

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang Masalah

Indonesia merupakan salah satu Negara Maritim terbesar di dunia dengan jumlah pulau sekitar 17.500 pulau, sehingga 2/3 luas wilayah Indonesia merupakan wilayah lautan. Dengan letak geografis dan luas Indonesia berdasarkan hal tersebut, Indonesia memiliki potensi yang sangat besar di bidang kemaritiman juga perikanan yang dapat dimanfaatkan untuk memimpin Indonesia menuju kemajuan dan kemakmuran (Solikhin, dkk: 2005). Sebagai Negara kepulauan yang memiliki laut yang luas dan garis pantai yang panjang, sektor maritime dan kelautan menjadi sangat strategis bagi Indonesia ditinjau dari aspek ekonomi dan lingkungan, social – budaya, hukum dan keamanan. Akan tetapi selama ini sektor tersebut masih kurang mendapat perhatian yang serius bila dibandingkan dengan sektor daratan.

Indonesia memiliki potensi yang besar dalam pemanfaatan wilayah lautan yang sangat luas, namun potensi dapat dimanfaatkan apabila infrastruktur yang dimiliki juga memadai di bidang kelautan itu sendiri. Pelabuhan dapat menjadi salah satu infrastuktur yang dapat menopang hal tersebut, Menurut peraturan pemerintahan RI no. 69 tahun 2001 tentang kepelabuhanan. Yang disebut dengan pelabuhan adalah suatu tempat yang di dalamnya terdiri atas daratan dan perairan dengan batas tertentu sebagai sarana kegiatan pemerintahan dan kegiatan perusahaan yang difungsikan sebagai tempat bersandarnya kapal, naik dan turun penumpang kapal, bongkar muat barang. Pelabuhan merupakan tempat berlabuh kapal yang dilengkapi dengan adanya fasilitas keselamatan dan keamanan pelayaran dan kegiatan penunjang pelabuhan serta berfungsi sebagai tempat perpindahan antarmoda transportasi (Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008).

Indonesia memiliki banyak sekali pelabuhan, salah satunya pelabuhan tanjung perak yang merupakan pelabuhan terbesar nomor dua di Indonesia. Pelabuhan tanjung perak sendiri terletak di Surabaya Jawa Timur. Pelabuhan

tanjung perak juga termasuk pelabuhan yang banyak diminati oleh masyarakat Indonesia dikarenakan arus penumpang yang menggunakan jasa pelabuhan tanjung perak cukup banyak dan padat. Dengan banyaknya penumpang dan kegiatan yang ada di pelabuhan tanjung perak harus diimbangi dengan suatu system atau konsep pengelolaan lingkungan di kawasan pelabuhan yang memadai, karena selain memberikan dampak positif pelabuhan juga dapat memberikan dampak negatif jika tidak dikelola dengan baik. Dampak negatif yang dapat ditimbulkan karena kegiatan di pelabuhan antara lain penurunan kualitas udara, peningkatan kebisingan, penurunan kualitas air laut dan kualitas permukaan serta gangguan terhadap biota di perairan.

Laut merupakan suatu kumpulan air asin dalam jumlah yang banyak dan luas yang menggenangi dan membagi daratan atas benua atau pulau. Jadi laut merupakan air yang menutupi permukaan tanah yang sangat luas dan umumnya mengandung garam dan berasa asin. Biasanya air mengalir yang ada di darat akan bermuara ke laut (Godam, 2009). Laut merupakan bagian terbesar dari bagian Indonesia dan memiliki potensi yang tentu dapat memberikan kontribusi yang tidak sedikit pada peningkatan ekonomi bangsa. Sebagai negara kepulauan dengan luas wilayah perairan laut lebih dari 75% yang mencapai 5.8 juta kilometer persegi, terdapat lebih dari 17.500 pulau dengan panjang garis pantai sekitar 81.000 km (Murdianto, 2004). Keunggulan Komparatif (Comparative advantage) Indonesia dengan luas wilayah laut mengantongi potensi sumberdaya yang melimpah, diantaranya sumberdaya ikan (Sondita & Solihin, 2006).

Laut mempunyai banyak fungsi bagi kehidupan manusia dan makhluk hidup lainnya karena di dalam dan di atas laut terdapat kekayaan sumber daya alam yang dapat kita manfaatkan diantaranya yaitu sebagai berikut:

- a. Tempat rekreasi dan hiburan. Laut memiliki wilayah yang luas, maka laut sangat cocok dijadikan tempat liburan bagi manusia.

- b. Pembangkit listrik. Laut bisa digunakan sebagai pembangkit listrik karena adanya ombak, angin, maupun pasang surut. Elemen-elemen yang ada di dalam laut tersebut bisa digunakan sebagai pembangkit listrik.
- c. Sebagai tempat barang tambang. Banyak barang tambang yang kita temui di laut, seperti minyak bumi dan barang tambang carian lainnya.
- d. Tempat hidup berbagai sumber makanan. Manusia mempunyai sumber kehidupan atau makanan yang berupa nabati dan juga hewani. Laut merupakan sumber lingkungan hidup bagi berbagai macam makanan seperti ikan, udang, cumi-cumi, dan yang termasuk jenis hewani lainnya.
- e. Sebagai jalur transportasi air. Laut juga merupakan salah satu jalur transportasi yang menghubungkan dua pulau atau dua benua bahkan lebih. Laut merupakan salah satu jalur transportasi yang dapat dilewati dengan menggunakan kendaraan air seperti kapal, perahu dan lain sebagainya.
- f. Salah satu tempat menyimpan cadangan air. Laut merupakan salah satu tempat penyimpan cadangan air yang besar. Ketika bumi ini mengalami kekeringan dan membutuhkan banyak pasokan air, maka laut menjadi tempat yang dapat menghadirkan solusi hal tersebut. Air yang ada di lautan dapat digunakan untuk berbagai kepentingan atau keperluan manusia dan juga makhluk hidup lainnya yang membutuhkan.
- g. Sebagai salah satu sumber air minum atau desalinasi. Laut merupakan tempat menampung banyak sekali air. Oleh karena itulah laut ini dapat dijadikan sebagai salah satu sumber air minum. Meskipun air yang ada di lautan ini mempunyai rasa yang asin dan tidak cocok digunakan sebagai air minum, namun dengan pengolahan khusus atau pengolahan tertentu, maka air laut yang asin ini dapat dijadikan sebagai sumber air minum.
- h. Sebagai objek penelitian atau pengembangan pendidikan. Laut yang merupakan salah satu kekayaan alam dapat digunakan sebagai objek riset atau penelitian pengembangan, dan juga pendidikan. Banyak sekali program penelitian yang dapat dilakukan di laut, baik meneliti kandungan air laut maupun organisme - organisme yang hidup di laut.

- i. Sebagai tempat budidaya ikan, kerang mutiara, rumput laut, dll (Bitar, 2016).

Untuk mengatasi terjadinya pencemaran laut dan kerusakan laut dibutuhkan adanya strategi untuk mengendalikan permasalahan yang ada yang penerapannya bisa dijalankan secara bersamaan antara strategi satu dengan strategi lainnya, namun juga perlu disesuaikan berdasarkan situasi dan kondisi yang ada. Strategi pengelolaan pencemaran dan kerusakan dapat disebabkan oleh 2 hal yaitu kerusakan yang berasal dari daratan dan kerusakan yang berasal dari lautan. Hal-hal yang dapat dilakukan antara lain seperti pengelolaan limbah, penanganan limbah sampah dari kegiatan pelayaran kapal, penanganan limbah industri, penanganan limbah B3. Beberapa instrumen yang dapat digunakan juga dalam melakukan implementasi strategi pengendalian pencemaran dan kerusakan lingkungan pelabuhan antara lain peraturan perundang-undangan, baku mutu limbah dan baku mutu lingkungan, pembinaan teknis dan pedoman pelaksanaan, pemantauan dan pengawasan, perijinan.

Pelabuhan tanjung perak merupakan Badan Usaha Milik Negara (BUMN) yang bergerak dalam jasa layanan operator terminal pelabuhan, pelabuhan penumpang tanjung perak berfungsi menghubungkan Surabaya dengan kota-kota lain yang ada di Indonesia. Terminal penumpang di tanjung perak bernama Gapura Surya Nusantara (GSN), menjadi terminal penumpang termewah di Indonesia, pelabuhan ini juga dilengkapi dengan dermaga yang dapat melayani kapal pesiar baik dari dalam maupun luar negeri. Selain melayani penumpang pelabuhan tanjung perak juga dapat mendistribusikan barang di kawasan Indonesia.

1.2 Tujuan

Berdasarkan latar belakang tersebut, tujuan dari pembuatan laporan adalah sebagai berikut:

1. Untuk memenuhi beban Satuan Kredit Semester (SKS) yang ditempuh sebagai syarat akademik program studi Teknik Lingkungan UPN “Veteran” Surabaya, Jawa Timur.
2. Untuk memenuhi salah satu persyaratan pemenuhan tugas Magang Bersertifikat Kampus Merdeka (MBKM) Magang Program Studi Teknik Lingkungan.
3. Untuk mengetahui dan memahami kegiatan yang dilakukan di pelabuhan.
4. Untuk mengetahui dan memahami mekanisme kerja konsep ecoport di pelabuhan tanjung perak.
5. Untuk mengetahui dan memahami kondisi lingkungan di pelabuhan.
6. Untuk menambah pengetahuan, wawasan, serta pengalaman di dunia kerja.

1.3 Ruang Lingkup

Ruang lingkup dari pelaksanaan penyusunan laporan ini adalah sebagai berikut:

1. PT.Pelabuhan Indonesia (persero) Regional III Pelabuhan Tanjung Perak.
2. Terminal Gapura Surya Nusantara (GSN)
3. Divisi pelayanan kapal PT.Pelabuhan Indonesia (persero) Regional III

1.4 Manfaat Magang

Manfaat dari kegiatan magang yang dilakukan di PT Pelabuhan Indonesia (Persero) Regional III. Memiliki tiga poin manfaat bagi peserta magang, bagi perusahaan tempat peserta melakukan magang, bagi universitas yang menjadi tempat pemegang untuk mendapatkan ilmu.

1.4.1 Bagi Penulis

1. Penulis dapat menerapkan ilmu yang dipelajari selama di perkuliahan di lingkungan kerja.
2. Penulis dapat mengetahui alur kerja di pelayanan Penumpang dan kapal Ro – Ro.

3. Penulis dapat mengetahui cara menerapkan keselamatan kerja di area pelayanan Penumpang dan Kapal Ro – Ro.

1.4.2 Bagi Perusahaan

1. Peserta magang dapat membantu perusahaan dalam menyelesaikan tugas yang telah didapatkan.
2. Terciptanya hubungan kerja sama yang baik antara pihak perusahaan dan pihak Universitas tempat pemegang berkuliah.

1.4.3 Bagi Universitas

1. Terciptanya hubungan kerja sama yang baik antara pihak perusahaan dan Universitas tempat pemegang berkuliah.
2. Universitas dapat memperlihatkan kualitas akademik mahasiswa di tengah – tengah dunia kerja.

1.5 Identitas Perusahaan

1.5.1 Identitas Perusahaan



Gambar 1.1 Logo PT.Pelabuhan Indonesia (Persero)

PT Pelabuhan Indonesia I (Persero), PT Pelabuhan Indonesia II (Persero), PT Pelabuhan Indonesia III (Persero), dan PT Pelabuhan Indonesia IV (Persero) adalah perusahaan BUMN Non-Listed yang sahamnya 100% dimiliki oleh Kementerian BUMN selaku Pemegang Saham mewakili Negara Republik Indonesia. Pada tanggal 1 Oktober 2021, bertindak sebagai surviving entity (perusahaan yang bertahan).

Indonesia merupakan Negara maritime jika dilihat dari sejarahnya. Di masa lalu, kerajaan-kerajaan yang ada di nusantara seperti Sriwijaya, Majapahit, dan kerajaan – kerajaan di maluku memegang kunci jalur perdagangan dunia

rempah-rempah dan mengirimkannya melalui kapal-kapal dagang menuju Cina, Arab, Eropa, hingga Madagascar. Maka dari itu dengan adanya pelabuhan – pelabuhan kecil yang ada di Indonesia menjadi persinggahan dan pusat perdagangan yang mempertemukan pada pedagang dari berbagai bangsa, sehingga hal inilah yang melatar belakangi lahirnya pelabuhan di Indonesia.

Untuk mengelola kepelabuhanan di Indonesia, dibentuk 4 pelindo yang terbagi berdasarkan wilayahnya. Seperti Pelindo I mengelola pelabuhan di provinsi Nanggroe Aceh Darussalam, Sumatera utara, Riau. Pelindo II mengelola provinsi Sumatera Barat, Jambi, Sumatera Selatan, Bengkulu, Lampung, Bangka Belitung, Banten, DKI Jakarta, Jawa Barat, dan Kalimantan Barat. Untuk pelindo III sendiri mengelola pelabuhan di Jawa Timur, Jawa Tengah, Kalimantan Selatan, Kalimantan Tengah, Bali, NTB, dan NTT. Sedangkan untuk pelindo IV sendiri mengelola pelabuhan di Kalimantan Timur, Kalimantan Utara, Sulawesi Selatan, Sulawesi Tengah, Sulawesi Tenggara, Gorontalo, Sulawesi Utara, Maluku Utara, Papua, Papua Barat.

Masing-masing dari Pelindo memiliki cabang dan anak perusahaan yang berjalan untuk mengelola bisnisnya. Pelindo I, II, III, IV adalah perusahaan BUMN *Non Listed* yang sahamnya 100% dimiliki oleh kementerian BUMN selaku pemegang saham Negara Republik Indonesia. Oleh karena itu, tidak terdapat informasi Pemegang Saham Utama maupun Saham Pengendali Individu di Pelindo. Negara Republik Indonesia yang diwakili oleh Kementerian Badan Usaha Milik Negara Republik Indonesia merupakan satu-satunya pemilik dan Pemegang saham tunggal.

Dalam upaya mencapai tujuan-tujuan yang telah ada, Pelindo memiliki visi misi sebagai berikut.

VISI

Menjadikan pemimpin ekosistem maritime terintegrasi dan berkelas dunia.

Visi tersebut merupakan pernyataan cita-cita perusahaan menjadi pintu gerbang utama jaringan logistik global Indonesia. Cita-cita ini muncul dilandasi dengan potensi geografis, peluang bisnis serta kebijakan nasional yang membuka peluang bagi perusahaan untuk merealisasikan visi dimaksud.

MISI

1. Mewujudkan jaringan ekosistem maritime nasional melalui peningkatan konektivitas jaringan dan integrasi pelayanan guna mendukung pertumbuhan ekonomi Indonesia.
2. Menyediakan jasa kepelabuhanan dan maritime yang handal dan terintegrasi dengan kawasan industri untuk mendukung jaringan logistic Indonesia dan global dengan memaksimalkan manfaat ekonomi selat malaka.

Membangun dan memperluas jaringan bisnis domestic dan international Pasca merger menjadi PT. Pelabuhan Indonesia (Persero) merupakan perusahaan holding kepelabuhanan yang memiliki klaster bidang usaha sebagai berikut



Gambar 1 2 Sub Holding PT.Pelabuhan Indonesia

1. Pelindo Klaster Bidang Usaha layanan Petikemas :

Sub holding pelindo terminal petikemas merupakan pelayanan barang petikemas. Layanan bongkar muat mulai dari kapal tiba hingga penyerahan ke pemilik barang, pelayanan barang petikemas meliputi dermaga, gudang penumpukan, lapangan penumpukan, dan juga receiving / delivery.

2. Pelindo Klaster Bidang Usaha Multi Terminal :

Sub holding pelindo multi terminal merupakan sebuah layanan barang non-petikemas. Layanan bongkar muat mulai dari kapal tiba hingga penyerahan ke pemilik barang, pelayanan multi terminal meliputi dermaga, gudang penumpukan, lapangan penumpukan, receiving / delivery.

3. Pelindo Klaster Bidang Layanan Logistik :

Sub holding pelindo layanan logistic merupakan sebuah layanan diluar kawasan pelabuhan. Pelayanan logistik meliputi kawasan industri, gudang, trucing, properti.

4. Pelindo Klaster Bidang Penyedia Jasa Maritim:

Sub holding pelindo jasa maritime merupakan sebuah layanan pelayanan kapal yang meliputi jasa kegiatan operasional kapal mulai dari masuk hingga keluar pelabuhan, pelayanan kapal meliputi jasa tambat, jasa pandu, jasa tunda, jasa pelayanan air, sampah, dan limbah.

PT Pelabuhan Indonesia Regional III (Pelindo III) merupakan suatu Badan Usaha Milik Negara (BUMN) yang bergerak di bidang kepelabuhanan. Yang memiliki tugas dan tanggung jawab untuk mengelola pelabuhan di beberapa provinsi yang ada di Indonesia. PT Pelindo III (Persero) berkantor pusat di Surabaya, dengan banyak 47 pelabuhan yang tersebar di 7 provinsi yang harus dikelola serta memiliki 9 anak perusahaan.

PT Pelabuhan indonesia III (Persero) bertugas menjamin kelangsungan dan kelancaran angkutan laut dengan cara menyediakan fasilitas yang ada di pelabuhan. Bidang usaha yang dijalankan PT Pelabuhan indonesia III (Persero)

menurut keputusan menteri perhubungan Nomor: KP – 88 Tahun 2011 tentang pemberian izin usaha kepada PT Pelabuhan Indonesia III (Persero) sebagai badan usaha yang didalamnya menyediakan pelayanan jasa antara lain dermaga sebagai tempat bersandarnya kapal yang akan melakukan kegiatan bongkar muat atau melakukan kegiatan embarkasi debarkasi penumpang, pengisian bahan bakar dan pelayanan air bersih bagi kapal yang bersandar di dermaga pelabuhan, serta penyedia layanan pengangkutan sampah, penyedia peralatan pelabuhan, pelayanan jasa terminal petikemas, curah air, curah kering, dan Ro-Ro.

Dibawah ini merupakan bagan struktur organisasi yang ada di PT Pelabuhan Indonesia III (Persero) Regional III Subregional Jawa Pelabuhan Tanjung Perak :





Gambar 1 3 Struktur organisasi PT.Pelabuhan Indonesia (Persero) Regional

III