak. Berikut merupakan kendaraan dinas yang digunakan guna menunjang fungsi dari Lembaga Otoritas Pelabuhan :

Tabel: Peralatan Kendaraan Dinas - Otoritas Pelabuhan Utama Tg. Perak

NO	KENDARAAN DINAS			JUMLAH (UNIT)
	MERK	TIPE	JENIS	
1	Mitsubishi	Pajero	SUV	1
2	Toyota	Fortuner	SUV	1
3		Hiace	Minibus	1
4		Hilux	SUV	2
5		Innova	MPV	2
TOTAL KENDARAAN DINAS				7

Sumber : Kantor Otoritas Pelabuhan Utama Tanjung Perak.

BAB III

KEGIATAN KERJA PRAKTEK

3.1 Kegiatan Harian Kerja Praktek

Selama kurang lebih satu bulan pada Oktober 2022, dimulai dari Senin, 17 Oktober 2022 hingga Rabu, 16 November 2022 penulis melakukan Kegiatan Kerja Praktek di Kantor Otoritas Pelabuhan Utama Tanjung Perak – Surabaya. Penulis ditempatkan di Bidang Perencanaan dan Pengembangan yang dituangkan dalam Nota Dinas No : 136/BAG.TU/X/2022 dengan penempatan di tiap seksi seperti berikut :

No.	Seksi	Bidang	Tanggal	Durasi (tidak termasuk libur)
1.	Seksi Analisa, Evaluasi, dan Tarif	Bidang Perencanaan dan Pembangunan	17 - 21 Oktober 2022	5 Hari
2.	Seksi Desain dan Pembangunan		24 - 28 Oktober 2022	5 Hari
3.	Rencana dan Program		31 Oktober - 4 November 2022	5 Hari
4.	Secara Umum/Keseluruhan	Bidang Lala, Operasi, dan Usaha Kepelabuhanan	7 - 16 November 2022	8 Hari

Tabel: Penempatan Bidang di Kantor Otoritas Pelabuhan Utama Tanjung Perak

Sumber : Nota Dinas Kerja Praktek – M. Hanif Ikhas SA (2022)

Kegiatan kerja praktek dilaksanakan setiap hari kerja (Senin sampai Jumat) meskipun kondisi kantor OP Tanjung Perak melaksanakan program dinas keluar kota atau sedang *Work From Home* (WFH) selang – seling antar karyawannya, dimana dikecualikan untuk Kepala Seksi dan Kepala Bidang.

3.2 Penyelesaian Penugasan Dosen Pembimbing

3.2.1 Mengulas Sistem Kerja

Pada anak sub-bab ini akan mengulas sistem kerja institusi Kantor Otoritas Pelabuhan Utama (KOPU) Tj. Perak terhadap penyelenggaraan transportasi laut di kawasan Pelabuhan Tj. Perak secara khusus dan Provinsi Jawa Timur secara umum. Adapun ulasan sistem kerjanya dibedah berdasarkan setiap apa yang dilakukan oleh tim jabatan per seksi.

1) Seksi Rencana dan Program (RENPRO)

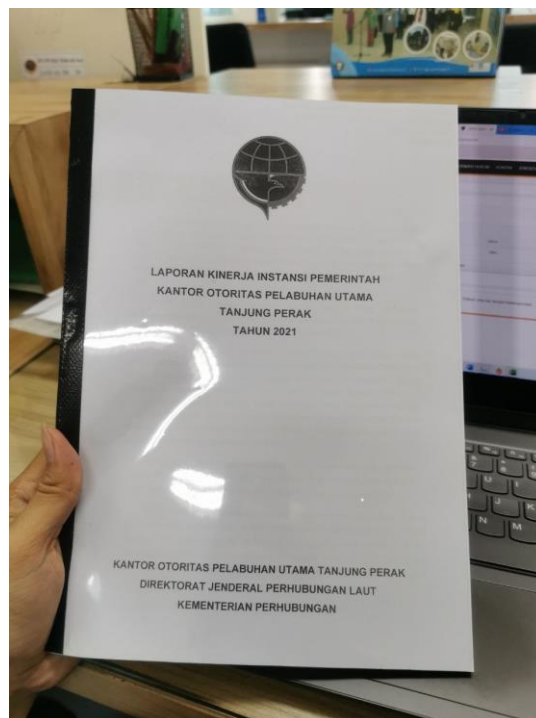
Berdasarkan Pasal 12 PM Perhubungan No. 35 Tahun 2012, secara sederhana tugas dari seksi ini lebih kepada menyusun terkait penyediaan sekaligus pengaturan fasilitas air dan darat pelabuhan. Selain itu juga bertugas untuk menyusun RIP dan DLK dan DLK pelabuhan. Namun setelah diterbitkannya PM No. 73 tahun 2017, tugas

dari seksi ini bertambah menjadi menyusun Laporan Kinerja Instansi Pemerintahan (LAKIP) Kantor Otoritas Pelabuhan (Kantor OP) Tj. Perak. Dimana sebelumnya tugas ini berada di bawah Bagian Tata Usaha.

Adapun tim pada seksi ini terbagi menjadi dua yakni tim Penyusun LKIP dan tim Penyusun Rencana dan Program. Bagaimana peran dari kedua tim seksi Renpro ini terhadap penyelenggaraan transportasi laut di wilayah Tj. Perak, dibahas pada bagian berikut:

a) Tim Penyusun LKIP

Tim ini secara sederhana bertugas untuk menyusun Laporan Kinerja tahunan dari Kantor OP Tj. Perak. Dari hasil wawancara dengan salah satu tim penyusun LKIP, didapatkan bahwa jika membicarakan terkait hasil kinerja tahunan, maka tidak jauh-jauh dari membicarakan Laporan Kinerja (LKIP), Laporan Tahunan (Lapta), dan terakhir Rencana Strategi Otoritas Pelabuhan Tj. Perak (Renstra terbaru 2020-2024). Untuk LKIP dan Renstra sendiri disusun oleh tim ini dengan sebelumnya mengumpulkan laporan operasional yang direkap oleh berbagai seksi di Bidang Lalu Lintas dan Angkutan Laut (Lala). Berikut contoh laporan pekerjaan dari tim penyusun LKIP



Gambar: Bukti Fisik Hasil Kegiatan Seksi RENPRO

Sumber : Dokumentasi Penulis, 2022

LAPORAN KINERJA INSTANSI PEMERINTAH
KANTOR OTORITAS PELABUHAN UTAMA
TANJUNG PERAK
TAHUN 2021

Tanjung Perak

Adapun kegiatan-kegiatan yang tertuang dalam Rencana Kinerja Kantor Otoritas Pelabuhan Utama Tanjung Perak Surabaya Tahun 2021 adalah kegiatan-kegiatan strategis yang dilaksanakan dalam rangka mendukung tujuan dan sasaran yang akan dicapai, berbagai kegiatan yang akan dilaksanakan pada Tahun Anggaran 2021 akan diuraikan pada tabel 8.1 berikut ini:

Tabel 8.1
Rencana Kinerja
Kantor Otoritas Pelabuhan Utama Tanjung Perak
Tahun 2021

NO	PROGRAM/KEGIATAN	INDIKATOR KINERJA	SATUAN	TARGET
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)
Meningkatnya kinerja operasional pelabuhan dalam rangka pemenuhan standar kinerja yang ditetapkan	IKK.1 Waiting Time	1. Terminal Jemrud	Jam	1,8
		2. Terminal Niam	Jam	1,8
		3. Terminal Mirah	Jam	1,8
		4. Terminal Berlian (BUT)	Jam	1,8
		5. Terminal Pelabuhan Surabaya (TPS)	Jam	1,8
		6. Terminal Teluk Lamong	Jam	1,8
	IKK.2 Approaching Time	1. Terminal Jemrud	Jam	5
		2. Terminal Niam	Jam	5,5
		3. Terminal Mirah	Jam	5,5
		4. Terminal Berlian (BUT)	Jam	5,5
		5. Terminal Pelabuhan Surabaya (TPS)	Jam	5
		6. Terminal Teluk Lamong	Jam	5
	IKK.3 Effect Time Berthing Time	1. Terminal Jemrud	%	65
		2. Terminal Niam	%	70
		3. Terminal Mirah	%	65
		4. Terminal Berlian (BUT)	%	71
		5. Terminal Pelabuhan Surabaya (TPS)	%	81
		6. Terminal Teluk Lamong	%	70

BAB 8 - PERENCANAAN KINERJA

Gambar: Bukti Fisik Hasil Kegiatan Seksi RENPRO

Sumber : Dokumentasi Penulis, 2022

LAPORAN KINERJA INSTANSI PEMERINTAH
KANTOR OTORITAS PELABUHAN UTAMA
TANJUNG PERAK
TAHUN 2021

3.1.1 PERBANDINGAN TARGET DAN REALISASI KINERJA TAHUN 2021

TABEL 3.1
Perbandingan Target dan Realisasi Kinerja Tahun 2021

NO	PROGRAM/KEGIATAN	INDIKATOR KINERJA	SATUAN	TARGET	REALISASI
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)
Meningkatnya kinerja operasional pelabuhan dalam rangka pemenuhan standar kinerja yang ditetapkan	IKK.1 Waiting Time	1. Terminal Jemrud	Jam	1,8	0,86
		2. Terminal Niam	Jam	1,8	0,82
		3. Terminal Mirah	Jam	1,8	0,83
		4. Terminal Berlian (BUT)	Jam	1,8	0,72
		5. Terminal Pelabuhan Surabaya (TPS)	Jam	1,8	0,2
		6. Terminal Teluk Lamong	Jam	1,8	0,1
	IKK.2 Approaching Time	1. Terminal Jemrud	Jam	5	4,34
		2. Terminal Niam	Jam	5,5	3,11
		3. Terminal Mirah	Jam	5,5	3,56
		4. Terminal Berlian (BUT)	Jam	5,5	6,05
		5. Terminal Pelabuhan Surabaya (TPS)	Jam	5	4,33
		6. Terminal Teluk Lamong	Jam	5	4,11
	IKK.3 Effect Time Berthing Time	1. Terminal Jemrud	%	65	56,71
		2. Terminal Niam	%	70	61,46
		3. Terminal Mirah	%	65	60,35
		4. Terminal Berlian (BUT)	%	71	71,91
		5. Terminal Pelabuhan Surabaya (TPS)	%	81	71,91
		6. Terminal Teluk Lamong	%	70	61,46

BAB 3 - PELAKSANAAN KINERJA

Gambar: Bukti Fisik Hasil Kegiatan Seksi RENPRO

Sumber : Dokumentasi Penulis, 2022

**LAPORAN KINERJA INSTANSI PEMERINTAH
KANTOR OTORITAS PELABUHAN UTARA
TANJUNGPINANG
TAHUN 2022**

NO. URUT	KETERANGAN	SATUAN	TAMBAH		TAMBAH	TAMBAH
			2021	2022		
11	1. Terminal Muat (MT)	%	10	10	44,4	
	2. Terminal Muat (MT)	%	10	10	44,4	
	3. Terminal Muat (MT)	%	10	10	44,4	
	4. Terminal Muat (MT)	%	10	10	44,4	
	5. Terminal Muat (MT)	%	10	10	44,4	
	6. Terminal Muat (MT)	%	10	10	44,4	
	7. Terminal Muat (MT)	%	10	10	44,4	
	8. Terminal Muat (MT)	%	10	10	44,4	
	9. Terminal Muat (MT)	%	10	10	44,4	
	10. Terminal Muat (MT)	%	10	10	44,4	
	11. Terminal Muat (MT)	%	10	10	44,4	
	12. Terminal Muat (MT)	%	10	10	44,4	
	13. Terminal Muat (MT)	%	10	10	44,4	
	14. Terminal Muat (MT)	%	10	10	44,4	
	15. Terminal Muat (MT)	%	10	10	44,4	
	16. Terminal Muat (MT)	%	10	10	44,4	
	17. Terminal Muat (MT)	%	10	10	44,4	
	18. Terminal Muat (MT)	%	10	10	44,4	
	19. Terminal Muat (MT)	%	10	10	44,4	
	20. Terminal Muat (MT)	%	10	10	44,4	
	21. Terminal Muat (MT)	%	10	10	44,4	
	22. Terminal Muat (MT)	%	10	10	44,4	
	23. Terminal Muat (MT)	%	10	10	44,4	
	24. Terminal Muat (MT)	%	10	10	44,4	
	25. Terminal Muat (MT)	%	10	10	44,4	
	26. Terminal Muat (MT)	%	10	10	44,4	
	27. Terminal Muat (MT)	%	10	10	44,4	
	28. Terminal Muat (MT)	%	10	10	44,4	
	29. Terminal Muat (MT)	%	10	10	44,4	
	30. Terminal Muat (MT)	%	10	10	44,4	
	31. Terminal Muat (MT)	%	10	10	44,4	
	32. Terminal Muat (MT)	%	10	10	44,4	
	33. Terminal Muat (MT)	%	10	10	44,4	
	34. Terminal Muat (MT)	%	10	10	44,4	
	35. Terminal Muat (MT)	%	10	10	44,4	
	36. Terminal Muat (MT)	%	10	10	44,4	
	37. Terminal Muat (MT)	%	10	10	44,4	
	38. Terminal Muat (MT)	%	10	10	44,4	
	39. Terminal Muat (MT)	%	10	10	44,4	
	40. Terminal Muat (MT)	%	10	10	44,4	
	41. Terminal Muat (MT)	%	10	10	44,4	
	42. Terminal Muat (MT)	%	10	10	44,4	
	43. Terminal Muat (MT)	%	10	10	44,4	
	44. Terminal Muat (MT)	%	10	10	44,4	
	45. Terminal Muat (MT)	%	10	10	44,4	
	46. Terminal Muat (MT)	%	10	10	44,4	
	47. Terminal Muat (MT)	%	10	10	44,4	
	48. Terminal Muat (MT)	%	10	10	44,4	
	49. Terminal Muat (MT)	%	10	10	44,4	
	50. Terminal Muat (MT)	%	10	10	44,4	
	51. Terminal Muat (MT)	%	10	10	44,4	
	52. Terminal Muat (MT)	%	10	10	44,4	
	53. Terminal Muat (MT)	%	10	10	44,4	
	54. Terminal Muat (MT)	%	10	10	44,4	
	55. Terminal Muat (MT)	%	10	10	44,4	
	56. Terminal Muat (MT)	%	10	10	44,4	
	57. Terminal Muat (MT)	%	10	10	44,4	
	58. Terminal Muat (MT)	%	10	10	44,4	
	59. Terminal Muat (MT)	%	10	10	44,4	
	60. Terminal Muat (MT)	%	10	10	44,4	
	61. Terminal Muat (MT)	%	10	10	44,4	
	62. Terminal Muat (MT)	%	10	10	44,4	
	63. Terminal Muat (MT)	%	10	10	44,4	
	64. Terminal Muat (MT)	%	10	10	44,4	
	65. Terminal Muat (MT)	%	10	10	44,4	
	66. Terminal Muat (MT)	%	10	10	44,4	
	67. Terminal Muat (MT)	%	10	10	44,4	
	68. Terminal Muat (MT)	%	10	10	44,4	
	69. Terminal Muat (MT)	%	10	10	44,4	
	70. Terminal Muat (MT)	%	10	10	44,4	
	71. Terminal Muat (MT)	%	10	10	44,4	
	72. Terminal Muat (MT)	%	10	10	44,4	
	73. Terminal Muat (MT)	%	10	10	44,4	
	74. Terminal Muat (MT)	%	10	10	44,4	
	75. Terminal Muat (MT)	%	10	10	44,4	
	76. Terminal Muat (MT)	%	10	10	44,4	
	77. Terminal Muat (MT)	%	10	10	44,4	
	78. Terminal Muat (MT)	%	10	10	44,4	
	79. Terminal Muat (MT)	%	10	10	44,4	
	80. Terminal Muat (MT)	%	10	10	44,4	
	81. Terminal Muat (MT)	%	10	10	44,4	
	82. Terminal Muat (MT)	%	10	10	44,4	
	83. Terminal Muat (MT)	%	10	10	44,4	
	84. Terminal Muat (MT)	%	10	10	44,4	
	85. Terminal Muat (MT)	%	10	10	44,4	
	86. Terminal Muat (MT)	%	10	10	44,4	
	87. Terminal Muat (MT)	%	10	10	44,4	
	88. Terminal Muat (MT)	%	10	10	44,4	
	89. Terminal Muat (MT)	%	10	10	44,4	
	90. Terminal Muat (MT)	%	10	10	44,4	
	91. Terminal Muat (MT)	%	10	10	44,4	
	92. Terminal Muat (MT)	%	10	10	44,4	
	93. Terminal Muat (MT)	%	10	10	44,4	
	94. Terminal Muat (MT)	%	10	10	44,4	
	95. Terminal Muat (MT)	%	10	10	44,4	
	96. Terminal Muat (MT)	%	10	10	44,4	
	97. Terminal Muat (MT)	%	10	10	44,4	
	98. Terminal Muat (MT)	%	10	10	44,4	
	99. Terminal Muat (MT)	%	10	10	44,4	
	100. Terminal Muat (MT)	%	10	10	44,4	

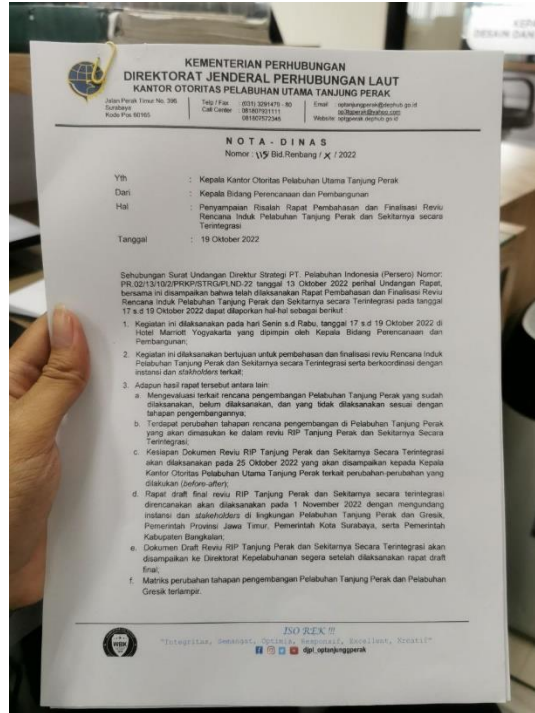
Gambar: Bukti Fisik Hasil Kegiatan Seksi RENPRO

Sumber : Dokumentasi Penulis, 2022

Dapat disimpulkan bahwa bagaimana peran dari tim penyusun LKIP ini terhadap penyelenggaraan transportasi laut di daerah Pelabuhan Tj. Perak adalah lebih sebagai penyusun “arah pekerjaan” tahunan yang telah dirapatkan bersama disetiap awal/akhir tahunnya ketika memulai program kerja baru. Dapat dikatakan tim ini lebih merekap apa yang telah dilakukan oleh OP dilevel strategis, karena untuk dilevel diperasional dilaksanakan oleh beberapa tim pada bidang LALA.

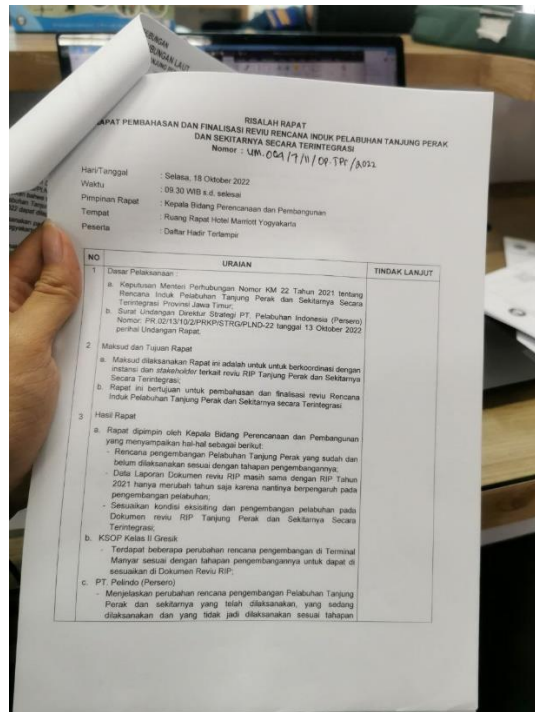
b) Tim Penyusun Rencana dan Program

Secara sederhana, tim ini mempunyai tugas untuk merencanakan pengaturan penyediaan beberapa fasilitas pelabuhan seperti lahan dan perairan, penahan gelombang, RIP, DLKP, DLKR. Selain itu juga menyusun perencanaan pembangunan dan pemeliharaan sarana dan prasarana jasa kepelabuhanan. Berikut contoh laporan pekerjaan dari tim penyusun Rencana dan Program.



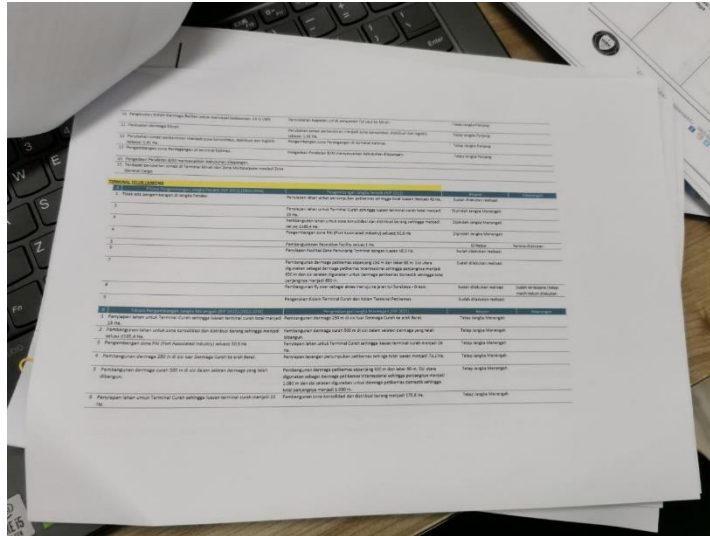
Gambar: Bukti Fisik Hasil Kegiatan Seksi RENPRO

Sumber : Dokumentasi Penulis, 2022



Gambar: Bukti Fisik Hasil Kegiatan Seksi RENPRO

Sumber : Dokumentasi Penulis, 2022



Gambar: Bukti Fisik Hasil Kegiatan Seksi RENPRO

Sumber : Dokumentasi Penulis, 2022

Dari gambar diatas dapat disimpulkan bahwa bagaimana peran dari tim penyusun Rencana dan Program ini terhadap penyelenggaraan transportasi laut di daerah Pelabuhan Tj. Perak adalah lebih sebagai penyusun dokumen pengawasan terkait berbagai rencana kegiatan pembangunan dan pemeliharaan yang akan dilakukan oleh beberapa BUP di kawasan pelabuhan Tj. Perak. Alasan kenapa tetap perlu diawasi karena untuk menjaga kesinambungan dengan Rencana Induk Pelabuhan (RIP) Tj. Perak. Walau RIP Tj. Perak bersifat fleksibel, namun jika ada rencana pengembangan dan pembangunan dari BUP selaku operator, maka dapat diusulkan kepada kementerian perhubungan dengan sebelumnya telah melakukan rapat koordinasi dengan pihak Kantor OP dan pihak lain seperti konsultan atau dinas kota terkait. Selanjutnya setelah permintaan pengembangan pelabuhan telah disetujui oleh kementerian dalam bentuk surat rekomendasi, maka kegiatan pengembangan sarana dan prasarana pelabuhan dapat dilaksanakan.

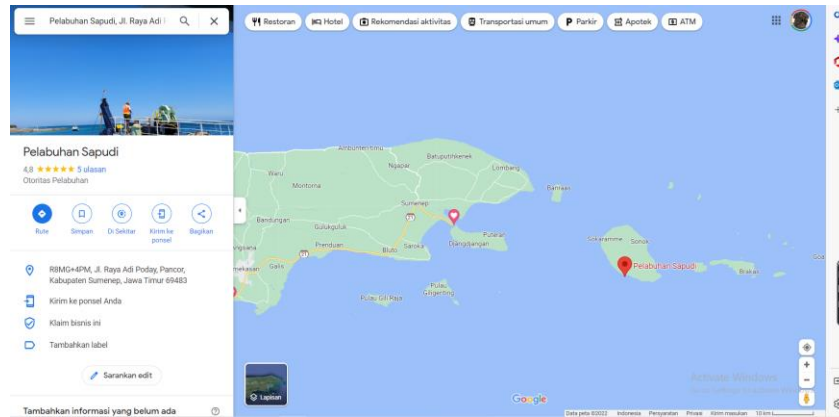
Jika paragraf sebelumnya lebih terkait RIP, namun jika terkait dengan pengerukan dan reklamasi maka itu lebih kepada bagaimana mengatur arah kegiatan pengerukan dan reklamasi agar tetap sesuai dengan RIP, karena kegiatan pengerukan dan reklamasi dapat mempengaruhi fasilitas pelabuhan. Bentuk dari kegiatan pengawasam terkait pengerukan ini lebih kepada mengeluarkan surat izin persetujuan.

Tim ini dalam penyusunan RIP, itu lebih ke menyelenggarakan rapat dan merencanakan perubahan RIP-nya, sedang untuk analisis teknisnya biasanya diserahkan kepada konsultan teknis yang bekerja sama dengan menggunakan data-data yang dikumpulkan oleh Kantor OP. Setelah hasil bahasannya selesai dalam bentuk dokumen pengusulan perubahan RIP, maka selanjutnya akan diserahkan kepada Direktorat jenderal Perhubungan Laut (Ditjenhubla), selaku perwakilan dari Kementerian Perhubungan. Itu untuk dokumen akhirnya, sedang untuk dokumen/laporan kegiatan ketika sedang mereviu perubahan RIP-nya, biasanya tertuang dalam semacam laporan matriks perubahan RIP.

Ketika laporan ini ditulis, permasalahan yang sedang dikaji oleh tim jabatan tim Penyusun Rencana dan Program adalah perubahan Terminal Maspion menjadi pelabuhan umum dan beberapa perubahan di PT. BMS. Hal ini dikarenakan ketika masih menjadi TUKS, Terminal Maspion tidak dimasukkan terkait rencana pengembangannya kedalam RIP Tj. Perak terintegrasi.

Lalu terkait pengerukan, perencanaannya itu tidak bisa dilakukan sembarangan karena dapat menyebabkan efek ke lingkungan perairan daerah yg selanjutnya bersinggungan dengan RTRW dan rencana zonasi pemerintah kota serta bangunan dibawah laut lainnya seperti kabel. Begitu juga tanah lumpur hasil pengerukan juga tidak bisa sembarangan dibuang. Oleh karenanya jika terkait pengerukan memerlukan koordinasi yang lebih ketat dengan pihak terkait.

Sekedar informasi, terdapat beberapa pelabuhan yang tidak diusahakan di Jawa timur tidak dikelola oleh instansi kementerian langsung seperti KUPP, tetapi dikelola oleh Pihak UPT Dishub Pemda (unit pelaksana teknis dinas perhubungan pemerintah daerah), walau secara keselamatan masih dibawah Syahbandar terdekat. Namun untuk saat ini, belum semua pemda siap, baru beberapa saja di Jawa Timur dan beberapa provinsi lainnya.



Gambar: Contoh Pelabuhan Sapuadi yang Dikelola UPT Dishub Jatim

Sumber : Googlemaps, 2022. Diolah kembali

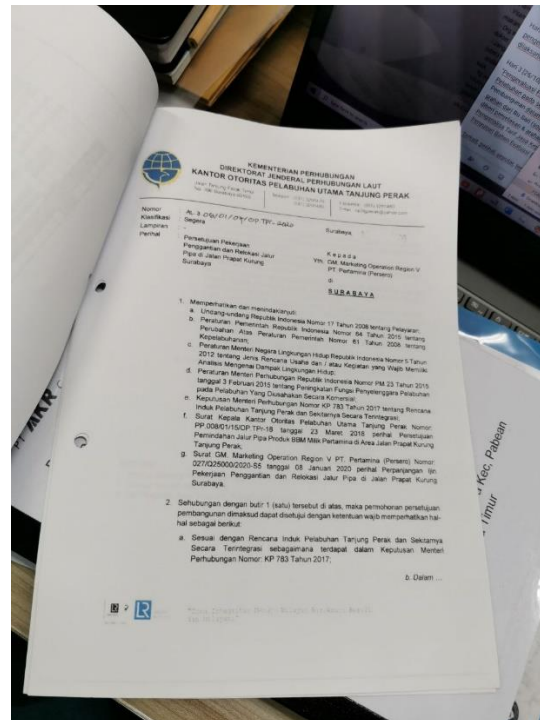
2) Seksi Desain dan Pembangunan (DESBANG)

Berdasarkan Pasal 12 PM Perhubungan No. 35 Tahun 2012, secara sederhana tugas dari seksi ini lebih kepada menyusun bahan penjaminan pemeliharaan kelestarian lingkungan pelabuhan, dan pembangunan bersama pemeliharaan sarana dan prasarana jasa pelayanan kepelabuhanan yang belum diusahakan oleh BUP, serta menyusun desain konstruksi fasilitas pokok dan penunjang.

Adapun tim pada seksi ini terbagi menjadi dua yakni tim Pengevaluasi Perancangan Teknis Desain Konstruksi dan Fasilitas Pelabuhan dan tim Pengendali Dampak Lingkungan. Bagaimana peran dari kedua tim seksi Renpro ini terhadap penyelenggaraan transportasi laut di wilayah Tj. Perak, dibahas pada bagian berikut.

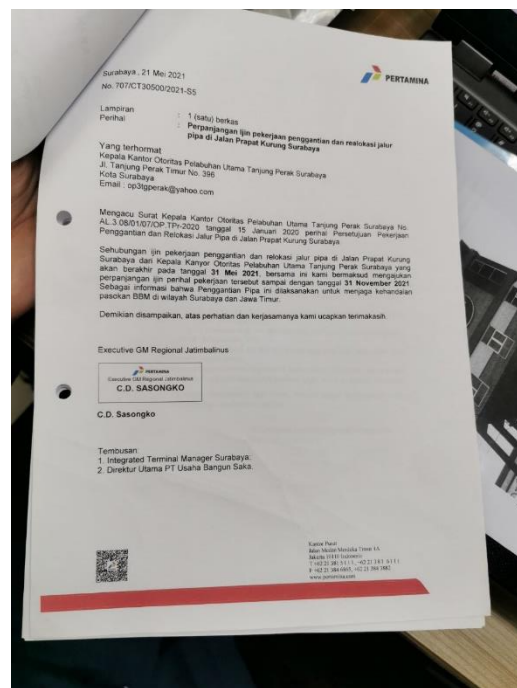
a) Pengevaluasi Perancangan Teknis Desain Konstruksi dan Fasilitas Pelabuhan

Tim ini berdasarkan PM No. 73 Tahun 2017, secara sederhana lebih kepada mengawasi kegiatan pembangunan dan pemeliharaan fasilitas pokok dan penunjang di kawasan pelabuhan Tj. Perak. Berikut contoh laporan pekerjaan dari tim penyusun Rencana dan Program.



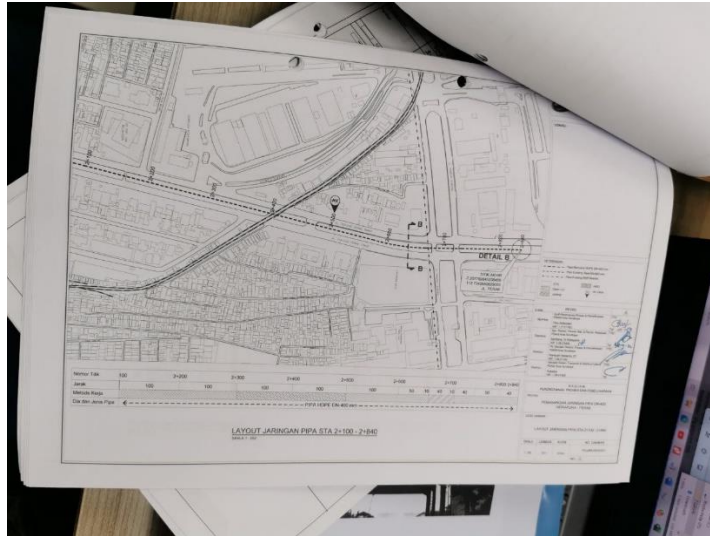
Gambar: Bukti Fisik Hasil Kegiatan Seksi DESBANG

Sumber : Dokumentasi Penulis, 2022



Gambar: Bukti Fisik Hasil Kegiatan Seksi DESBANG

Sumber : Dokumentasi Penulis, 2022



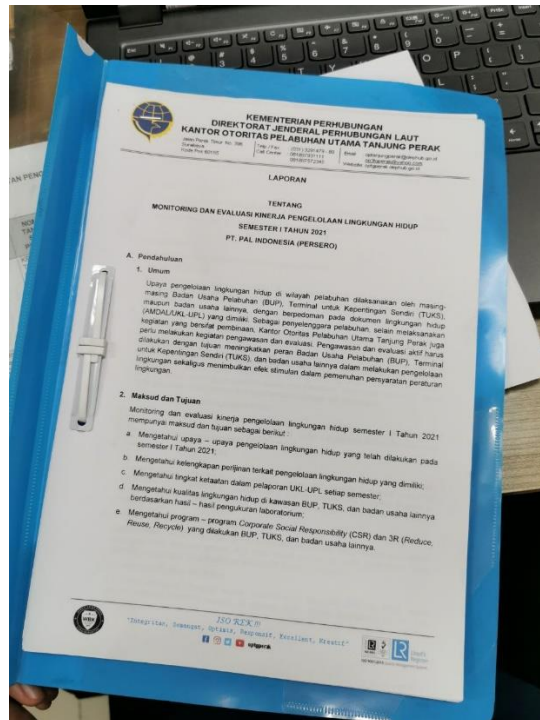
Gambar: Bukti Fisik Hasil Kegiatan Seksi DESBANG

Sumber : Dokumentasi Penulis, 2022

Dapat dilihat pada contoh laporan pada gambar diatas, bahwa peran dari tim ini jika dideskripsikan dalam contoh kurang lebih seperti berikut. Misalnya, dari PT. Pertamina berencana untuk melakukan pembangunan fasilitas baru atau melakukan pemeliharaan yang berakibat sampai harus menovasi/rekonstruksi ulang beberapa fasilitas pokok dan penunjang di pelabuhan maka perlu melibatkan OP Tj. Perak yang diwakilkan oleh tim ini untuk mengawasi rencana kegiatannya, sedang untuk operasionalnya akan ditinjau oleh seksi lain. Dari tim ini sendiri biasanya mengeluarkan surat persetujuan ketika selesai meninjau rencana-rencana pembangunan/*maintenance* fasilitasnya.

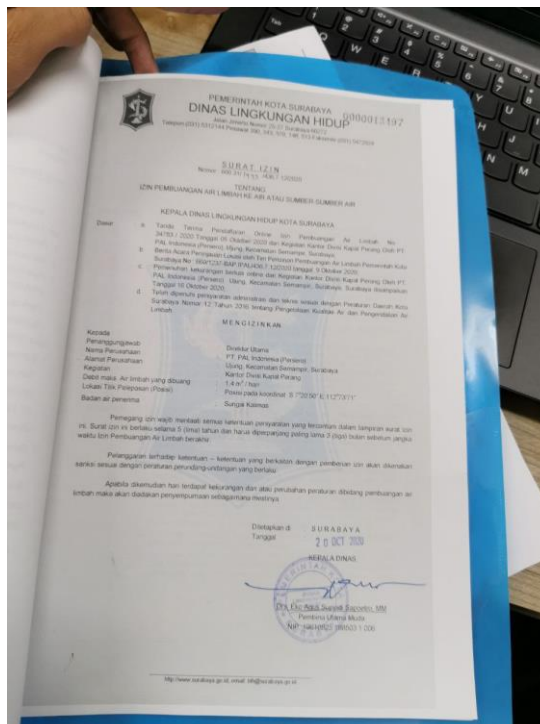
b) Tim Pengendali Dampak Lingkungan.

Tim ini berdasarkan PM No. 73 Tahun 2017, secara sederhana lebih kepada meninjau setiap rencana dan hasil kegiatan-kegiatan kepelabuhanan di kawasan pelabuhan Tj. Perak yang dapat memiliki efek pada kelestarian lingkungan. Misal seperti kegiatan pembuangan limbah kapal ke daratan dan kegiatan pengerukan. Khusus untuk kegiatan pengerukan, itu biasanya bekerja sama dengan tim Penyusun Rencana dan Program dari seksi Rencana dan Program pada tahap awal perencanaannya. Berikut contoh laporan pekerjaan dari Tim Pengendali Dampak Lingkungan.



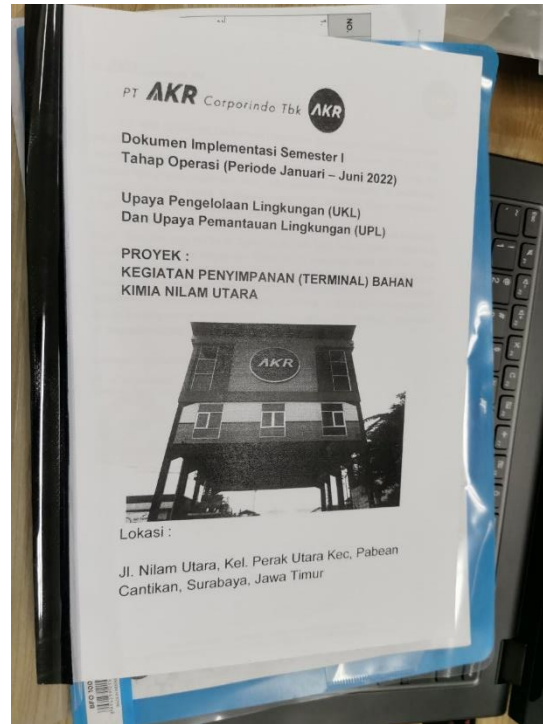
Gambar: Bukti Fisik Hasil Kegiatan Seksi DESBANG

Sumber : Dokumentasi Penulis, 2022



Gambar: Bukti Fisik Hasil Kegiatan Seksi DESBANG

Sumber : Dokumentasi Penulis, 2022



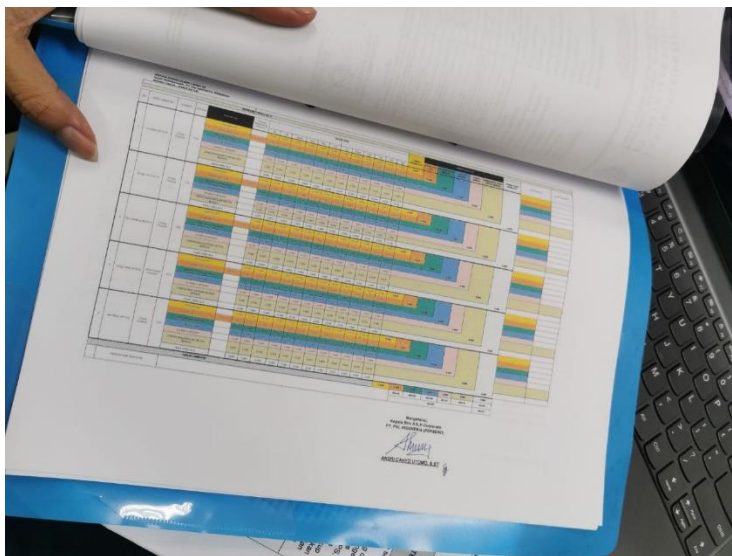
Gambar: Bukti Fisik Hasil Kegiatan Seksi DESBANG

Sumber : Dokumentasi Penulis, 2022

No	Uraian Kegiatan	Waktu Pelaksanaan	Penanggung Jawab	Status	Catatan
1	Penyusunan dokumen UKL/UPL	Januari 2022	Tim Ahli	Selesai	Dokumen telah selesai disusun dan diserahkan ke instansi terkait.
2	Pelaksanaan kegiatan UKL/UPL	Januari - Juni 2022	Tim Ahli	Selesai	Kegiatan telah dilaksanakan sesuai jadwal dan menghasilkan laporan berkala.
3	Pelaksanaan kegiatan UKL/UPL	Januari - Juni 2022	Tim Ahli	Selesai	Kegiatan telah dilaksanakan sesuai jadwal dan menghasilkan laporan berkala.
4	Pelaksanaan kegiatan UKL/UPL	Januari - Juni 2022	Tim Ahli	Selesai	Kegiatan telah dilaksanakan sesuai jadwal dan menghasilkan laporan berkala.
5	Pelaksanaan kegiatan UKL/UPL	Januari - Juni 2022	Tim Ahli	Selesai	Kegiatan telah dilaksanakan sesuai jadwal dan menghasilkan laporan berkala.
6	Pelaksanaan kegiatan UKL/UPL	Januari - Juni 2022	Tim Ahli	Selesai	Kegiatan telah dilaksanakan sesuai jadwal dan menghasilkan laporan berkala.
7	Pelaksanaan kegiatan UKL/UPL	Januari - Juni 2022	Tim Ahli	Selesai	Kegiatan telah dilaksanakan sesuai jadwal dan menghasilkan laporan berkala.
8	Pelaksanaan kegiatan UKL/UPL	Januari - Juni 2022	Tim Ahli	Selesai	Kegiatan telah dilaksanakan sesuai jadwal dan menghasilkan laporan berkala.
9	Pelaksanaan kegiatan UKL/UPL	Januari - Juni 2022	Tim Ahli	Selesai	Kegiatan telah dilaksanakan sesuai jadwal dan menghasilkan laporan berkala.
10	Pelaksanaan kegiatan UKL/UPL	Januari - Juni 2022	Tim Ahli	Selesai	Kegiatan telah dilaksanakan sesuai jadwal dan menghasilkan laporan berkala.

Gambar: Bukti Fisik Hasil Kegiatan Seksi DESBANG

Sumber : Dokumentasi Penulis, 2022



Gambar: Bukti Fisik Hasil Kegiatan Seksi DESBANG

Sumber : Dokumentasi Penulis, 2022

Berdasarkan pada contoh gambar diatas, dapat ditarik kesimpulan bahwa tim ini lebih kepada meninjau secara sekilas atas kegiatan yang akan atau sedang dilakukan oleh BUP di wilayah Kepelabuhanan Tj. Perak. Dikatakan secara sekilas karena yang lebih meninjau secara detail adalah Dinas Lingkungan Hidup Kota Surabaya. Sehingga dalam hal ini Kantor OP berkoordinasi dengan Dinas Lingkungan Hidup Kota. Sehingga misal terindikasi ada BUP yang melaksanakan kegiatan di Pelabuhan Tj. Perak dan berefek buruk pada lingkungan maka dapat dikenakan sanksi dan teguran. Adapun dasar teguran dan sanksinya didasarkan pada PP No. 21 tahun 2010 tentang Perlindungan Lingkungan Maritim dan PP No. 22 tahun 2021 tentang Penyelenggaraan dan Pengelolaan Lingkungan Hidup.

Umumnya terkait pengelolaan limbah dari kapal ataupun pabrik yang berlokasi di kawasan (DLKr) Pelabuhan Tj. Perak, limbahnya diuji dulu oleh DLKH Kota (Dinas Lingkungan Hidup) sebelum didistribusikan kepada perusahaan pengolah limbah di kota. Dimana sebelumnya perusahaan pengolah dan perusahaan distribusinya perlu mendapat izin terlebih dahulu dari DLKH sebelum melakukan operasi pemindahannya. Selain itu biasanya OP memberikan *cheklist* kepada BUP untuk selanjutnya diberikan penilaian setiap 6 bulan.

3) Seksi Analisa, Evaluasi dan Tarif (ANEV)

Berdasarkan Pasal 12 PM Perhubungan No. 35 Tahun 2012, secara sederhana

tugas dari seksi ini terbagi menjadi 2 hal besar yakni terakit pentarifan jasa kepelabuhanan yang disediakan oleh BUP dan mengevaluasi berjalannya pembangunan maupun pemeliharaan sarana dan prasarana yang dibutuhkan pengguna jasa pelabuhan. Dengan penjelasan lain, seksi ini lebih kepada memonitoring berbagai kegiatan pembangunan dan pemeliharaan yang sebelumnya perencanaannya telah ditinjau oleh kedua seksi sebelumnya, dimana tim-tim di seksi RENPRO meninjau pada level strategis sedang tim-tim di seksi DESBANG meninjau pada level perencanaan teknis.

Adapun tim pada seksi ini terbagi menjadi tiga yakni tim Penganalisa Tarif Jasa Kepelabuhanan dan Tim Pengevaluasi Tarif Pelabuhan serta Tim Penyusun Bahan Evaluasi Sarana dan Prasarana. Bagaimana peran dari ketiga tim seksi ANEV ini terhadap penyelenggaraan transportasi laut di wilayah Tj. Perak, dibahas pada bagian berikut.

a) Tim Penganalisa Tarif Jasa Pelabuhan dan Pengevaluasi Tarif Pelabuhan

Kedua tim ini dikelompokkan secara bersamaan karena memiliki fungsi yang sejenis yakni terkait pentarifan layanan jasa kepelabuhanan. Dimana peran kedua tim lebih terlihat ketika para asosiasi pengguna jasa pelabuhan (biasanya para eksportir maupun pengirim barang) bersama BUP (umumnya operator pelabuhan) mengajukan tarif baru. Maka ketika terdapat pengajuan usulan tarif baru, tim Penganalisa Tarif Jasa Pelabuhan dan Pengevaluasi Tarif Pelabuhan akan diajak untuk berdiskusi sehingga menghasilkan hasil usulan bersama yang akan ditujukan kepada Kementerian Perhubungan lewat Ditjenhubla. Setelah disetujui oleh Kementerian Perhubungan dalam bentuk surat rekomendasi, maka pihak BUP dapat secara resmi menggunakan surat rekomendasi ini untuk dapat merubah tarif jasa pelayanan kegiatan kepelabuhanan.



Gambar: Bukti Non-fisik Hasil Kegiatan Seksi ANEV

Sumber : Kantor OP Tj. Perak, 2022



Gambar: Bukti Non-Fisik Hasil Kegiatan Seksi ANEV

Sumber : Kantor OP Tj. Perak, 2022

Diatas merupakan file presentasi yang dibahas oleh kedua tim dengan para asosiasi pengusaha dan BUP Operator. Terkait contoh dokumen persetujuan usulan tarif antar berbagai asosiasi pengusaha (pihak pengguna jasa kepelabuhanana) dengan BUP Operator serta surat rekomendasi tarif dari Kementerian Perhubungan tidak dapat penulis sertakan dikarenakan datanya bersifat sensitif.

b) Penyusun Bahan Evaluasi Sarana dan Prasarana

Berbeda dengan dua tim sebelumnya yang mengurus tarif, tim ini lebih kepada menyusun atau merekap berbagai laporan yang disetorkan oleh pihak BUP terkait laporan progres berbagai pembangunan maupun pemeliharaan yang sedang dilaksanakan oleh BUP. Lalu selanjutnya terkait evaluasi teknisnya akan dilaksanakan

oleh beberapa tim di Bidang Lalu Lintas dan Angkutan Laut.

KEGIATAN PENGAWASAN Pengerukan & PEMBANGUNAN DI WILAYAH PELABUHAN TANJUNG PERAK
KANTOR OTORITAS PELABUHAN UTAMA TANJUNG PERAK
SEKSI ANALISA, EVALUASI DAN TAFIR
PERIODE BULAN SEPTEMBER TAHUN 2022

NO.	PERUSAHAAN	NOMOR TANGKAL SURAT PERUBAHAN	PERALATAN	TANGKAL BERAKHIR PERSEKUTUAN	VOLUME KUBIK KEDALAMAN	PROGRES	KETERANGAN
1.	PT. TPD	KP-CP TPD 24 Tahun 2022 tanggal 2 Agustus 2022	Pengerukan yang Rencana di Area Dermaga Domestik	1 Januari 2022	LSO Bantar Jaya (Cutter Bencon Dredger) Kapal Survei	± 69.345 m ³ ± 1.0 m LWS	Rencana 40% Realisasi 80.64% Deviasi 40.64% - Pengerukan sesuai rencana - Kuantitas yang direncanakan persentase pengerukan dalam dermaga domestik PT. TPD, yaitu kondisi lalu lintas perairan yang cukup padat, mengakibatkan perlunya pemeliharaan kegiatan di lapangan
2.	PT. Indohood Sukses Makmur Tbk. Citra Sogesiari Surabaya	KP-CP TPD 28 Tahun 2022 tanggal 31 Agustus 2022	Pengerukan yang Berencana di Area Dermaga	30 November 2022	TB ISE 5 & TB ISE 6 (Clamshell) TB Manunggal II, HB ASL Prima VIII & CS Worthy Mariner II (Clamshell) TB Golden Deer	± 40.000 m ³ ± 1.11 m LWS	Rencana 7.145% Realisasi 0% Deviasi -7.145% - Pengerukan landas di kawasan terdapat kapal sandar sehingga tidak bisa melakukan pekerjaan pengerukan.

"Integritas, Semangat, Dedikasi, Berprestasi, Berakali"






[dot.uptjpprak](#)

Gambar: Bukti Fisik Hasil Kegiatan Seksi ANEV

Sumber : Dokumentasi Penulis, 2022

Gambar diatas adalah contoh dari laporan pekerjaan dari tim ini, khususnya terkait monitoring kegiatan pengerukan dan pembangunan di kawasan Pelabuhan Tj. Perak. Dari laporan ini diharapkan dapat diketahui sudah seberapa kemajuan yang dilakukan pihak BUP, sehingga ketika nantinya terdapat BUP yang tidak ada kabar atau lupa memverifikasi, maka dapat dilakukan peninjauan.

4) Seksi Lalu Lintas dan Angkutan Laut (LALA)

Berdasarkan Pasal 16 PM Perhubungan No. 35 Tahun 2012, secara sederhana tugas dari seksi ini terfokus pada menyiapkan dokumen dan keperluan administrasi lainnya perihal monitoring berjalannya kegiatan kepelabuhanan dibagian angkutan laut yang bersandar/berlabuh. Dengan penjelasan lain, seksi ini lebih kepada memonitoring dokumen persyaratan kegiatan kepelabuhanan seperti dokumen TKBM, penunjang angkutan laut, dan angkutan laut. Terkait pelaksanaan monitoring langsung dilapangan dilakukan oleh seksi fasilitas dan pengawasan operasional (FASPEL).

Adapun tim jabatan pada seksi ini terbagi menjadi lima yakni dan bagaimana peran dari ke-5 tim seksi LALA ini terhadap penyelenggaraan transportasi laut di wilayah Tj. Perak, dibahas pada bagian berikut:

a) Jabatan Pengadministrasi Data Tenaga Kerja Bongkar Muat

Menurut PM Perhubungan No. 73 Tahun 2017, secara sederhana tim jabatan ini memiliki tugas kegiatan berupa menyiapkan pendataan terkait buruh TKBM dan kegiatan rencana bongkar muat. Penulis tidak sempat meninjau contoh laporan fisik kegiatan dari tim jabatan ini karena keterbatasan waktu ketika penempatan di bidang LALA.

b) Penyusun Data dan Laporan Angkutan Laut

Menurut PM Perhubungan No. 73 Tahun 2017, secara sederhana tim jabatan ini memiliki tugas kegiatan berupa menyiapkan dan mengevaluasi laporan kunjungan kapal/angkutan laut yang biasanya berisi data-data seperti Nomor SIUPAL/SIOPSUS, agen pelayaran, waktu bongkar muat, muatan yang dimuat/dibongkar, jarak dari/ke dan nama pelabuhan asal/tujuan, spesifikasi kapal, jenis muatan, dsb. Penulis tidak sempat meninjau contoh laporan fisik kegiatan dari tim jabatan ini karena keterbatasan waktu ketika penempatan di bidang LALA.

c) Pengawas Lalu Lintas dan Angkutan Laut

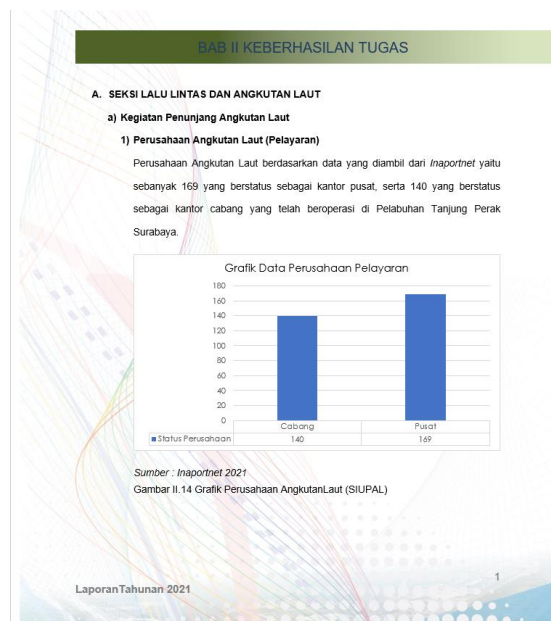
Menurut PM Perhubungan No. 73 Tahun 2017, secara sederhana tim jabatan ini memiliki tugas kegiatan berupa mengawasi dan mengevaluasi dokumen rencana sandar/berangkat kapal, rencana bongkar muat, dan registrasi perusahaan angkutan laut. Sekilas beberapa tugasnya mirip dengan tim jabatan Pengadministrasi Data Tenaga Kerja Bongkar Muat, namun tim ini lebih kepada mengawasi dan mengevaluasi bagian dokumen rencana kegiatan bongkar muatnya. Penulis tidak sempat meninjau contoh laporan fisik kegiatan dari tim jabatan ini karena keterbatasan waktu ketika penempatan di bidang LALA.

d) Pengawas TKBM Barang

Menurut PM Perhubungan No. 73 Tahun 2017, secara sederhana tim jabatan ini memiliki tugas kegiatan berupa mengawasi aspek TKBM dari kegiatan kepelabuhanan. Sekilas beberapa tugasnya mirip dengan tim jabatan Pengadministrasi Data Tenaga Kerja Bongkar Muat, namun tim ini lebih kepada mengawasi dan mengevaluasi langsung pelaksanaan dilapangan terkait TKBM. Penulis tidak sempat meninjau contoh laporan fisik kegiatan dari tim jabatan ini karena keterbatasan waktu ketika penempatan di bidang LALA.

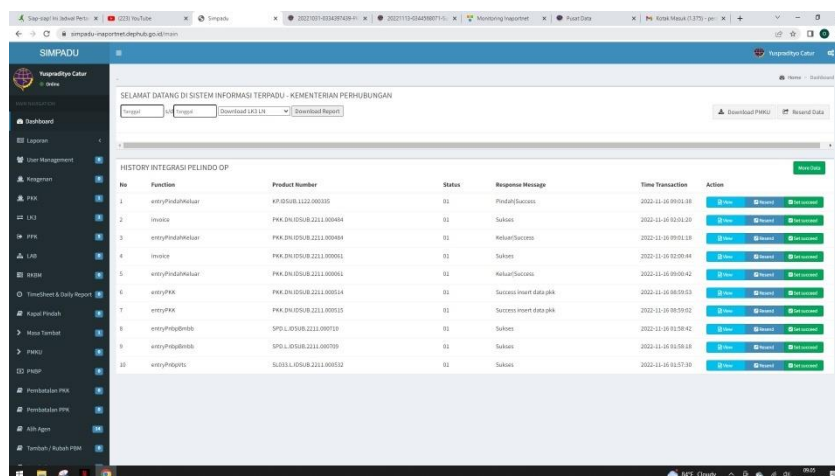
e) Pengawas Kegiatan Penunjang Angkutan Laut

Menurut PM Perhubungan No. 73 Tahun 2017, secara sederhana tim jabatan ini memiliki tugas kegiatan berupa *me-monitoring* kegiatan penunjang angkutan laut mulai dari kelengkapan dokumen perusahaan penunjang angkutan lautnya hingga pelaksanaannya. Sekilas jika 4 tim jabatan sebelumnya lebih kepada kegiatan kepelabuhanan yang utama, maka tim ini meng-*cover* bagian kegiatan penunjang angkutan lautnya. Adapun berikut contoh laporan fisik kegiatan dari tim jabatan ini.



Gambar: Bukti Non-fisik Hasil Kegiatan Seksi LALA

Sumber : Dokumentasi Penulis, 2022



Gambar: Bukti Non-fisik Hasil Kegiatan Seksi LALA

Sumber : inaportnet, 2022

Berdasarkan hasil diskusi dengan tim jabatan ini, laporan harian/mingguan/bulanan dari berbagai tim jabatan di seksi LALA langsung dikumpulkan jadi satu kedalam sistem inaportnet sehingga tidak banyak dokumen fisiknya. Adapun dokumen fisiknya hanya berupa rekap laporan bulanan dan tahunan yang terdapat buku laporan tahunan (lapta) Kantor OP Utama Tj. Perak.

5) Seksi Bimbingan Usaha dan Jasa Kepelabuhanan (BINUS)

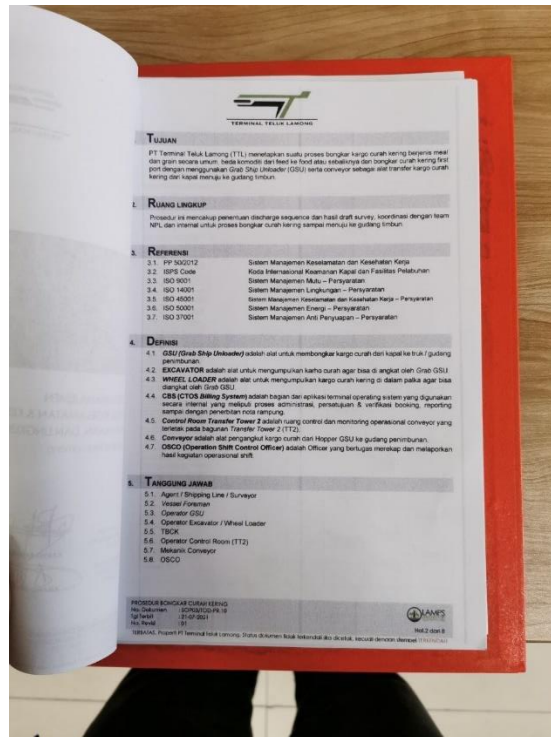
a) Pengelola Sispro Pelayanan Jasa Kepelabuhanan.

Menurut PM No. 73 Tahun 2017, tim jabatan ini secara sederhana memiliki tugas dan fungsi yang berkaitan dengan mengawasi SOP (system operasional prosedur) atau sistem bisnis dari berbagai kegiatan kepelabuhanan yang dilakukan oleh para BUP. Dasar tim ini dalam mengawasi sistem bisnis para BUP adalah dengan didasari pada dokumen SOP pelayanan kapal dan barang serta kegiatan terkait kepelabuhanan lainnya yang disusun oleh Dirjenhubla. Selain itu tim jabatan ini juga mengevaluasi kinerja operasional dan standar kinerja operasional para BUP.



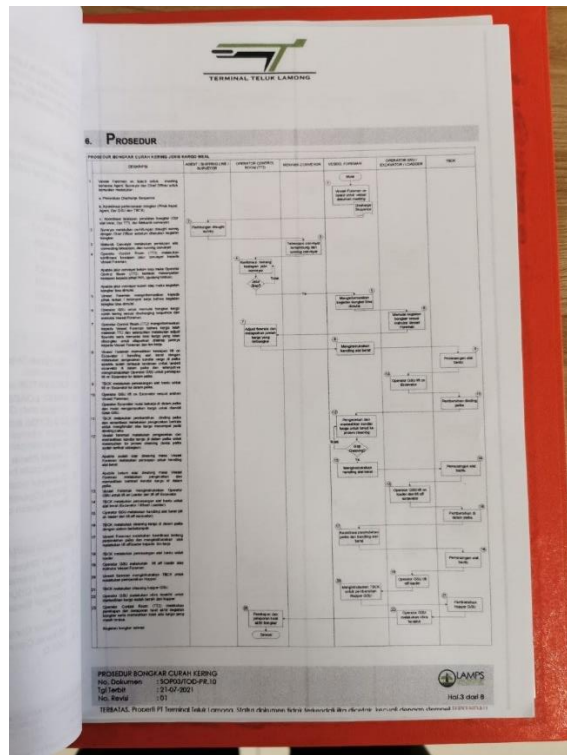
Gambar: Bukti Fisik Hasil Kegiatan Seksi BINUS

Sumber : Dokumentasi Penulis, 2022



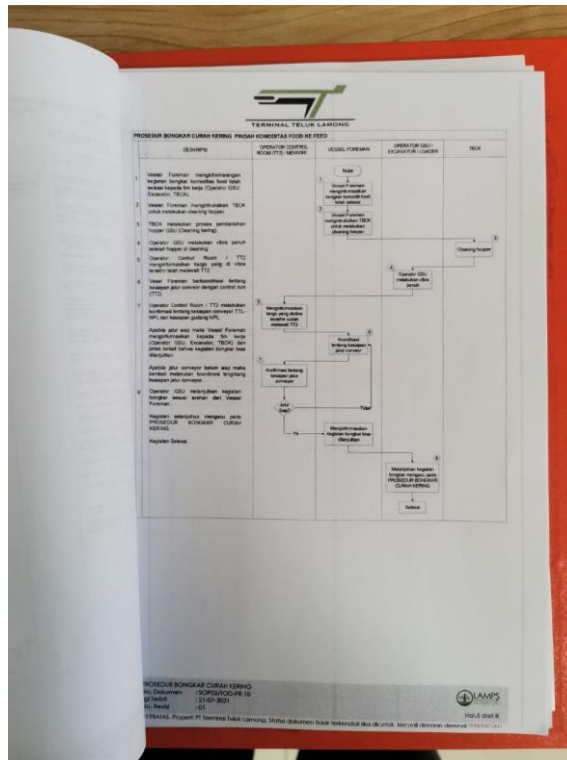
Gambar: Bukti Fisik Hasil Kegiatan Seksi BINUS

Sumber : Dokumentasi Penulis, 2022



Gambar: Bukti Fisik Hasil Kegiatan Seksi BINUS

Sumber : Dokumentasi Penulis, 2022



Gambar: Bukti Fisik Hasil Kegiatan Seksi BINUS

Sumber : Dokumentasi Penulis, 2022

b) Pengelola Sistem Informasi.

Berdasarkan PM No. 73 Tahun 2017, tim jabatan ini secara sederhana bertugas untuk mengoperasikan dan memantau sistem. Misal seperti membuat Sistem Informasi “Portal Perak” untuk membantu menunjang kegiatan kepelabuhanan seperti mendata dan melaporkan kedatangan kapal secara lebih mudah.

LAPORAN HASIL PEKERJAAN
Service / Maintenance AC

Pada hari ini Senin, Tanggal Dua Puluh Delapan Bulan Tiga Tahun Dua Ribu Dua Puluh Dua (28-03-2022), kami yang bertandatangan di bawah ini:

I. Instansi : Kantor Otoritas Pelabuhan Utama Tanjung Perak
Alamat : Jl. Perak Timur No. 395
(PEMBERI PEKERJAAN)

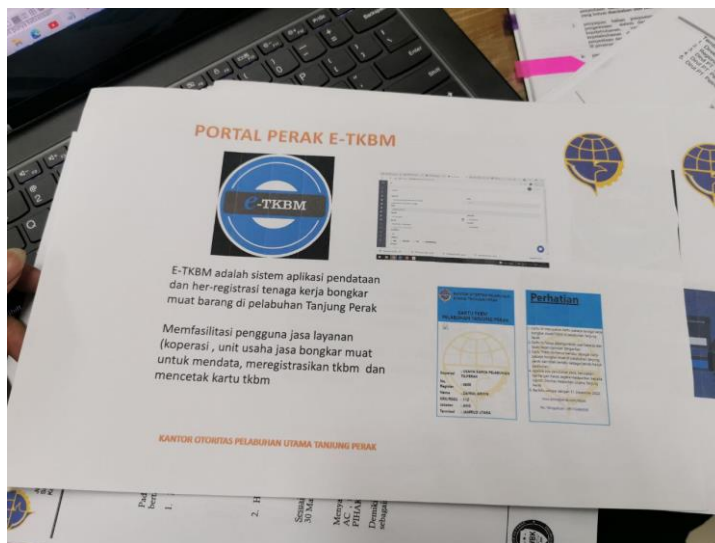
II. Instansi : CV. PRADANA SURYA INDONESIA
Alamat : Perumahan Permata Alam Pemas Blok F4/9
(PENERIMA PEKERJAAN)

PEKERJAAN PADA BULAN MARET BERLOKASI DI KANTOR OTORITAS PELABUHAN UTAMA TANJUNG PERAK

NO	ID AC	WAKTU PEKERJAAN	MERK	PK	JENIS PEKERJAAN	GANTI SPAREPART	TAMBAH FREON	TEKNIK	PENGAWAS
1	3LT001	Selasa 01-03-2022	DAIKIN		CLEANING / SERVICE	TIDAK GANTI	TIDAK TAMBAH		
2	3LT002	Selasa 01-03-2022	DAIKIN	1.5 PK	CLEANING / SERVICE	TIDAK GANTI	TIDAK TAMBAH		
3	3LT003	Selasa 01-03-2022	DAIKIN		CLEANING / SERVICE	TIDAK GANTI	TIDAK TAMBAH		
4	3LT004	Selasa 01-03-2022	DAIKIN		CLEANING / SERVICE	TIDAK GANTI	TIDAK TAMBAH		
5	3LT005	Selasa 01-03-2022	DAIKIN	1.5 PK	CLEANING / SERVICE	TIDAK GANTI	TIDAK TAMBAH		
6	3LT006	Rabu 02-03-2022	DAIKIN	1.5 PK	CLEANING / SERVICE	TIDAK GANTI	TIDAK TAMBAH		
7	3LT007	Rabu 02-03-2022	DAIKIN	1.5 PK	CLEANING / SERVICE	TIDAK GANTI	TIDAK TAMBAH		
8	3LT008	Rabu 02-03-2022	DAIKIN		CLEANING / SERVICE	TIDAK GANTI	TIDAK TAMBAH		
9	3LT009	Rabu 02-03-2022	DAIKIN		CLEANING / SERVICE	TIDAK GANTI	TIDAK TAMBAH		
10	3LT010	Rabu 02-03-2022	DAIKIN		CLEANING / SERVICE	TIDAK GANTI	TIDAK TAMBAH		

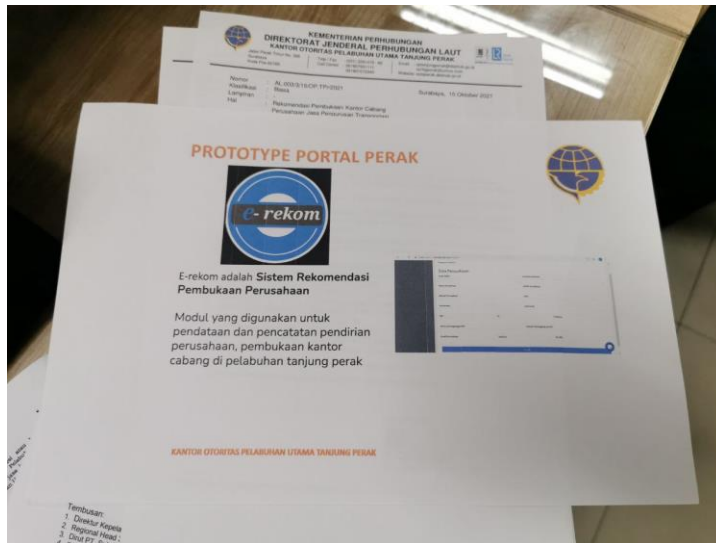
Gambar: Bukti Fisik Hasil Kegiatan Seksi BINUS

Sumber : Dokumentasi Penulis, 2022



Gambar: Bukti Fisik Hasil Kegiatan Seksi BINUS

Sumber : Dokumentasi Penulis, 2022

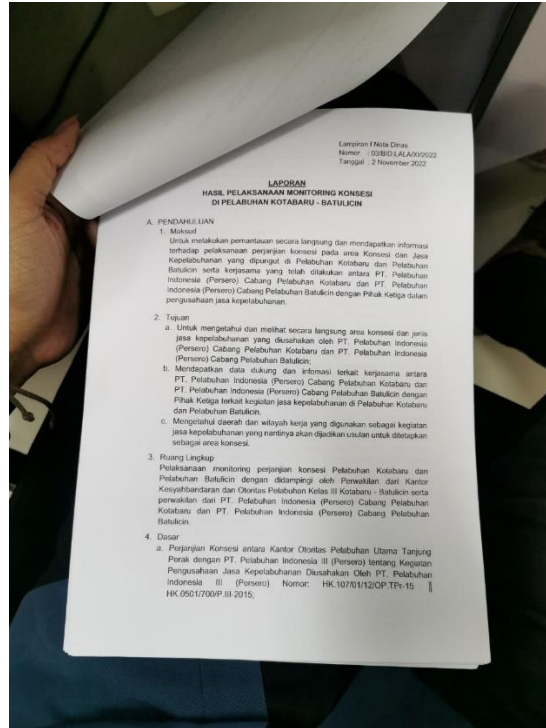


Gambar: Bukti Fisik Hasil Kegiatan Seksi BINUS

Sumber : Dokumentasi Penulis, 2022

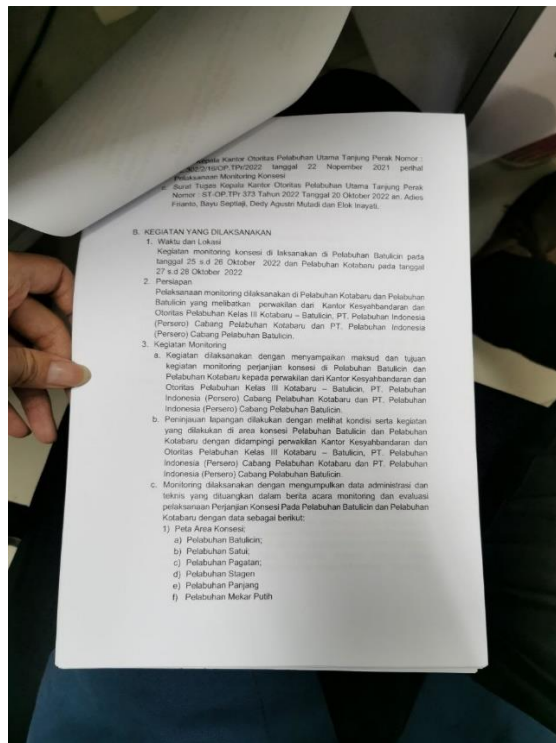
c) Penyusun Bahan Promosi, Investasi, dan Konsesi Kepelabuhanan

Menurut PM No. 73 Tahun 2017 Tim jabatan ini secara sederhana melakukan kegiatan yang berkaitan dengan pengawasan (monitoring) terhadap perjanjian konsesi. Misal jika terdapat data kegiatan kepelabuhanan yang tidak sesuai dengan konsesi (perjanjian kerja sama) diawal, maka dapat diperiksa lebih lanjut. Misal jika data jumlah bongkar muat perperiode tertentu tidak sesuai konsesi diawal, dapat diperiksa dan jika terdapat perbedaan dapat di periksa lebih lanjut.



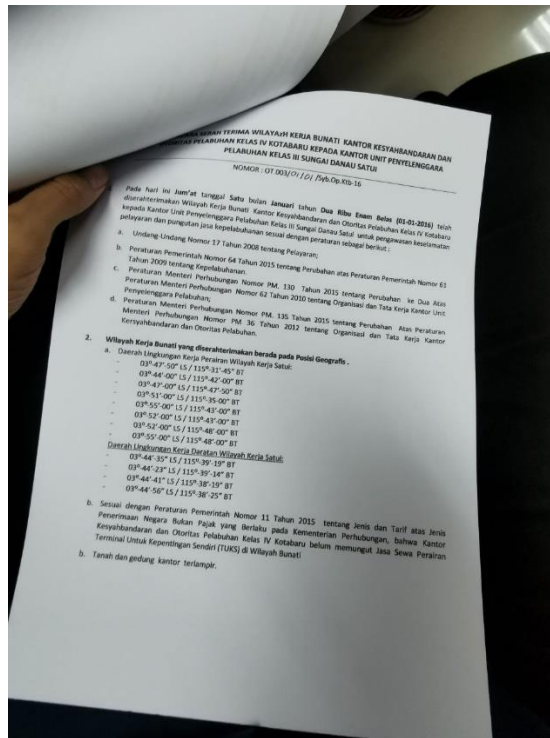
Gambar: Bukti Fisik Hasil Kegiatan Seksi BINUS

Sumber : Dokumentasi Penulis, 2022



Gambar: Bukti Fisik Hasil Kegiatan Seksi BINUS

Sumber : Dokumentasi Penulis, 2022



Gambar: Bukti Fisik Hasil Kegiatan Seksi BINUS

Sumber : Dokumentasi Penulis, 2022



Gambar: Bukti Fisik Hasil Kegiatan Seksi BINUS

Sumber : Dokumentasi Penulis, 2022

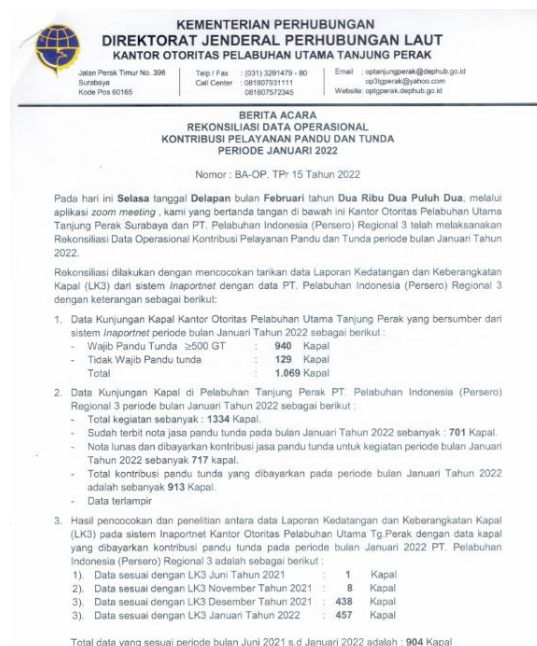
d) Pengawas Kinerja Operasional Pelabuhan

Ketika laporan ini ditulis, jabatannya tidak terdapat di OP Tj. Perak dan beberapa tugas kegiatannya dialih tugaskan ke tim jabatan lainnya di Seksi BINUS. Seperti kegiatan mengevaluasi kinerja operasional dan standar kinerja operasional, dialihkan ke tim jabatan Pengelola Sispro Pelayanan Jasa Kepelabuhanan. Namun Menurut PM Perhubungan No. 73 Tahun 2017, secara sederhana tim jabatan ini memiliki tugas kegiatan berupa mengevaluasi kinerja dan standar kinerja Pelabuhan Tj. Perak. Standar kinerja perlu diperiksa mengingat pihak OP sebagai tuan tanah (otoritas), maka perlu mengevaluasi standar kinerja yang mereka tetapkan kepada para BUP.

6) Seksi Fasilitas dan Pengawasan Operasional Pelabuhan (FASPEL)

a) Pengumpul dan Pengolah Data

Menurut PM Perhubungan No. 73 Tahun 2017, secara sederhana tim jabatan ini memiliki tugas kegiatan berupa mengumpulkan dan mengolah data terkait kegiatan pemanduan-penundaan kapal, penggunaan peralatan bongkar muat, dan penggunaan fasilitas darat dan perairan pelabuhan. Penulis tidak sempat meninjau contoh laporan fisik kegiatan dari tim jabatan ini karena keterbatasan waktu ketika penempatan di bidang LALA.



Gambar: Bukti Fisik Hasil Kegiatan Seksi FASPEL

Sumber : Dokumentasi Penulis, 2022

4. Terdapat selisih 9 (Sembilan) kapal antara data Inaportnet dengan data total kontribusi pandu tunda yang dibayarkan pada periode bulan Januari Tahun 2022 adalah sebagai berikut:

NO	NO PKK	NAMA KAPAL	JUSTIFIKASI
1.	PKK.DN.IDSUB.2112.0050.PP	KAPAL BRS	PELAYANAN PORTAL PERAK
2.	KAPAL KEGIATAN BULANAN	PETRO OCEAN II, MT	KEGIATAN TETAP
3.	KAPAL KEGIATAN BULANAN	PETRO OCEAN XX, MT	KEGIATAN TETAP
4.	KAPAL KEGIATAN BULANAN	PETRO OCEAN XXVII, MT	KEGIATAN TETAP
5.	KAPAL KEGIATAN BULANAN	PETRO OCEAN XXVI, MT	KEGIATAN TETAP
6.	KAPAL KEGIATAN BULANAN	PETRO OCEAN XXV, MT	KEGIATAN TETAP
7.	KAPAL KEGIATAN BULANAN	PETRO OCEAN X, MT	KEGIATAN TETAP
8.	KAPAL KEGIATAN BULANAN	PETRO OCEAN XXIX, MT	KEGIATAN TETAP
9.	PKK.LN.IDSUB.2112.000220	MV. BEST ADVENTURE	2 Nota (1 kapal gendong)

5. Dari 1.069 Laporan Kedatangan dan Keberangkatan Kapal (LK3) periode bulan Januari 2022 di sistem Inaportnet terdapat 218 kapal yang akan dilakukan pencocokan ulang pada rekonsiliasi kontribusi pandu dan tunda pada bulan berikutnya (data terlampir).

6. Apabila dikemudian hari terdapat kekeliruan, akan dilakukan koreksi pada kesempatan berikutnya.

7. Demikian Berita Acara Rekonsiliasi Data Kontribusi Pandu dan Tunda Kapal antara Kantor Otoritas Pelabuhan Utama Tanjung Perak dan PT. Pelabuhan Indonesia (Persero) Regional 3 dibuat dan ditandatangani untuk dapat digunakan sebagaimana mestinya.

an. CEO Sub Regional Jawa
PT. Pelabuhan Indonesia (Persero) Regional 3
DM. Pelayanan Pemanduan

an. Kepala Kantor Otoritas Pelabuhan Utama
Tanjung Perak
Kepala Bidang Lalu Lintas Angkutan Laut,
Operasi dan Usaha Kepelabuhanan

Tri Priyono Akhmad
NIPP. 741204076

Nanang Afandi
NIP. 19720516 199603 1 001

Gambar: Bukti Fisik Hasil Kegiatan Seksi FASPEL

Sumber : Dokumentasi Penulis, 2022

Diatas adalah contoh bentuk fisik dari laporan kegiatan pemanduan-penundaan yang dilakukan oleh tim jabatan ini. Pada contoh laporan kegiatan diatas, pihak otoritas pelabuhan terlihat mencocokkan antara laporan pandu-tunda yang diterima oleh pihak OP dari BUP dengan laporan pandu-tunda yang dilakukan oleh pihak OP. Bentuk kegiatan ini merupakan implemementasi dari fungsi pengawasan otoritas pelabuhan.

b) Jabatan Petugas Pandu

Menurut PM Perhubungan No. 73 Tahun 2017, secara sederhana tim jabatan ini memiliki tugas kegiatan berupa mengawasi dan mengevaluasi pekerjaan yang dilakukan oleh petugas kapal pandu dan kondisi/penggunaan kapal pandu. Sekilas beberapa tugasnya bersinggungan dengan tim jabatan Pengawas Lalu Lintas dan Angkutan Laut, namun tim ini lebih kepada mengawasi bagian pandunya secara mendalam. Penulis tidak sempat meninjau contoh laporan fisik kegiatan dari tim jabatan ini karena keterbatasan waktu ketika penempatan di bidang LALA.

c) Pengawas Tertib Kepelabuhanan

Menurut PM Perhubungan No. 73 Tahun 2017, secara sederhana tim jabatan ini memiliki tugas kegiatan yang paling heterogen dan banyak bersinggungan dengan tim jabatan lain di seksi FASPEL. Tim ini banyak bersinggungan dengan tim jabatan lainnya karena tugasnya yang lebih ke aspek ketertiban (kelancaran) dari kegiatan pemanduan, bongkar muat, dan penggunaan/pengerukan wilayah perairan. Namun terdapat satu kegiatan yang khas dari tim jabatan ini yakni perihal memonitoring kegiatan masuk dan keluar truk pengangkutan barang di terminal serta kegiatan menjaga kelestarian lingkungan. Penulis tidak sempat meninjau contoh laporan fisik kegiatan dari tim jabatan ini karena keterbatasan waktu ketika penempatan di bidang LALA.

d) Pengawas Peralatan Bongkar Muat

Menurut PM Perhubungan No. 73 Tahun 2017, secara sederhana tim jabatan ini memiliki tugas kegiatan berupa mengawasi dan mengevaluasi kegiatan penggunaan alat angkat dan angkut (peralatan bongkar muat). Penulis tidak sempat meninjau contoh laporan fisik kegiatan dari tim jabatan ini karena keterbatasan waktu ketika penempatan di bidang LALA.

e) Pengawas Penggunaan DLKr dan DLKp

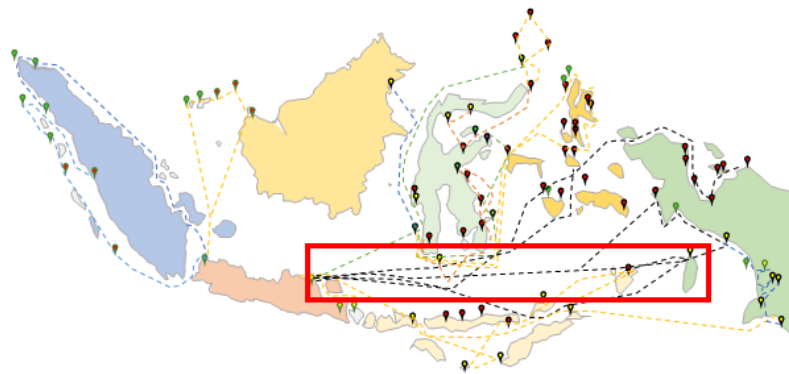
Menurut PM Perhubungan No. 73 Tahun 2017, secara sederhana tim jabatan ini memiliki tugas kegiatan berupa mengawasi kegiatan dan mengevaluasi dokumen terkait penggunaan DLKP dan DLKr Pelabuhan Tj. Perak. Penulis tidak sempat meninjau contoh laporan fisik kegiatan dari tim jabatan ini karena keterbatasan waktu ketika penempatan di bidang LALA.

3.2.2 Analisis Usulan Pelabuhan Pangkal Tol Laut Baru

Jika pada bagian anak sub-bab sebelumnya meninjau bagaimana peran setiap seksi beserta tim jabatan di setiap seksi terhadap penyelenggaraan transportasi laut di kawasan Pelabuhan Tj. Perak secara khusus dan wilayah Provinsi Jawa Timur secara umum, maka di bagian anak sub-bab berikut ini lebih menganalisis permasalahan transportasi laut yang diberikan oleh lembaga Kantor OP (Bidang LALA), tempat kerja praktek dengan topik “Analisis Biaya Logistik Tol Laut dengan Pelabuhan Pangkal Baru: Studi Kasus Trayek T-17”.

1. Latar Belakang Permasalahan

Secara resmi trayek tol laut yang pangkalnya di Pelabuhan Tj. Perak Surabaya berjumlah 15 trayek. Berdasarkan wawancara dan diskusi dengan kepala bidang LALA (Kepala Bidang Lalu Lintas dan Angkutan Laut, Operasi Usaha dan Usaha Kepelabuhanan) Kantor OP Tj. Perak, berdasarkan rapat koordinasi yang sempat dilaksanakan dengan pihak gubernur Jawa Timur, pihak gubernur sempat mendiskusikan terkait pemindahan sebagian dari trayek tol laut yang berpangkal di Pelabuhan Tj. Perak ke Pelabuhan Tj. Tembaga, Kota Probolinggo. Hal ini didiskusikan demi meningkatkan kinerja dari Pelabuhan Tj. Tembaga. Trayek yang dipilih untuk dikaji yakni trayek T-17, yang menghubungkan antara Pelabuhan Tj. Perak – Saumlaki – Dobo – Tj. Perak. Adapun peta sampel trayek tol laut T-17 yang dikaji terdapat pada gambar berikut:



Gambar: Peta Trayek Tol Laut

Sumber : Kantor OP Tj. Perak, 2022

Adapun gambar dibawah adalah trayek usulan yang dikaji.



Gambar: Peta Trayek T-17 Tol Laut yang Dikaji

Sumber : Googlemaps (2022), diolah kembali

2. Analisis Perhitungan

Secara garis besar, tahap analisis perhitungan terdiri dari pengolahan data, analisis transportasi darat, analisis transportasi laut dan inter-modal, dan analisis komparasi

a. Pengolahan Data

Variabel pertama yang perlu diketahui yakni beberapa data pelabuhan seperti waiting time, produktivitas B/M (TEUs/jam), demand dan suplai, tarif bongkar muat, dan tarif pelabuhan, serta jarak antar pelabuhan. Terdapat beberapa catatan terkait tabel variabel/komponen perhitungan diantaranya yakni sel yang berwarna abu menunjukkan asumsi dan sel yang berwarna merah diduga sebagai variabel yang paling menentukan perbedaan hasil output. Lalu sel yang menunjukkan warna biru terang menunjukkan bagian dari perhitungan dengan skenario Pelabuhan Tj. Perak sebagai pangkal pelabuhannya, sedang sel warna biru tua menunjukkan bagian dari perhitungan dengan skenario Pelabuhan Tj. Tembaga sebagai pangkal pelabuhannya. Adapun berikut data pelabuhan, jarak antar pelabuhan, rencana muatan, konversi, dan tarif pelabuhan.

Tabel: Data Pelabuhan

Data Pelabuhan						
Kode	Nama Pelabuhan	Waiting Time	Produktivitas B/M (TEUs/jam)	Demand (TEUs)	Suplai (TEUs)	Tarif B/M PK FCL (per TEU)
TP	Tj. Perak	8	35	-	127	797.000
SA	Saumlaki	8,5	17,5	47	-	424.403
DO	Dobo	7	22,5	80	-	458.275
TT	Tj. Tembaga	6,5	25,75	-	127	603.728

Sumber : Kantor OP Tj. Perak (2022), diolah kembali

Tabel: Data Jarak Antar Pelabuhan

Rute	Jarak (km)	Jarak (nm)
TP-SA-DO-TP	4967,4	2682,2
TP-SA	2075,4	1120,6
SA-DO	435	234,9
DO-TP	2457	1326,7
TT-SA	2057,9	1111,2
DO-TT	2383,3	1286,9
TT-SA-DO-TT	4876,2	2632,9

Sumber : Google maps (2022), diolah kembali

Tabel: Rencana Muatan

Muatan		
Nilai	Jumlah	Satuan
Target Voyage	17	kali
Target Muatan Terkirim	2159	TEUs
Comm. Days	330	hari

Sumber : Kantor OP Tj. Perak (2022), diolah kembali

Rencana muatan didapatkan dari hasil diskusi dengan Kepala Bidang LALA dimana target jumlah pelayaran (frekuensi) yang dilakukan setahun berjumlah 17 kali.

Tabel: Konversi

Konversi:			
Nilai		Jumlah	Satuan
1 nm	=	1,852	km
1 ton	=	1177	liter
gram ke ton dibagi	=	1.000.000	
Kurs 1 \$ US	=	15.526,75	Rupiah
1 HP	=	0,7457	kW

Tabel: Tarif Pelabuhan

Tarif pelabuhan				Tarif pelabuhan			
Biaya pelabuhan Surabaya (Pelindo III Reg. Jatim Tahun 2019)				Biaya pelb Probolinggo (PP No. 15 Tahun 2016, kelas II)			
Jasa labuh (a1)	=	112	per GT/kunjungan	Jasa labuh (a1)	=	84	per GT/kunjungan
Jasa tambat (b1)				Jasa tambat (b1)			
Dermaga beton	=	116	per GT/etmal	Dermaga beton	=	70	per GT/etmal
Jasa pandu (c1)				Jasa pandu (c1)			
Tarif tetap (c1A)	=	225.000	per kapal/gerakan	Tarif tetap (c1A)	=	101.000	per kapal/gerakan
Tarif variabel (c1B)	=	45	per GT/kapal/gerakan	Tarif variabel (c1B)	=	28	per GT/kapal/gerakan
Jasa tunda (d1)				Jasa tunda (d1)			
Tarif variabel (d1B)	=	30	per GT/kapal/jam	Tarif variabel (d1B)	=	22,725	per GT/kapal/jam
Tarif pelabuhan				Tarif pelabuhan			
Biaya pelb Saumlaki (PP No. 15 Tahun 2016, kelas III)				Biaya pelb Dobo (PP No. 15 Tahun 2016, kelas II)			
Jasa labuh (a1)	=	50	per GT/kunjungan	Jasa labuh (a1)	=	55	per GT/kunjungan
Jasa tambat (b1)				Jasa tambat (b1)			
Dermaga beton	=	38	per GT/etmal	Dermaga beton	=	42	per GT/etmal
Jasa pandu (c1)	ak 10 - 20 mil			Jasa pandu (c1)	ak 10 - 20 mil		
Tarif tetap (c1A)	=	45.000	per kapal/gerakan	Tarif tetap (c1A)	=	51.300	per kapal/gerakan
Tarif variabel (c1B)	=	18	per GT/kapal/gerakan	Tarif variabel (c1B)	=	20	per GT/kapal/gerakan
Jasa tunda (d1)				Jasa tunda (d1)			
Tarif variabel (d1B)	=	15,975	per GT/kapal/jam	Tarif variabel (d1B)	=	17,25	per GT/kapal/jam

Sumber : Kementerian Perhubungan (2016), diolah kembali

Tabel: Tarif Pelabuhan (Jasa Tunda Tetap)

Tarif jasa tunda tetap (per kapal/jam) kapal berdasarkan GT					
Batasan	Satuan (GT)	Surabaya	Saumlaki	Dobo	Probolinggo
<	3.501	670.500	378.500	378.500	486.500
<	8.001	958.367	378.500	378.500	755.000
<	14.001	1.443.149	756.500	756.500	1.171.000
<	18.001	2.043.824	756.500	756.500	1.585.000
<	26.001	2.850.000	1.351.500	1.351.500	2.343.000
<	40.001	3.300.000	1.351.500	1.351.500	2.672.000

Sumber : Kementerian Perhubungan (2016), diolah kembali

Setelah semua data perhitungan didapatkan, maka dapat dilanjutkan untuk menganalisis biaya transportasi darat, transportasi laut, dan inter-modal (gabungan darat dan laut)

b. Analisis Transportasi Darat (Hinterland)

Tahap analisis transportasi darat dilakukan dengan terlebih dahulu menentukan spesifikasi kendaraan truk yang akan digunakan dalam menghitung biaya transportasi darat dari wilayah *hinterland* menuju Pelabuhan Tj. Perak/Tj. Tembaga. Selanjutnya dilanjutkan dengan menghitung biaya *fixed cost* (*operating cost* dan *capital cost*) dan *variabel cost* (*trip cost* per 1 km). Kemudian dilakukan penentuan zonasi hinterland, analisis biaya transportasi darat, dan analisis komparasi. Adapun berikut tabel spesifikasi truk yang digunakan dan hasil perhitungan *trip cost* per 1 km-nya.

Tabel: Spesifikasi Truk Peti Kemas

Spesifikasi Truck Tronton/Trailer Container	
Nama (SKU type)	Truk Trailer Head Mitsubishi Fuso 12.0 FU 540 UZ
Kec. rata-rata (km/jam)	40
ME (kW)	275,9
SFOC (ME) (gr/kW.H)	169
Buatan	2010
Sisa umur ekonomis	13
Jumlah ABT	2
Comm. Days	330
Harga Bekas (Rp)	450.000.000
Harga Baru (Rp)	250.577.000

Sumber : carimudi.co.id (2022), diolah kembali



Gambar: Truk Peti Kemas

Sumber : carimudi.co.id (2022)

Adapun dalam menghitung biaya transportasi daratnya (*trip cost*) menggunakan rumus sebagai berikut:

$$\begin{aligned}
 \text{Trip cost} = & \left(\frac{\text{Jarak}}{\text{Kecepatan}} \right) \times \left(\frac{\text{SFOC}'}{1.000.000} \right) \times \text{Daya ME} \times 1.177 \text{ liter} \\
 & \times \text{Harga BBM per liter}
 \end{aligned}
 \tag{3.1}$$

Tabel: Trip Cost per 1 km

Trip Cost		
Variabel	Trip time per 1 km (Full termuat)	Trip time per 1 km (Full kosong)
Jarak (km)	Waktu (jam)	Waktu (jam)
1	0,031	0,025
Kondisi Vs	80%	98,50%
Keb BBM ME (ton/1 km)	0,0015	0,0012
Keb BBM ME (liter/1 km)	1,7151	1,3929
Biaya Keb BBM ME (per 1 km)	31.814,3	25.839,1
Harga BBM	18.550	per/liter. BBM Sol

Adapun untuk perhitungan *fixed cost* (biaya tetap) terdiri dari *capital cost* dan *operating cost*. Dimana *capital cost* penyusunnya terdiri dari nilai investasi truk, nilai inflasi, dan nilai pajak. Sedang *operating cost* komponennya terdiri dari total gaji ABK (crew kapal), *consumable cost*, *maintenance cost*, *insurance cost*, *admistration cost*, dan *lubcrivating oil* (pelumas)

Tabel: Capital Cost

Capital Cost	Jumlah
Investasi truk	Rp250.577.000
Inflasi	5,7%
	Rp14.307.946,7
Pajak	5%
	Rp12.528.850
Total	Rp277.413.796,7

Tabel: Operating Cost

Operating Cost	Jumlah
Capital cost	Rp277.413.796,7
Sisa umur ekonomis	13
Bunga bank	3,3%
Annual interest	Rp26.588.090,10
Jumlah ABK	2
Asumsi total gaji/bulan	Rp10.750.000
Faktor gaji ABK	13
Total gaji ABK (tahun)	Rp279.500.000
Asumsi konsumsi/org/hari	Rp100.000
Cunsumable cost (tahun)	Rp66.000.000
Maintenance cost (tahun)	7,50%
	Rp20.806.035
Insurance cost (tahun)	2,50%
	Rp6.935.345
Admistration cost (tahun)	5,00%
	Rp13.870.690
Lubricating oil (tahun)	1,25%
	Rp 3.467.672
Total OC	Rp390.579.742

Setelah nilai *fixed cost* per 1 km, dan *capital cost*, serta *operating cost* didapatkan, maka hasilnya direkap dalam tabel berikut:

Tabel: Total Cost

Total Cost (per 1 KM)		
	Muatan Terisi	Muatan Kosong
Trip Cost	31.814,3	25.839,1
Capital Cost	Rp277.413.796,7	Rp277.413.796,7
Operating Cost	Rp390.579.742	Rp390.579.742
Total Cost (per 1 KM)	Rp 668.025.353	Rp 668.019.378

Setelah nilai *total cost* untuk setiap 1 km-nya didapatkan, maka selanjutnya menghitung biaya transportasi darat dari setiap zona industri menuju Pelabuhan Tj. Perak dan Tj. Tembaga. Zona industri disini merupakan *hinterland* dari Pelabuhan Tj. Perak dan Tj. Tembaga, yang terdiri dari semua kabupaten dan kota di Provinsi Jawa Timur dan Jawa Tengah. Setiap zona industri terdiri dari beberapa kabupaten/kota yang berjumlah sekitar 4-6 kabupaten/kota. Setiap zona industri memiliki jumlah kuota muatan untuk dibawa ke Pelabuhan Tj. Perak/Tj. Tembaga masing-masing 7 TEUs, kecuali untuk Zona 9 dan Zona 5 yang berjumlah 17 dan 12 TEUs (karena merupakan daerah ibukota provinsi).

Pada tabel dibawah terdapat nilai jarak ke pelabuhan dan *round trip* (RTD) atau durasi perjalanan bolak-balik (dalam satuan hari) untuk satu kali *trip*. Nilai jarak

digunakan untuk mendapatkan nilai biaya transportasi daratnya dengan dikalikan biaya *trip cost* per km-nya ditambah total nilai *fixed cost*-nya (*operating* dan *capital cost*-nya). Lalu total biaya transportasi daratnya dijumlah dengan gabungan komponen biaya logistik lainnya seperti *warehousing cost* dst yang seluruhnya diasumsikan sebesar 30% dari total biaya transportasi darat, sehingga menjadi total biaya logistik daratnya. Adapun berikut daftar zona industri beserta biaya logistik darat dari pusat zona industri (pusat klaster) menuju Pelabuhan Tj Perak/Tj. Tembaga.

Tabel: Penentuan Zona Industri dan Perhitungan Biaya Logistik Darat

Zonasi Hinterland Area Jatim									
Klaster	Pusat Klaster (Titik Start)	Jumlah Kab/Kota	Kuota Muatan (TEUs)	Jarak ke Tj. Perak (km)	Jarak ke Tj. Tembaga (km)	RTD Semua PK - Tj. Perak (hari)	RTD Semua PK - Tj. Tembaga (hari)	Biaya Logistik Darat Tj. Perak (km)	Biaya Logistik Darat Tj. Tembaga (km)
Zona 1	Jember	4	7	205	100	3,4	1,7	Rp 107.552.426,64	Rp 52.464.598,36
Zona 2	Kota Pasuruan	5	7	76,5	40,5	1,3	0,7	Rp 40.135.417,75	Rp 21.248.162,34
Zona 3	Kota Malang	5	7	108	119	1,8	2,0	Rp 56.661.766,23	Rp 62.432.872,05
Zona 4	Mojokerto	6	7	58,5	108	1,0	1,8	Rp 30.691.790,04	Rp 56.661.766,23
Zona 5	Ponorogo	4	7	201	279	3,3	4,6	Rp 105.453.842,71	Rp 146.376.229,43
Zona 6	Kota Madiun	4	7	171	250	2,8	4,1	Rp 89.714.463,20	Rp 131.161.495,91
Zona 7	Lamongan	3	7	47	151	0,8	2,5	Rp 24.658.361,23	Rp 79.221.543,53
Zona 8	Bangkalan	4	7	41	150	0,7	2,5	Rp 21.510.485,33	Rp 78.696.897,54
Zona 9	Kota Surabaya (Rungkut SIER)	3	17	28	105	1,1	4,2	Rp 35.675.926,89	Rp 133.784.725,83
Zonasi Hinterland Area Jateng									
Zona 1	Kota Tegal	5	7	507	585	8,4	9,7	Rp 265.995.513,70	Rp 306.917.900,42
Zona 2	Kota Pekalongan	6	7	446	524	7,4	8,7	Rp 233.992.108,70	Rp 274.914.495,42
Zona 3	Kota Salatiga	5	7	312	391	5,2	6,5	Rp 163.689.546,89	Rp 205.136.579,60
Zona 4 (DI Yogyakarta)	Kota Magelang	6	7	351	430	5,8	7,1	Rp 184.150.740,25	Rp 225.597.772,96
Zona 5	Jepara	6	12	360	403	10,2	11,4	Rp 323.781.521,33	Rp 362.455.425,26
Zona 6	Kota Surakarta	6	7	264	342	4,4	5,6	Rp 138.506.539,68	Rp 179.428.926,40
Zona 7	Kabupaten Pati	6	7	237	401	3,9	6,6	Rp 124.341.098,12	Rp 210.383.039,44
TOTAL	16 Zona/Klaster	78	127					Rp 1.946.511.548,69	Rp 2.526.882.430,73

Setelah biaya logistik darat dari masing-masing zona industri menuju Pelabuhan Tj. Perak/Tj. Tembaga diketahui, maka selanjutnya dilakukan penjumlahan semua biaya logistik darat tersebut untuk mendapatkan nilai total logistik darat dalam setahun dan nilai *unit cost* (Rp/TEUs). Nilai total logistik darat dan nilai unit cost didapatkan dari mengalikan kedua nilai tersebut dengan target jumlah pelayaran pada trayek T-17 yang berjumlah 17 kali.

Tabel: Total Trip Cost

Keterangan	Jumlah	Keterangan	Jumlah
TOTAL TRIP COST	Rp 1.946.511.549	TOTAL TRIP COST	Rp 2.526.882.431
Total Log. Cost	Rp 12.634.917.197	Total Log. Cost	Rp 13.215.288.079
Total Trip Cost (Tahunan)	Rp 33.090.696.328	Total Trip Cost (Tahunan)	Rp 42.957.001.322
Total Log. Cost (Tahunan)	Rp 43.778.592.946	Total Log. Cost (Tahunan)	Rp 53.644.897.941
Unit Cost (RTD)	Rp 99.487.537	Unit Cost (RTD)	Rp 104.057.386
Unit Cost (total Setahun)	Rp 344.713.330	Unit Cost (total Setahun)	Rp 422.400.771

Sumber : Google maps (2022), diolah kembali

Adapun setelah nilai *unit cost* diperoleh, maka dilakukan komparasi *unit cost* antara menuju Pelabuhan Tj. Perak dan Tj. Tembaga. Pada tabel dibawah, dapat diketahui bahwa nilai *unit cost* (dari total biaya logistik darat dalam setahun) pada Pelabuhan Tj. Tembaga 22,54% lebih mahal daripada *unit cost* pada Pelabuhan Tj Perak.

Tabel: Analisis Komparasi Biaya Logistik Darat

Selisih biaya logistik darat dengan eksisting (Pel. Tj. Perak)		
Unit Cost (RTD)	- 4.569.849	Rp/TEUs
	-4,59%	
Unit Cost (total Setahun)	- 77.687.440,90	Rp/TEUs
	-22,54%	

c. Analisis Transportasi Laut

Tahap analisis transportasi laut dilakukan dengan terlebih dahulu menentukan spesifikasi kapal yang akan digunakan dalam menghitung biaya transportasi lautnya dari Pelabuhan Tj. Perak/Tj. Tembaga menuju Pelabuhan Dobo dan Pelabuhan Saumlaki. Adapun berikut spesifikasi kapal yang digunakan.

Tabel: Data Spesifikasi Kapal

Data Kapal	
Nama	KM.KEDUNG MAS/ KM. DANUM MAS
Jenis	General Cargo
DWT (ton)	7709
GT (ton)	6167,2
LOA (m)	117
T (m)	6,8
Vs (knot)	12
ME (kW)	3810
AE (kW)	852,8
SFOC (ME & AE) (gr/kWh)	169
Sisa umur ekonomis	10
Jumlah ABK	15
Dibangun	2007
Harga Bekas (\$US)	3.825.000
Harga Baru (Rp)	Rp28.567.519.000

Sumber : Marinetraffic.com, 2022

Setelah nilai spesifikasi kapalnya ditentukan, maka selanjutnya menghitung durasi waktu berlayar yang terdiri dari komponen *sea time*, *port time*, dan RTD (*round trip days*). Adapun berikut rekap hasil perhitungan *sea time*, *port time*, dan waktu RTD.

Tabel: Sea Time

Sea time tiap rute			Sea time tiap rute		
Kondisi Vs	Rute	Waktu (jam)	Kondisi Vs	Rute	Waktu (jam)
80%	TP-SA	116,7	80%	TT-SA	115,75
90%	SA-DO	21,7	90%	SA-DO	21,75
98,50%	DO-TP	112,2	98,50%	DO-TT	108,87
Total	TP-SA-DO-TP	250,7	Total	TT-SA-DO-TT	246,37

Tabel: Port Time

Port time per pelabuhan			Port time per pelabuhan		
	Pelabuhan	Waktu (jam)		Pelabuhan	Waktu (jam)
	Tj. Perak	11,6		Tj. Tembaga	11,43
	Saumlaki	11,2		Saumlaki	11,19
	Dobo	10,6		Dobo	10,56
Total	TP-SA-DO-TP	33,4	Total	TT-SA-DO-TT	33,17

Tabel: Waktu RTD (Round Trip Days)

Waktu 1 RTD (hari)			Waktu 1 RTD (hari)		
	TP-SA-DO-TP	11,8		TT-SA-DO-TT	11,6

Setelah nilai durasi waktu berlayar diperoleh, kemudian dapat menghitung biaya bongkar muat, *port charges*, dan biaya kebutuhan BBM. Semua perhitungan tadi digunakan untuk memperoleh nilai *voyage cost* (biaya berlayar) yang merupakan *variable cost*.

Tabel: Cargo Handling Cost (Biaya Bongkar Muat)

Cargo Handling Cost			Cargo Handling Cost		
	Pelabuhan	Biaya		Pelabuhan	Biaya
	Tj. Perak	101.219.000		Tj. Tembaga	76.673.393
	Saumlaki	19.946.918		Saumlaki	19.946.918
	Dobo	36.662.000		Dobo	36.662.000
Total	TP-SA-DO-TP	157.827.918	Total	TT-SA-DO-TT	133.282.310
Total (Setahun)	TP-SA-DO-TP	2.683.074.598	Total (Setahun)	TP-SA-DO-TT	2.265.799.270

Tabel: Tarif Pelayanan Kapal (Port Charges)

Port Charges			Port Charges		
	Pelabuhan	Biaya		Pelabuhan	Biaya
	Tj. Perak	3.052.029		Tj. Tembaga	2.118.580
	Saumlaki	1.175.744		Saumlaki	1.175.744
	Dobo	1.257.747		Dobo	1.257.747
Total	TP-SA-DO-TP	8.537.548	Total	TT-SA-DO-TT	6.670.651

Untuk biaya kebutuhan BBM didapatkan dengan menggunakan rumus sebagai berikut.

$$Voyage\ cost = \left(\frac{Jarak}{Kecepatan} \right) \times \left(\frac{SFOC'}{1.000.000} \right) \times (Daya\ ME + AE) \times 1.177\ liter \times Harga\ BBM\ per\ liter$$

3.2

Tabel: Biaya Kebutuhan BBM ME

Keb BBM ME (ton/RTD)				Keb BBM ME (ton/RTD)	
TP-SA-DO-TP	161,4			TT-SA-DO-TT	158,63
Keb BBM AE (ton/RTD)				Keb BBM AE (ton/RTD)	
TP-SA-DO-TP	40,9			TT-SA-DO-TT	40,32
Keb BBM ME (liter/RTD)				Keb BBM ME (liter/RTD)	
TP-SA-DO-TP	190.010,2			TT-SA-DO-TT	186.712,77
Keb BBM AE (liter/RTD)				Keb BBM AE (liter/RTD)	
TP-SA-DO-TP	48.191,0			TT-SA-DO-TT	47.452,92
Biaya Keb BBM ME (RTD)				Biaya Keb BBM ME (RTD)	
Rp12.500	per/liter. BBM Solar (HSD) (Sept			Rp12.500	per/liter. BBM Sola
TP-SA-DO-TP	2.375.127.907,1			TT-SA-DO-TT	2.333.909.573,21
Biaya Keb BBM AE (RTD)				Biaya Keb BBM AE (RTD)	
Rp 6.096	per/liter. Minyak Diesel (MDF, o			Rp 6.096	per/liter. Minyak D
TP-SA-DO-TP	293.772.341,3			TT-SA-DO-TT	289.273.013,89

Tabel: Voyage Cost (Biaya Berlayar)

Voyage Cost				Voyage Cost		
Total (RTD)	TP-SA-DO-TP	Rp 2.677.437.796,38		Total	TT-SA-DO-TT	Rp 2.629.853.237,96
Total (1 Tahun)	TP-SA-DO-TP	Rp 45.516.442.538,38		Total (1 Tahun)	TP-SA-DO-TP	Rp 44.707.505.045,24

Setelah nilai *voyage cost* didapatkan, maka selanjutnya dapat menghitung nilai *capital cost* dan *operating cost* yang keduanya merupakan biaya tetap (*fixed cost*). Variabel perhitungannya sama seperti perhitungan biaya *capital cost* dan *operating cost* pada perhitungan darat.

Tabel: Capital Cost

Capital Cost	Jumlah			Capital Cost	Kapal 1
Investasi Kapal	Rp28.567.519.000			Investasi Kapal	Rp28.567.519.000
Inflasi	5,7%			Inflasi	5,7%
	Rp1.631.205.334,9				Rp1.631.205.334,9
Pajak	5%			Pajak	5%
	Rp1.428.375.950				Rp1.428.375.950
Total	Rp31.627.100.284,9			Total	Rp31.627.100.284,9

Tabel: Operating Cost

Operating Cost		Jumlah			Operating Cost		Jumlah
Capital cost		Rp31.627.100.284,9			Capital cost		Rp31.627.100.284,9
Sisa umur ekonomis		10			Sisa umur ekonomis		10
Bunga bank		3,3%			Bunga bank		3,3%
Annual interest		Rp3.764.648.219,97			Annual interest		Rp3.764.648.219,97
Jumlah ABK		15			Jumlah ABK		15
Asumsi total gaji/bulan		Rp10.750.000			Asumsi total gaji/bulan		Rp10.750.000
Faktor gaji ABK		13			Faktor gaji ABK		13
Total gaji ABK (tahun)		Rp2.096.250.000			Total gaji ABK (tahun)		Rp2.096.250.000
Asumsi konsumsi/org/hari		Rp100.000			Asumsi konsumsi/org/hari		Rp100.000
Cunsumable cost (tahun)		Rp495.000.000			Cunsumable cost (tahun)		Rp495.000.000
Maintenance cost (tahun)		7,50%			Maintenance cost (tahun)		7,50%
		Rp2.372.032.521					Rp2.372.032.521
Insurance cost (tahun)		2,50%			Insurance cost (tahun)		2,50%
		Rp790.677.507					Rp790.677.507
Admistration cost (tahun)		5,00%			Admistration cost (tahun)		5,00%
		Rp1.581.355.014					Rp1.581.355.014
Lubricating oil (tahun)		1,25%			Lubricating oil (tahun)		1,25%
	Rp	395.338.754				Rp	395.338.754
Total OC		Rp7.730.653.796			Total OC		Rp7.730.653.796

Setelah nilai *operating cost*, *capital cost*, dan *voyage cost* diperoleh, maka ketiga nilai tersebut dijumlahkan untuk mendapatkan nilai biaya transportasi laut dan *unit cost* (Rp/TEUs). Nilai biaya transportasi laut dalam setahun didapatkan dari mengalikan nilai biaya transportasi laut dalam satu kali RTD dengan total berlayar dalam setahun yakni 17 kali frekuensi.

Tabel: Biaya Transportasi Laut

Total (Sea Transportation) Cost				Total (Sea Transportation) Cost		
Total Cost (RTD)	Rp 42.193.019.795	Rp/RTD		Total Cost (RTD)	Rp 42.120.889.629	Rp/RTD
Total Cost (Tahunan)	Rp 87.557.271.217	Rp/tahun		Total Cost (Tahunan)	Rp 86.331.058.396	Rp/tahun

Tabel: Unit Cost

Unit Cost (RTD)				Unit Cost (RTD)		
TP-SA-DO-TP	Rp 332.228.502	Rp/TEUs		TT-SA-DO-TT	Rp 331.660.548	Rp/TEUs
Unit Cost (total Setahun)				Unit Cost (total Setahun)		
TP-SA-DO-TP	Rp 40.554.549	Rp/TEUs		TT-SA-DO-TT	Rp 39.986.595	Rp/TEUs

Analisis komparasi biaya transportasi laut didapatkan setelah nilai *unit cost* (dari nilai biaya transportasi laut dalam setahun) dari kedua pelabuhan diketahui. Adapun dari analisis komparasi biaya transportasi laut pada tabel dibawah, didapatkan bahwa *unit cost* Pelabuhan Tj. Tembaga lebih murah 1,40% daripada *unit cost*

Pelabuhan Tj. Perak.

Tabel: Analisis Komparasi Biaya Transportasi Laut

Selisih biaya transportasi laut dengan eksisting (Pel. Tj. Perak)		
Unit Cost (RTD)	567.954	Rp/TEUs
	0,17%	
Unit Cost (total Setahun)	567.954,06	Rp/TEUs
	1,40%	

d. Analisis Komparasi

Pada tahap ini, akan dilakukan peninjauan terkait seluruh aspek biaya dari hasil analisis transportasi laut, darat, dan inter-modal (gabungan darat dan laut). Adapun berikut rekap hasil analisis pada analisis perhitungan biaya transportasi darat, laut, dan inter-modal (gabungan moda darat dan laut) beserta analisis komparasinya.

Tabel: Rekap Analisis Komparasi Biaya Transportasi Laut

Analisis Transportasi Laut				
Nilai	Jumlah (Tj. Perak)	Jumlah (Tj. Tembaga)	Selisih	Satuan
Waktu 1 RTD	11,8	11,6	1,6%	hari
Cargo Handling Cost	Rp 2.683.074.598	Rp 2.265.799.270	15,6%	Rp/tahun
Voyage Cost				Rp/tahun
- Port Charges	Rp 145.138.316	Rp 113.401.065	21,9%	Rp/tahun
- Biaya Keb BBM ME	Rp 40.377.174.421	Rp 39.676.462.745	1,7%	Rp/tahun
- Biaya Keb BBM AE	Rp 4.994.129.801	Rp 4.917.641.236	1,5%	Rp/tahun
- Total:	Rp 45.516.442.538	Rp 44.707.505.045	1,8%	Rp/tahun
Capital Cost	Rp 31.627.100.285	Rp 31.627.100.285	0,0%	Rp/tahun
Operating Cost	Rp 7.730.653.796	Rp 7.730.653.796	0,0%	Rp/tahun
Total (Sea Transportation) Cost	Rp 87.557.271.217	Rp 86.331.058.396	1,4%	Rp/tahun
Unit Cost	Rp 40.554.549	Rp 39.986.595	1,4%	TEUs/tahun

Tabel: Rekap Analisis Komparasi Biaya Logistik Darat

Analisis Logistik Darat				
Nilai	Jumlah (Tj. Perak)	Jumlah (Tj. Tembaga)	Selisih	Satuan
Capital Cost	Rp 277.413.797	Rp 277.413.797	0,0%	Rp/tahun
Operating Cost	Rp 390.579.742	Rp 390.579.742	0,0%	Rp/tahun
Trip Cost	Rp 33.090.696.328	Rp 42.957.001.322	-29,8%	Rp/tahun
Total (Hinterland Log.) Cost	Rp 43.778.592.946	Rp 53.644.897.941	-22,5%	Rp/tahun
Unit Cost	Rp 344.713.330	Rp 422.400.771	-22,5%	TEUs/tahun

Tabel: Analisis Komparasi Biaya Gabungan Darat dan Laut (Inter-modal)

Analisis Logistik Inter-modal				
Nilai	Jumlah (Tj. Perak)	Jumlah (Tj. Tembaga)	Selisih	Satuan
Inter-modal Logistic Total Cost	Rp131.335.864.164	Rp139.975.956.337	-6,6%	Rp/tahun
Unit Cost Final	Rp60.831.804	Rp64.833.699	-6,6%	TEUs/tahun

Berdasarkan dari tabel diatas, dapat diambil beberapa kesiimpulan sebagai berikut, biaya logistik darat dengan Pelabuhan Tj. Tembaga sebagai pangkal trayek tol lautnya memiliki biaya yang sedikit lebih minimum pada biaya transportasi lautnya, sedang pada biaya logistik darat dan logistik inter-modalnya lebih mahal.

Kemungkinan perbedaan biaya sebagian besar dipengaruhi oleh variabel jarak pusat klaster *hinterland* ke pelabuhan dan jarak pelabuhan pangkal ke pelabuhan tujuan. Lalu Sebagian kecilnya dipengaruhi oleh tarif bongkar muat, tarif jasa pelayanan kapal, *waiting time* dan produktivitas B/M (TEUs/jam).

BAB IV

PENUTUP

Dengan terselesaikannya kegiatan kerja praktek di Kantor Otoritas Pelabuhan Utama Tanjung Perak - Surabaya, dapat dilakukan perbandingan dari teori yang sudah didapatkan selama perkuliahan dengan kondisi lapangan/kondisi di dunia kerja ketika melakukan kerja praktek. Dari hasil kegiatan Kerja Praktek ini didapatkan kesimpulan sebagai berikut :

1. Kantor Otoritas Pelabuhan Utama Tanjung Perak – Surabaya tidak melakukan kegiatan bisnis pelabuhan melainkan sebagai pengawas dan pengelola segala kegiatan pelayanan jasa kepelabuhanan di Pelabuhan Tanjung Perak – Surabaya.
2. Proses penyusunan Rencana Induk Pelabuhan tidak hanya melibatkan satu institusi yang berkuasa di Pelabuhan pada satu wilayah tetapi hingga melibatkan Pemerintah Pusat, Pemerintah Daerah, dan Instansi yang terkait (misal konsultan). Penyusunan RIP memperhatikan keuntungan dan kebermanfaatan yang tidak hanya diterima oleh Badan Usaha Pelabuhan sebagai pengelola pelabuhan dan terminal tetapi juga oleh Pengguna Jasa Pelabuhan, Pemerintah Daerah sebagai upaya peningkatan perekonomian daerah, dan Pemerintah Pusat sebagai sarana konektivitas wilayah dan sumber pendapatan negara.
3. Dari analisis komparasi, didapatkan bahwa biaya Logistik dengan Pelabuhan Tj. Tembaga sebagai pangkal trayek tol lautnya memiliki biaya yang sedikit lebih minimum pada biaya transportasi lautnya, sedang pada biaya logistik darat dan logistik inter-modalnya lebih mahal.

DAFTAR PUSTAKA

- HukumOnline.com. (2012, Juni 19). *Arti Bagian "Mengingat" dalam Peraturan Perundang-undangan*. Diambil kembali dari HukumOnline.com:
<https://m.hukumonline.com/klinik/detail/ulasan/lt4fdb23af4a0d9/konsideran-mengingat>
- HukumOnline.com. (2016, April 19). *Arti 'Menimbang' dan 'Mengingat' Dalam PeraturanPerundang-undangan*. Diambil kembali dari HukumOnline.com:
<https://www.hukumonline.com/klinik/detail/ulasan/lt571458c928b51/arti-menimbang-dan-mengingat-dalam-peraturan-perundang-undangan>
- Joshua, K. (2021). (rep.). LAPORAN KERJA PRAKTEK - MS 184802: KANTOR OTORITAS PELABUHAN UTAMA TANJUNG PERAK - SURABAYA. Surabaya, East Java.
- Kementerian Perhubungan. (2010, Oktober 10). Diambil kembali dari Kementerian Perhubungan Republik Indonesia: <http://dephub.go.id/post/read/otoritas-pelabuhan-terbentuk-2723?language=id>
- Keputusan Menteri No 22*. (2021).
- Maritime World. (2011, Februari 7). Diambil kembali dari Maritime World: <https://www.maritimeworld.web.id/2011/04/instituti-pada-pelabuhan.html>
- Peraturan Menteri PAN-RB No 52 Tahun 2014*. (2014). Jakarta.
- PT Berlian Jasa Terminal Indonesia. (2020). *Annual Report PT BJTI*. Surabaya: PT BJTI.
- PT Pelabuhan Indonesia III. (2020). *Data Perencanaan Sandar Pelabuhan Tanjung Perak*. PTPELINDO III.
- Tempo. (2010, Desember 20). Diambil kembali dari Nasional.Tempo.Co: <https://nasional.tempo.co/read/300171/kementerian-perhubungan-resmikan-otoritas-pelabuhan-tanjung-priok/full&view=ok>
- UU No 17 Tahun 2008*. (t.thn.).

LAMPIRAN

Lampiran 1 : Surat Penerimaan Permohonan Kerja Praktik dari Instansi

Lampiran 2 : Surat Pernyataan

Lampiran 3 : Lembar Evaluasi Kerja Praktik

Lampiran 4 : Surat Keterangan Selesai Kerja Praktik

Lampiran 1 : Surat Penerimaan Permohonan Kerja Praktik dari Instansi



**KEMENTERIAN PERHUBUNGAN
DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT
KANTOR OTORITAS PELABUHAN UTAMA TANJUNG PERAK**

Jalan Perak Timur No. 396
Surabaya
Kode Pos 60165

Telp / Fax : (031) 3291479 - 80
Call Center : 081807931111
081807572345

Email : optanjungperak@dephub.go.id
op3tgperak@yahoo.com
Website: optgperak.dephub.go.id

Nomor : **KP.114/2/14/OP.TP/2022**
Klasifikasi :
Lampiran :
Perihal : **Konfirmasi Penempatan Kerja Praktek**

Surabaya, **12 OCT 2022**

Yth. Kepala Departemen Teknik Transportasi Laut
Institut Teknologi Sepuluh Nopember Surabaya

Menindaklanjuti Surat Kepala Departemen Teknik Transportasi Laut Institut Teknologi Sepuluh Nopember Surabaya Nomor : 6123/IT.IX.4.1.4/B/PM.04.00/2022 tanggal 30 September 2022 perihal Permohonan Kerja Praktek, dengan ini disampaikan bahwa siswa/i atas nama :

NO	NAMA	NIT	Jurusan
1	M. Hanif Ikhlas SA	04411840000015	Teknik Transportasi Laut

Dapat melaksanakan Kerja Praktek selama 1 (satu) bulan dimulai tanggal 17 Oktober sampai dengan 16 Nopember 2022. Sehubungan dengan hal tersebut, untuk mencegah penyebaran Covid-19 pada saat melapor agar :

1. Bagi yang telah mendapatkan vaksinasi dosis ketiga (booster) tidak wajib menunjukkan hasil negatif tes PCR atau test Antigen;
2. Bagi yang telah mendapatkan vaksinasi dosis kedua wajib menunjukkan hasil negatif tes PCR (3 x 24 jam) atau test Antigen (1 x 24 jam);
3. Bagi yang telah mendapatkan vaksinasi dosis pertama wajib menunjukkan hasil negatif tes PCR (3 x 24 jam).

Demikian disampaikan, atas perhatian dan kerjasamanya diucapkan terimakasih.



ISO REK !!!

"Integritas, Semangat, Optimis, Responsif, Excellent, Kreatif"

[f](#) [@](#) [v](#) [djpL_optanjungperak](#)

Lampiran 2 : Surat Pernyataan

SURAT PERNYATAAN

Saya yang bertanda tangan di bawah ini :

Nama : M. Hanif Ikhlus SA
NIM/NRP : 044189000015
Jurusan : Teknik Transportasi Laut
Asal Sekolah : Institut Teknologi Sepuluh Nopember
No. Hp : 085338570181

Menyatakan dengan sungguh-sungguh akan mentaati tata tertib yang berlaku pada Kantor Otoritas Pelabuhan Utama Tanjung Perak terkait kegiatan magang/praktek kerja/On Job Training (OJT) yang akan saya laksanakan sampai dengan selesai adalah sebagai berikut :

1. Jam masuk kantor dari pukul 08.00 sampai 16.00, dengan istirahat 1 jam (Pukul 12.00-13.00)
2. Pakaian sopan dan rapi/ menggunakan almamater
3. Mengikuti Kegiatan apel pagi (Senin pukul 08.00) dan senam bersama (Jum'at pukul 07.00)
4. Izin tidak masuk dikarenakan sakit harus menyertakan surat keterangan dokter
5. Izin tidak masuk terkait kegiatan sekolah / kampus harus menyertakan surat keterangan dari sekolah / kampus
6. Tidak masuk tanpa keterangan sebanyak 3 (tiga) kali siswa akan langsung dikembalikan ke sekolah/kampus
7. Mengisi jurnal kegiatan harian secara tertib dan teratur
8. Berperilaku sopan, taat dan mampu bekerja sama dalam melakukan tugas sehari-hari
9. Mampu menyaring segala data dan informasi yang masuk maupun keluar terkait Kantor Otoritas Pelabuhan Utama Tanjung Perak
10. Memberikan nomor telepon guru pembina/pihak kampus yang bertanggung jawab terkait kegiatan magang/praktek kerja/On Job Training (OJT)

Demikian surat pernyataan ini saya buat dengan penuh tanggung jawab dan apabila pernyataan ini tidak dapat saya penuhi, saya bersedia dikenakan sanksi.

Surabaya,
Yang Membuat Pernyataan

.....
Nama & No. Telepon Guru/Pembimbing : Ir. Oktaviani Tarbuningsih, M.T.
0811 8122 038

Lampiran 3 : Lembar Evaluasi Kerja Praktik

	EVALUASI KERJA PRAKTEK (MS 184802)	FAKULTAS TEKNOLOGI KELAUTAN DEPARTEMEN TEKNIK TRANSPORTASI LAUT Kampus ITS Sukotilo, Surabaya 60111 Telp : 031 596 1505 Fax : 031 596 1504 Email : seatrans@its.ac.id
---	---	--

Nama Mahasiswa : M. Hanif Ikhlas SA.
 NRP : 04411840000015
 Program Kerja Praktek : Bulan ke-~~I~~ II *)
 Dosen Pembimbing : Eka Wahyu Ardhi, S.T., M.T.
 Pembina Praktek : Mita Eridani
 Instansi Tempat Praktek : Kantor Otoritas Pelabuhan Utama Pelabuhan Tj. Perak
 Bidang/Bagian : Bidang Perencanaan dan Pembangunan serta Bidang Lalu Lintas dan Angkutan Laut Operasi dan Usaha Kepelabuhanan

I. Evaluasi Supervisor :

No	Uraian Evaluasi	Nilai	Bobot	Nilai Akhir
1.	Disiplin	80	25%	
2.	Komunikasi	75	25%	
3.	Kerja Tim	80	25%	
4	Tingkah laku	75	25%	
Nilai Total				

Surabaya, 16 November 2022

Pembina Praktek



Mita Eridani

Lampiran 4 : Surat Keterangan Selesai Kerja Praktik



**KEMENTERIAN PERHUBUNGAN
DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT
KANTOR OTORITAS PELABUHAN UTAMA TANJUNG PERAK**

Jalan Perak Timur No. 396
Surabaya
Kode Pos 60165

Telp / Fax : (031) 3291479 - 80
Call Center : 081807931111
081807572345

Email : optanjungperak@dephub.go.id
op3tgperak@yahoo.com
Website: optgperak.dephub.go.id

SURAT KETERANGAN

Nomor: S-KET-OP.TPr 21 Tahun 2022

Yang bertanda tangan di bawah ini,

Nama : Yatinah, S.E., M.M.
NIP : 19680504 199303 2 001
Jabatan : Kepala Bagian Tata Usaha

dengan ini menerangkan bahwa

Nama : M. Hanif Ikhlas SA.
Asal Sekolah : Institut Teknologi Sepuluh Nopember Surabaya
NRP : 04411840000015
Program Studi : Teknik Transportasi Laut

Telah selesai melaksanakan kegiatan Kerja Praktek di Kantor Otoritas Pelabuhan Utama Tanjung Perak, selama 1 (satu) bulan terhitung mulai tanggal 17 Oktober sampai dengan 16 November 2022 dengan penilaian **BAIK**.

Demikian surat keterangan ini dibuat untuk diketahui dan dapat dipergunakan sebagaimana mestinya.

Surabaya, 16 NOV 2022

Kepala Bagian Tata Usaha



Yatinah, S.E., M.M.

NIP. 19680504 199303 2 001



ISO REK !!!

"Integritas, Semangat, Optimis, Responsif, Excellent, Kreatif"

f i t y t d jpl_optanjungperak