

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Laut merupakan perairan yang didalamnya terkandung beraneka ragam sumber daya alam dan sebagai sarana transportasi yang semuanya dapat dimanfaatkan untuk kemakmuran dan kesejahteraan masyarakat. Sebagai negara kepulauan, hampir seluruh provinsi di Indonesia memiliki wilayah perairan yang terdiri atas kawasan hulu dan pesisir (Johny M., 2011). Pada lingkungan laut terdapat sumber kekayaan alam, baik kekayaan alam hayati maupun non-hayati, sebagai sarana penghubung, media rekreasi, dan lain sebagainya. Perairan laut Indonesia selain dimanfaatkan sebagai sarana perhubungan lokal maupun internasional, juga memiliki sumber daya laut yang sangat kaya, antara lain sumber daya perikanan, terumbu karang, mangrove, bahan tambang, dan daerah pesisir pantai dapat dimanfaatkan sebagai wisata yang menarik (Rengki, 2011).

Pelabuhan adalah tempat yang terdiri dari daratan dan perairan di sekitarnya dengan batas-batas tertentu sebagai tempat kegiatan pemerintahan dan kegiatan ekonomi yang dipergunakan sebagai tempat kapal bersandar, berlabuh, naik turun penumpang dan atau bongkar muat barang yang dilengkapi dengan fasilitas keselamatan pelayaran dan kegiatan penunjang pelabuhan serta sebagai tempat perpindahan intra dan antar moda transportasi (Kep.Men LH, 2004). Pada pelabuhan ini banyak terjadi kegiatan manusia. Kegiatan manusia yang dimaksud adalah aktivitas kapal laut yang keluar masuk pelabuhan guna melakukan aktivitas bongkar muat barang dan juga penggantian bahan bakar minyak oleh kapal-kapal (Syafitrianto, 2010). Pelabuhan di berbagai belahan dunia saat ini sedang menghadapi tantangan terkait penurunan kualitas lingkungan. Terutama, pelabuhan yang terletak di Surabaya.

Pelabuhan Surabaya adalah salah satu pelabuhan dengan tingkat kepadatan penumpang yang sangat tinggi. Dalam aktivitas operasional kapal sehari-hari, terdapat produksi limbah seperti 2rotoco, kertas, besi, kaca, sisa makanan, dan sampah lainnya. Selama proses operasional, terjadi pembuangan air balas dalam jumlah besar. Air balas merupakan air laut yang diambil masuk dan dibuang dari kapal ketika berada di pelabuhan untuk mempertahankan stabilitas kapal (Nuris S. A et al, 2019). Pembuangan air balas ini digunakan sebagai beban pada kapal yang sedang tidak atau hanya setengah terisi muatan, untuk menjaga keseimbangan dan stabilitas kapal (I. Abdillah et.al, 2020). Pembuangan air balas yang berlebihan dapat menyebabkan kerusakan ekosistem lingkungan yang semakin parah jika tidak mendapatkan perhatian yang cukup.

Penurunan kualitas lingkungan di sekitar pelabuhan disebabkan oleh sejumlah faktor seperti limbah cair, sampah, polusi udara, dan limbah lainnya. Perubahan kualitas air laut terlihat dari perubahan warna air, peningkatan kekeruhan, dan peningkatan pencemaran. Terkadang, kita juga melihat banyak ikan mati yang mengapung di permukaan air laut serta banyak sampah yang tersebar di laut. Kegiatan operasional memiliki dampak pada kualitas air laut melalui peningkatan pencemaran yang disebabkan oleh pembuangan limbah domestik dan non-domestik seperti air balas, pembersihan 2rotoc, dan penggunaan berbagai bahan kimia untuk perawatan kapal (Basuki et al., 2018). Selain itu, dampak juga disebabkan oleh kegiatan bongkar muat di pelabuhan dan korosi pada kapal. Limbah dan zat pencemar harus dikelola dengan baik dan mendapat perhatian dari semua pihak. Jika tidak ditangani dan dibiarkan terus-menerus, dampaknya akan sangat merugikan baik bagi lingkungan sekitar maupun manusia.

Kapal merupakan sarana transportasi yang yang sangat berguna untuk kepentingan bisnis dan travel bagi banyak orang, berbagai jenis kapal kapal telah didesain dan diciptakan dengan tujuan dan fungsi masing – masing sesuai dengan kebutuhannya seperti *kapal bulk carrier, roro ship, container, general container, ice breaker, tug boat, supply* dan berbagai macam lainnya lagi (Bela D.H, 2019). Setiap kapal mempunyai jalur dan rute pelayaran masing masing sampai ke berbagai tempat dan daerah di penjuru dunia sesuai dengan tugas yang diberikan

oleh sang pencharter kapal tersebut, dimana setiap negara memiliki berbagai macam aturan khusus juga yang harus diterapkan oleh setiap kapal yang memasuki negara tersebut. Berbagai macam aturan diterapkan oleh sebuah negara yang dibuat berdasarkan kondisi negara tersebut, seperti halnya peraturan tentang balas, yang mencakup proses *ballasting* dan *deballasting* suatu kapal, dalam proses *ballasting* dan *deballasting* maka terjadi pertukaran air laut yang dibawa kapal dari pelabuhan muat dan akan ditukar di pelabuhan bongkar, sehingga air yang dibawa dari pelabuhan muat akan dibuang di pelabuhan bongkar, yang mana air laut tersebut sangat berpotensi membawa pathogen, bakteri/virus maupun ballast sedimen yang berasal dari pelabuhan muat tadi (A.Tresna, 2009).

Air balas adalah air yang digunakan sebagai pemberat dan penyeimbang kapal saat berlayar. Air balas di kapal sangat berperan untuk meningkatkan stabilitas kapal, namun memiliki dampak serius terhadap ekologi karena dapat menyebabkan pencemaran dan membawa spesies laut yang invasif ke wilayah lain. Pembuangan air balas ini memiliki banyak dampak yang sangat berbahaya bagi lingkungan karena dapat mengancam kehidupan makhluk hidup yang ada di laut (Dany D.P et al, 2020). Selain itu, air balas yang dibuang ke laut juga mengandung timbal yang berbahaya bagi lingkungan. Bahan pencemar yang masuk terus menerus dalam jangka waktu yang 3rotoco akan mengakibatkan peningkatan konsentrasi bahan pencemar tersebut di perairan dan sedimen. Berdasarkan hasil penelitian di Tanjung Emas, pembuangan air balas yang mengandung timbal secara tidak terkontrol menjadi faktor potensial yang meningkatkan konsentrasi timbal pada sedimen (Azmi et al., 2016). Selain itu, pembuangan air balas juga dapat membawa organisme yang dapat memiliki dampak negatif. Organisme air berbahaya dan dapat terbawa ke daerah lain melalui air balas (El Husna et al., 2022).

Menurut Peraturan Pemerintah Nomor 21 Tahun 2010 Mengenai Perlindungan Maritim menjelaskan bahwa kapal harus memiliki manajemen air balas atau memiliki pengolahan air balas sebelum dibuang. Namun, ketentuan pengelolaan air balas tidak diterapkan pada kapal yang melakukan pembuangan air balas ke dalam fasilitas penampungan (Dany D.P et al, 2020). Sampai saat ini, masih banyak kapal yang belum menerapkan pengolahan air balas dan hal ini tentunya akan sangat berbahaya jika tidak segera mendapat perhatian. Permasalahan tersebut dapat diatasi dengan menerapkan BWMTS (*Ballast Water Management Treatment System*).

Ballast Water Management Treatment System adalah sistem pengolahan air balas kapal sebelum dibuang ke laut. Metode ini dapat diterapkan di pelabuhan sebagai upaya untuk mengatasi masalah spesies protokol yang terbuang dalam pembuangan air balas di Pelabuhan Tanjung Emas. Metode kedua yang dapat digunakan adalah penggunaan filter unit, yang efektif dalam menghilangkan telur kecil yang belum matang (Anggi A. et al., 2019). Metode ketiga melibatkan penggunaan energi termal dan bahan kimia untuk mengatasi masalah tersebut.

Salah satu penyumbang polutan konvensional dan gas rumah kaca adalah kegiatan yang terjadi di pelabuhan. Kegiatan pelabuhan telah berkontribusi sebesar 3% terhadap emisi gas rumah kaca (Helfre et al., 2013). Bahkan, saat kapal sedang berlabuh di pelabuhan, emisi yang dihasilkan dapat mencapai 10 kali lipat dari emisi yang dihasilkan oleh operasi pelabuhan itu sendiri. Dampaknya adalah pencemaran udara yang sangat merugikan lingkungan. Kapal menjadi sumber polusi udara melalui emisi gas buang seperti NO_x , CO_2 , dan SO_x . Menurut Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 51 Tahun 2002 tentang Perkapalan, pasal 111 menyatakan bahwa kapal dilarang melebihi batas emisi gas buang yang ditetapkan. Secara umum, setiap liter bahan bakar minyak diesel yang terbakar akan menghasilkan emisi CO_2 dan NO_x . Emisi gas buang dari mesin diesel dapat menyebabkan masalah lingkungan seperti hujan asam, efek rumah kaca, dan berdampak pada kesehatan manusia terutama sistem pernapasan (Kumar et al., 2019). Selain itu, semua gas tersebut juga menjadi penyebab pemanasan global yang memicu perubahan iklim.

Udara merupakan faktor yang paling penting bagi kelangsungan hidup manusia yang harus dan wajib untuk selalu dijaga kualitasnya. Kualitas udara di perkotaan merupakan suatu bagian lingkungan yang sangat penting, karena berpengaruh langsung bagi kesehatan masyarakat dan kenyamanan kota (Han, 2005). Pencemaran udara adalah masuknya komponen lain ke dalam udara, yang di sebabkan oleh kegiatan manusia secara langsung maupun secara tidak langsung yang diakibatkan oleh proses alam menyebabkan kualitas udara mengalami penurunan (Chandra, 2012). Menurut WHO, pada setiap tahunnya diperkirakan terdapat 200 ribu kematian akibat outdoor pollution pada daerah perkotaan, dimana sekitar 93% kasus terjadi di negara berkembang. Meningkatnya jumlah transportasi berpengaruh besar terhadap penurunan kualitas udara pada wilayah perkotaan. Lebih dari 50% partikulat di udara ambien bersumber dari transportasi (Han, 2005).

Salah satu bahan pencemar udara yang telah terbukti dapat menyebabkan gangguan kesehatan adalah nitrogen dioksida. Nitrogen dioksida adalah salah satu faktor utama yang mempengaruhi kualitas udara. Kandungan udara yang terdiri dari 79% gas nitrogen, 20% gas oksigen dan 1% gas-gas yang lain, sehingga pada proses pembakaran dalam kegiatan industri maupun dalam aktifitas kendaraan bermotor, akan terjadi proses reaksi kimia yang menghasilkan NO_x (Susanto, 2004).

Menurut ketentuan dalam Peraturan Pemerintah Nomor 21 Tahun 2010, penyelenggaraan perlindungan maritim dilakukan melalui operasi kapal dan kegiatan di pelabuhan. Dalam hal ini, penting untuk mengontrol kegiatan kapal dan memastikan bahwa mereka memenuhi standar yang sesuai. Selain itu, upaya pencegahan juga dilakukan oleh komunitas internasional melalui Marine Pollution (MARPOL). Marine Pollution (MARPOL) adalah peraturan internasional yang dibuat oleh International Maritime Organization (IMO), 5rotoco internasional, dengan tujuan mencegah pencemaran di lingkungan laut (Ivan et al., 2019). IMO telah mengembangkan konvensi lingkungan laut yang sangat penting dalam upaya meminimalkan pencemaran laut, termasuk pembuangan limbah, pencemaran minyak, dan udara.

Aturan Marpol 73/78 memiliki lampiran kelima yang berisi tentang pencegahan pencemaran dari kapal dan pengelolaan sampah di laut. Lampiran ini memuat tentang jenis-jenis sampah yang dapat dibuang, penentuan jarak dapat dibuangnya sampah, serta cara pembuangan sampah. Selain itu, bagian paling penting dalam lampiran ini adalah pelarangan pembuangan semua jenis bentuk plastik ke laut. Lampiran kelima Marpol 73/78 juga menyebutkan pelarangan pembuangan limbah yang diizinkan yaitu jika kapal memiliki instalasi pengelolaan limbah yang telah disetujui. Aturan ini berisi tentang persyaratan untuk mengontrol polusi sampah laut akibat penyaluran limbah (MARPOL 73/78).

1.2 Tujuan

Tujuan dari kegiatan Magang MBKM di PT Pelindo (Persero) Regional III ini adalah :

- 1) Untuk mempelajari dampak dari aktivitas operasional pelabuhan terhadap lingkungan laut dan lingkungan sekitarnya.
- 2) Untuk mempelajari bagaimana strategi penanganan yang tepat untuk diterapkan dalam menangani dampak yang terjadi pada lingkungan
- 3) Untuk mendapatkan pembelajaran mengenai protokol dan keselamatan kerja dalam menjalankan pekerjaan, kegiatan kepelabuhanan, dan mahasiswa juga akan mendapatkan kemampuan softskills seperti etika profesi dalam bekerja, komunikasi, kerjasama, dan kemampuan lainnya.

1.3 Ruang Lingkup

Adapun Ruang lingkup dari kegiatan magang program Merdeka Belajar – Kampus Merdeka (MBKM) ini adalah sebagai berikut :

- 1) Lokasi magang dilakukan di PT. Pelindo (Persero) Regional III, Terminal Pelabuhan Gapura Surya Nusantara, Jalan Tanjung Perak, Perak Utara, Kec. Pabean Cantikan, Surabaya, Jawa Timur 60165.
- 2) Penelitian ini merupakan jenis penelitian deskriptif kuantitatif, dengan menggunakan rancangan penelitian deskriptif observasional. Penelitian ini menggunakan metode studi literatur, yang merupakan pendekatan yang melibatkan pengumpulan data dari berbagai sumber brotoco seperti buku, ensiklopedia, dokumen, dan jurnal ilmiah.

- 3) Data yang digunakan adalah data sekunder meliputi data kedatangan kapal di Pelabuhan Surabaya dan data emisi NO_x selama 3 hari pada Bulan Januari di Pelabuhan Surabaya.
- 4) Pelaksanaan kerja dengan berlandaskan protokol dan keselamatan kerja (K3) di Terminal Pelabuhan Gapura Surya Nusantara.

1.4 Profil Perusahaan

A. Deskripsi Singkat Perusahaan



Gambar 1.1 Logo Perusahaan

Pelabuhan Indonesia (Pelindo) adalah sebuah perusahaan pelabuhan kelas dunia yang beroperasi di negara kepulauan terbesar dengan sejarah maritim yang panjang. Perusahaan ini menawarkan layanan terintegrasi antar pelabuhan di Indonesia. Pelindo merupakan hasil penggabungan dari empat BUMN Pelabuhan, yaitu PT Pelindo I (Persero), PT Pelindo II (Persero), PT Pelindo III (Persero), dan PT Pelindo IV (Persero) yang secara resmi didirikan pada tanggal 1 Oktober 2021. Pendirian Pelindo sebagai perusahaan hasil integrasi ini merupakan langkah strategis yang diambil oleh pemerintah selaku pemegang saham untuk meningkatkan konektivitas nasional dan memperkuat jaringan ekosistem logistik. Dengan adanya Pelindo, konektivitas maritim antara pelabuhan-pelabuhan di dalam negeri dan antara pelabuhan di dalam dan luar negeri akan mengalami peningkatan yang signifikan.

Pelindo mengelola berbagai jenis pelabuhan utama di Indonesia, termasuk pelabuhan laut, pelabuhan penyeberangan, pelabuhan muat barang, dan pelabuhan kapal pesiar. Perusahaan ini memiliki jaringan yang luas yang meliputi wilayah-wilayah di Indonesia, termasuk pulau-pulau besar seperti Jawa, Sumatra, Kalimantan, Sulawesi, Bali, dan Nusa Tenggara. PT Pelindo III (Persero), yang

berpusat di Surabaya, bertanggung jawab atas pengelolaan 43 pelabuhan yang tersebar di tujuh provinsi, yaitu Jawa Timur, Jawa Tengah, Kalimantan Selatan, Kalimantan Tengah, Bali, Nusa Tenggara Barat, dan Nusa Tenggara Timur. Perusahaan ini juga memiliki sembilan anak perusahaan. Melalui integrasi ini, Pelindo memiliki kendala strategis yang lebih baik dan didukung oleh keuangan yang kuat, sehingga operasional bisnisnya menjadi lebih terkoordinasi, terstandarisasi, dan efisien. Hal ini akan memberikan manfaat bagi masyarakat, terutama para pengguna jasa Pelindo. Integrasi Pelindo menciptakan sinergi sebagai satu entitas BUMN Pelabuhan dengan standar operasional dan proses bisnis yang lebih efisien. Sebagai hasilnya, kinerja pelabuhan akan meningkat, yang berdampak positif pada kesejahteraan sosial dan ekonomi nasional.

Pelindo berperan sebagai pengelola dan operator pelabuhan di Indonesia. Perusahaan ini bertanggung jawab untuk menyediakan infrastruktur dan fasilitas yang diperlukan untuk mendukung kegiatan perdagangan, logistik, dan transportasi laut. Pelindo memastikan pelabuhan beroperasi dengan efisien, aman, dan sesuai dengan standar internasional. Pelindo Regional 3 terus melakukan pengembangan dan peningkatan infrastruktur pelabuhan di wilayahnya.

Hal ini dilakukan untuk mengakomodasi pertumbuhan permintaan dan memperbaiki kinerja operasional, termasuk perluasan dermaga, pengadaan peralatan modern, dan peningkatan efisiensi pelayanan. Untuk menjalankan bisnisnya, Pelindo ditunjang oleh empat unit bisnis, yaitu:

- B. Pelindo Terminal Petikemas
- C. Pelindo Multi Terminal
- D. Pelindo Jasa Maritim
- E. Pelindo Solusi Logistik.

B. Identitas Perusahaan

- Nama Perusahaan : PT. Pelabuhan Indonesia (Persero)
Regional III
- Jenis Usaha : Jasa Kepelabuhanan
- Nama Pemilik : Pemerintah Indonesia atau BUMN
(Badan Usaha Milik Negara)
- Nama Direktur : Yon Irawan
- Alamat Perusahaan : Jl. Perak Timur No.610, Perak Utara, Kec.
Pabean Cantikan, Surabaya, Jawa Timur
60165
- No. Telepon dan Fax : (031)8963355 dan (031)8968669
- Email : regional3@pelindo.co.id
- Website : <https://pelindo.co.id/>

C. Visi Misi Perusahaan

- Visi
Menjadi pemimpin ekosistem maritim terintegrasi dan berkelas dunia.
- Misi
 1. Menyediakan layanan logistik dan jasa pelabuhan yang berkualitas tinggi serta solusi yang inovatif untuk memenuhi kebutuhan pelanggan.
 2. Meningkatkan efisiensi dan produktivitas operasional pelabuhan guna memberikan pelayanan yang cepat, handal, dan aman.
 3. Mengembangkan infrastruktur pelabuhan yang modern, berkelanjutan, dan ramah lingkungan, serta memastikan pemeliharaan dan perbaikan yang terus-menerus.
 4. Meningkatkan kualitas sumber daya manusia melalui pelatihan dan pengembangan, serta menciptakan lingkungan kerja yang kondusif untuk inovasi dan kolaborasi.
 5. Menerapkan tata kelola perusahaan yang baik, transparan, dan akuntabel, serta menjunjung tinggi nilai-nilai etika bisnis dan tanggung jawab sosial.

6. Membangun kemitraan yang saling menguntungkan dengan pemerintah, pelanggan, mitra bisnis, dan masyarakat untuk mendorong pertumbuhan ekonomi yang berkelanjutan.

D. Core Value



Gambar 1.2 Tata Nilai AKHLAK BUMN

Sebagai salah satu perusahaan Badan Usaha Milik Negara, PT. Pelabuhan Indonesia memiliki nilai Core Value Akhlak, yaitu:

1. Amanah (Memegang teguh kepercayaan yang diberikan)
2. Kompeten (Terus belajar dan mengembangkan kapabilitas)
3. Harmonis (Saling peduli dan menghargai perbedaan)
4. Loyal (Berdedikasi dan mengutamakan bangsa dan negara)
5. Adaptif (Terus berinovasi dan antusias dalam menggerakkan ataupun menghadapi perubahan)
6. Kolaboratif (Membangun kerja sama yang sinergis)

E. Wilayah Operasi

- Regional 1

Pelabuhan Belawan, Pelabuhan Dumai, Belawan International Container Terminal, Terminal Petikemas Domestik Belawan, Pelabuhan Tanjung Pinang, Pelabuhan Pekan Baru, Pelabuhan Tanjung Balai Karimun, Pelabuhan Kuala Tanjung, Pelabuhan Batam, Pelabuhan Sei Paking, Pelabuhan Sibolga, Pelabuhan Malahayati, Pelabuhan Lhokseumawe, Pelabuhan Pelabuhan Tanjung Balai Asahan, Pelabuhan Tembilahan dan Pelabuhan Gunung Sitoli.

- **Regional 2**

Pelabuhan Tanjung Priok, Pelabuhan Palembang, Pelabuhan Panjang, Pelabuhan Pontianak, Pelabuhan Teluk Banyur, Pelabuhan Banten, Pelabuhan Bengkulu, Pelabuhan Cirebon, Pelabuhan Jambi, Pelabuhan Pangkal Balam, Pelabuhan Sundah Kelapa dan Pelabuhan Tanjung Pandan.

- **Regional 3**

Pelabuhan Tanjung Intan – Cilacap, Pelabuhan Tegal, Pelabuhan Tanjung Emas, Pelabuhan Gresik, Pelabuhan Tanjung Perak, Pelabuhan Pasuruan, Pelabuhan Tanjung Tembaga – Probolinggo, Pelabuhan Panarukan – Situbondo, Pelabuhan Kalianget, Pelabuhan Tanjung Wangi, Pelabuhan Celukan Bawang, Pelabuhan Benoa, Pelabuhan Lembar, Pelabuhan Gilimas, Pelabuhan Badas, Pelabuhan Bima, Pelabuhan Waingapu, Pelabuhan Ende, Pelabuhan Ippi, Pelabuhan Maumere, Pelabuhan Tenau Kupang, Pelabuhan Kalabahi, Pelabuhan Gunung Batu Besar, Pelabuhan Kotabaru, Pelabuhan Stagen, Pelabuhan Batulicin, Pelabuhan Pagatan, Pelabuhan Satui, Pelabuhan Mekar Putih, Pelabuhan Banjarmasin, Pelabuhan Basirih, Pelabuhan Kuala Kapuas, Pelabuhan Bahaur, Pelabuhan Bagatan Mendawai, Pelabuhan Bagendang, Pelabuhan Sampit, Pelabuhan Samudera, Pelabuhan Kumai, Pelabuhan Bumiharjo, Pelabuhan Pangkalan Bun, Pelabuhan Sukamara dan Pelabuhan Kuala Pembuang.

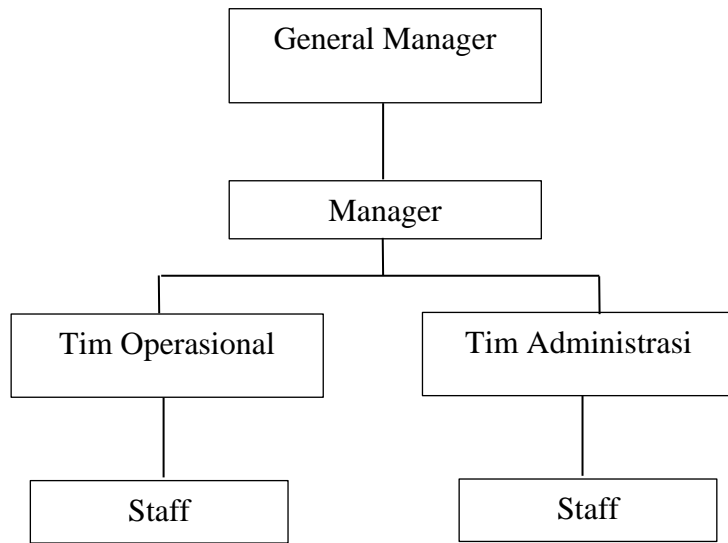
- **Regional 4**

Pelabuhan Balikpapan, Pelabuhan Samarinda, Pelabuhan Bontang, Pelabuhan Sengata, Pelabuhan Tanjung Redeb, Pelabuhan Tarakan, Pelabuhan Nunukan, Makassar Container Terminal, Makassar New Port, Pelabuhan Pare – Pare, Pelabuhan Pantoloan, Pelabuhan Kendari New Port, Pelabuhan Tolitoli, Pelabuhan Gorontalo, Pelabuhan Manado, Bitung Container Terminal, Pelabuhan Ternate, Pelabuhan Ambon, Pelabuhan Sorong, Pelabuhan Fakfak, Pelabuhan Manokwari, Pelabuhan Biak, Pelabuhan Jayapura dan Pelabuhan Merauke.

F. Departemen Pelayanan Penumpang dan Kapal RORO

Pelindo Regional 3, yang mengoperasikan pelabuhan-pelabuhan di wilayah Indonesia bagian Timur, umumnya memiliki Departemen Pelayanan Penumpang dan Kapal Ro-Ro untuk mengelola layanan penumpang dan kapal Ro-Ro (Roll-on/Roll-off). Departemen ini bertanggung jawab untuk menyediakan layanan yang efisien dan aman bagi penumpang serta mengelola operasional kapal Ro-Ro di pelabuhan-pelabuhan yang dikelola oleh Pelindo Regional 3. Tugas dan tanggung jawab Departemen Pelayanan Penumpang dan Kapal Ro-Ro Pelindo Regional 3 mungkin meliputi:

1. Bertanggung jawab untuk menyediakan fasilitas penumpang yang nyaman dan aman di pelabuhan, termasuk terminal penumpang, area tunggu, loket tiket, dan fasilitas pendukung lainnya.
2. Memberikan pelayanan yang baik kepada penumpang, termasuk penjualan tiket, pengaturan keberangkatan dan kedatangan, informasi perjalanan, penanganan bagasi, dan layanan penunjang lainnya.
3. Mengelola operasional kapal Ro-Ro di pelabuhan-pelabuhan yang dikelola oleh Pelindo Regional 3. Ini meliputi pengaturan jadwal keberangkatan, koordinasi dengan maskapai pelayaran, pemantauan keselamatan dan keamanan kapal, serta koordinasi dengan pihak terkait dalam hal pemuatan dan pelepasan kendaraan di pelabuhan.
4. Bertanggung jawab untuk memastikan keamanan dan keselamatan penumpang dan kapal Ro-Ro di pelabuhan. Mereka melaksanakan protokol keamanan yang sesuai, memantau kondisi cuaca dan perairan, serta berkoordinasi dengan pihak berwenang terkait untuk memastikan operasi yang aman.
5. Pengembangan dan peningkatan layanan penumpang dan kapal Ro-Ro. Mereka mungkin melakukan studi pasar, mengidentifikasi peluang baru, dan bekerja sama dengan mitra bisnis untuk meningkatkan pengalaman penumpang dan efisiensi operasional.



Gambar 1.3 Struktur Departemen Pelayanan Penumpang dan Kapal RORO