

**LAPORAN KERJA PRAKTIK**

**UJI LOAD FACTOR KINERJA**

**OPERASIONAL MUATAN TOL LAUT**

**OLEH PT PELNI SURABAYA**



**Disusun Oleh :**

- 1. ALIFIYAN HELMI OETOMO (2021810006)**
- 2. ARENDI YUNUS ALVIANSYAH (2041510710)**

**PROGRAM STUDI TEKNIK LOGISTIK**

**UNIVERSITAS INTERNASIONAL SEMEN INDONESIA**

**GRESIK**

**2022**

**LAPORAN KERJA PRAKTIK**

**UJI LOAD FACTOR KINERJA  
OPERASIONAL MUATAN TOL LAUT  
OLEH PT PELNI SURABAYA**



**Disusun Oleh**

- 1. ALIFIYAN HELMI OETOMO (2021810006)**
- 2. ARENDI YUNUS ALVIANSYAH (2041510710)**

**PROGRAM STUDI TEKNIK LOGISTIK  
UNIVERSITAS INTERNASIONAL SEMEN INDONESIA  
GRESIK  
2022**

**LEMBAR PENGESAHAN PERUSAHAAN**  
**LAPORAN KERJA PRAKTIK**  
**DI PT PELNI SURABAYA**  
**Departemen Operasional Tol Laut**  
**(Periode : 23 Agustus-24 September 2021)**

Disusun Oleh :

**ALIFIYAN HELMI OETOMO** (2021810006)

**ARENDI YUNUS ALVIANSYAH** (2021810010)

Surabaya, 23 September 2021

**PT PELNI SURABAYA**

Menyetujui,

Pembimbing Lapangan



**(Kaleka Panji Gagana)**

**LEMBAR PENGESAHAN UNIVERSITAS  
LAPORAN KERJA PRAKTIK**

**DI PT PELNI SURABAYA**

**Departemen Operasional Tol Laut**

**(Periode : 23 Agustus-24 September 2021)**

Disusun Oleh :

**ALIFIYAN HELMI OETOMO (2021810006)**

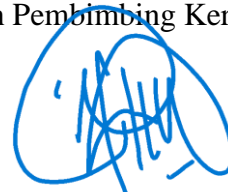
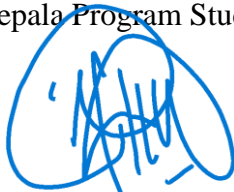
**ARENDI YUNUS ALVIANSYAH (2021810010)**

Mengetahui,

Menyetujui,

Kepala Program Studi Teknik Logistik

Dosen Pembimbing Kerja Praktik



**Maulin Masvito Putri, S.T., M.T**

**Maulin Masvito Putri, S.T., M.T**

**NIP. 9217250**

**NIP. 9217250**

**Surabaya, 23 September 2021**

**PT PELNI SURABAYA**

Menyetujui,

Pembimbing Lapangan



**(Kaleka Panji Gagana)**

## KATA PENGANTAR

*Assalamualaikum. Wr. Wb.*

Puji syukur penulis panjatkan kehadiran Allah semata yang telah memberikan kesehatan, keberkahan dan karunia-Nya sehingga penulis dapat menyelesaikan Laporan Kerja Praktek yang berjudul “**UJI LOAD FACTOR KINERJA OPERASIONAL MUATAN TOL LAUT OLEH PT PELNI SURABAYA**”. Ucapan syukur bagi penulis atas segala bantuan dan kekuatan yang diberikan-Nya. Shalawat serta salam semoga tercurahkan kepada Baginda Nabi Muhammad SAW.

Penulis sadari laporan yang penulis buat ini masih jauh dari sempurna, namun penulis berharap curahan pikiran dan usaha penulis ini dapat bermanfaat bagi para pembaca dalam meningkatkan kualitas pembuatan laporan dan bagi penulis pribadi. Dan semoga laporan ini bermanfaat pula bagi perusahaan PT Peln Surabaya sebagai saran dan informasi dalam proses pengadaan barang dan jasa. Penulis berharap mendapat masukan berupa kritik dan saran dari berbagai pihak, agar penyusunan laporan ini dapat lebih baik.

*Wassalamualaikum, Wr. Wb.*

Surabaya, 24 September 2021

Penulis

## DAFTAR ISI

UJI LOAD FACTOR KINERJA OPERASIONAL MUATAN TOL LAUT OLEH PT PELNI SURABAYA.....	1
LEMBAR PENGESAHAN PERUSAHAAN .....	i
LEMBAR PENGESAHAN UNIVERSITAS .....	ii
KATA PENGANTAR .....	iii
DAFTAR GAMBAR .....	vi
DAFTAR TABEL.....	vii
BAB I.....	1
PENDAHULUAN .....	1
1.1 Latar Belakang.....	1
1.2 Tujuan dan Manfaat.....	2
1.2.2 Tujuan Khusus .....	2
1.2.3 Manfaat .....	3
1.3 Metodologi Pengumpulan Data.....	3
1.4 Waktu dan Tempat Pelaksanaan Magang.....	4
1.5 Nama Unit Kerja Tempat Pelaksanaan Magang.....	4
BAB II.....	5
PROFIL PT. PELNI SUARABAYA .....	5
2.1 Sejarah dan Perkembangan PT PELNI.....	5
2.2 Visi dan Misi PT PT Pelni ( Persero ) .....	6
2.2.1 Visi.....	6
2.2.2 Misi .....	6
2.3 Lokasi PT PELNI SURABAYA .....	6
2.4 Struktur Organisasi PT Pelni ( Persero ) .....	7
2.5 Jasa .....	7
BAB III .....	8
TINJAUAN PUSTAKA .....	8
3.1 Teori Distribusi.....	8
3.2 Pelayaran .....	9

3.3 Bentuk Charter Kapal .....	10
3.4 Faktor Muat Kapal ( <i>Load Factor</i> ) .....	10
3.5 Trayek .....	10
BAB IV .....	11
PEMBAHASAN .....	11
4.1 Struktur Organisasi Unit Kerja .....	11
4.2 Penjelasan Singkat Tentang Tugas Unit Kerja .....	11
4.2.1 Gambaran Umum Tol Laut .....	12
4.2.2 Pelaksanaan Kebijakan Tol Laut .....	13
4.3 Tugas Khusus .....	15
4.3.1 Tujuan Penelitian .....	15
4.3.2 Metode Penelitian .....	15
4.3.3 Analisa Data dan Pembahasan .....	16
BAB V .....	29
KESIMPULAN .....	29
5.1 Kesimpulan dan Saran .....	29
5.1.1 Kesimpulan .....	29
5.1.2 Saran .....	29
DAFTAR PUSTAKA .....	30
Lampiran .....	31

## **DAFTAR GAMBAR**

Gambar 2.1 Logo PT. Pelni.....	5
Gambar 2.2 Struktur Organisasi PT. Pelni.....	7
Gambar 4.1 Struktur Organisasi Unit Kerja.....	12
Gambar 4.2 Logo Kementerian Perhubungan.....	13
Gambar 4.3 Logo Kementerian Perdagangan .....	14
Gambar 4.4 Logo PT. Pelni (persero) .....	14
Gambar 4.5 Flowchart Metode Penelitian.....	15
Gambar 4.6 Prosedur Penanganan Muatan Tol Laut .....	18
Gambar 4.7 Tarif Muatan Tol Laut.....	21
Gambar 4.8 Realisasi muatan KM. Kendhaga Nusantara 8 .....	22
Gambar 4.9 Realisasi muatan KM. Kendhaga Nusantara 6 .....	22
Gambar 4.10 Realisasi muatan KM. Logistik Nusantara 1 .....	23
Gambar 4.11 Realisasi muatan KM. Kendhaga Nusantara 11 .....	23
Gambar 4.12 Realisasi muatan KM. Logistik Nusantara 3 .....	24
Gambar 4.13 <i>Load Factor</i> Rute T-18 .....	25
Gambar 4.14 <i>Load Factor</i> Rute H-1 .....	25
Gambar 4.15 <i>Load Factor</i> Rute T-14 .....	26
Gambar 4.16 <i>Load Factor</i> Rute T-13 .....	26
Gambar 4.17 <i>Load Factor</i> Rute T-15 .....	27



**DAFTAR TABEL**

Tabel 4.1 jaringan Trayek tol laut..... 19

## **BAB I**

### **PENDAHULUAN**

#### **1.1 Latar Belakang**

Departemen Teknik Logistik periode akademik 2020-2024 menerapkan metode pembelajaran berbasis kompetensi. Kurikulum Teknik Logistik 2020-2024 dikelompokkan menjadi 3 bagian yaitu:

1. Bagian pertama : Basic Sains
2. Bagian kedua : Basic Engineering, Basic Logistic and Supply Chain, Basic Management and Economics, dan Basic Information System
3. Bagian ketiga : Integreted Logistics Engineering Design

Beberapa mata kuliah pilihan yang tersedia memungkinkan mahasiswa memperoleh pengetahuan multi disiplin dan sesuai minat dan keahliannya. Sebagai tolak ukur, dalam kurikulum Teknik Logistik UISI telah di tentukan 4 capaian pembelajaran di antaranya adalah sebagai berikut

1. Lulusan memiliki keunggulan di bidang keilmuan Logistik dan Rantai Pasok dan mampu responsif, adaptif serta mampu mengembangkan diri sesuai dengan perkembangan ilmu dan teknologi.
2. Lulusan memiliki kemampuan untuk mengembangkan diri secara berkelanjutan di tempat kerja baik dalam melakukan perencanaan, pengoperasian, pengendalian maupun pengintegrasian antar unit perusahaan dan atau menciptakan peluang kerja.
3. Lulusan mempunyai kemampuan entrepreneur, kerja sama dan komunikasi yang baik dalam bekerja.
4. Lulusan mempunyai kompetensi di bidangnya, inovatif, kreatif, berbudaya dan bermoral.

Kerja Praktik yang merupakan salah satu mata kuliah berbobot 2 SKS pada kurikulum Teknik Logistik yang diarahkan untuk memperkenalkan mahasiswa pada bidang keahlian Teknik Logistik dan melatih mahasiswa mengerjakan pekerjaan-pekerjaan yang biasanya dikerjakan oleh seorang sarjana Teknik Logistik di suatu perusahaan. Pengetahuan dan keterampilan ini juga akan digunakan untuk memberikan bekal kepada mahasiswa untuk memahami bidang keilmuan Teknik Logistik secara lebih riil.

## **1.2 Tujuan dan Manfaat**

### **1.2.1 Tujuan Umum**

Secara umum tujuan Kerja Praktik adalah untuk membantu tercapainya capaian pembelajaran kurikulum Teknik Logistik. Secara lebih rinci tujuan kerja praktik adalah :

1. Agar mahasiswa memahami fungsi-fungsi keteknik-logistikan.
2. Agar mahasiswa memiliki pengalaman melaksanakan atau terlibat dalam fungsi-fungsi keteknik-logistikan.
3. Agar mahasiswa terampil berkomunikasi dan bekerja dalam tim di dunia kerja.
4. Agar mahasiswa terampil menyusun laporan kegiatan yang kaya muatan namun ringkas, komunikatif, dan sistematis sesuai dengan konten pelaksanaan kegiatan.
5. Agar mahasiswa terampil mengkomunikasikan dan mempresentasikan hasil pelaksanaan kegiatan secara lisan kepada pembimbing internal maupun eksternal.

### **1.2.2 Tujuan Khusus**

1. Untuk memenuhi beban satuan kredit semester (SKS) yang harus ditempuh sebagai persyaratan akademis di Jurusan Teknik Logistik UISI
2. Mengetahui proses operasional Program Tol Laut oleh PT PELNI SURABAYA(Persero)

### **1.2.3 Manfaat**

Manfaat dari pelaksanaan magang di PT Pelni Surabaya adalah sebagai berikut :

1. Bagi Perguruan Tinggi

Sebagai tambahan referensi khususnya mengenai pengembangan industry di Indonesia khususnya pada proses operasional Tol Laut di Pelabuhan agar dapat digunakan oleh civitas akademika perguruan tinggi.

2. Bagi Perusahaan

Terbentuknya jaringan hubungan antara perguruan tinggi dan perusahaan di masa yang akan datang, dimana perusahaan membutuhkan sumber daya manusia dari perguruan tinggi serta hasil analisa dan penelitian yang dilakukan selama kerja praktik dapat menjadi bahan masukan bagi perusahaan untuk menentukan kebijakan perusahaan.

3. Bagi Mahasiswa

Mahasiswa dapat mengetahui serta mempelajari teori dan praktik secara lebih mendalam tentang proses operasional Tol Laut. Sehingga, diharapkan mampu menerapkan ilmu yang telah diperoleh di perusahaan.

### **1.3 Metodologi Pengumpulan Data**

Dalam menyusun laporan kerja praktik ini ada beberapa Teknik yang kami lakukan dalam memperoleh dan mengumpulkan data, yaitu:

1. Observasi merupakan suatu metode dalam memperoleh data dengan mengadakan pengamatan langsung terhadap keadaan yang sebenarnya dalam perusahaan
2. Interview merupakan suatu metode yang digunakan dalam mendapatkan data dengan cara mengajukan pertanyaan secara langsung pada saat perusahaan mengadakan suatu kegiatan

3. Dokumentasi merupakan suatu metode digunakan untuk memperoleh data dengan cara mendokumentasikan dengan cara melihat, memotret secara langsung terha dap keadaan yang sebenarnya dalam lapangan.
4. Studi Pustaka merupakan metode pengumpulan dan pengolah data melalui telaah/ studi dari berbagai laporan penelitian, diagram alir (flowsheet), jurnal penelitian, serta buku dan literatur lain yang relevan

#### **1.4 Waktu dan Tempat Pelaksanaan Magang**

**Lokasi** : PT PELNI SURABAYA di Jalan Pahlawan No 11-114 Surabaya

**Waktu** : 23 Agustus – 24 September 2021

#### **1.5 Nama Unit Kerja Tempat Pelaksanaan Magang**

Unit Kerja: Departemen Operasional Tol Laut

## BAB II

### PROFIL PT. PELNI SUARABAYA

#### 2.1 Sejarah dan Perkembangan PT PELNI



Gambar 2.1 Logo PT. Pelni

PT Pelayaran Nasional Indonesia atau PT PELNI (Persero) adalah perusahaan pelayaran milik negara yang didirikan pada tanggal 28 April 1952 sesuai dengan Surat Keputusan Menteri Perhubungan No. M2/1/2 tanggal 28 April 1952. Perusahaan ini bergerak dibidang jasa transportasi kapal laut yang handal dan profesional dengan memberikan pelayanan terbaik bagi pelanggan.

PT PELNI mengoperasikan armada kapal penumpang, kapal ferry cepat dan armada kapal barang. Perusahaan kami melayani rute perjalanan domestik dan menyinggahi lebih dari 94 pelabuhan di seluruh pelosok Nusantara. Fasilitas dan layanan yang kami sediakan pada armada kapal dirancang untuk menjamin standar keselamatan dan kenyamanan bagi pelanggan dan kru laut, didukung oleh SDM yang profesional dan mengutamakan kepuasan pelanggan.

Dalam perkembangannya, PT PELNI tidak hanya melayani jasa transportasi kapal laut. Didukung oleh Program Tol Laut dari Pemerintah, PT PELNI saat ini mengoperasikan 8 (delapan) Kapal Tol Laut yang melayani angkutan/muatan kontainer berupa bahan makanan pokok maupun bahan bangunan untuk pembangunan infrastruktur. Selain itu PT PELNI juga memiliki layanan Keagenan Kapal yang siap memenuhi segala kebutuhan kapal selama berada di perairan Indonesia. PT PELNI juga mendukung pengembangan pariwisata bahari Indonesia

dengan memberikan layanan paket wisata bahari ke pulau-pulau yang memiliki keindahan bawah laut dan pemandangan alam yang mengagumkan, seperti Kepulauan Raja Ampat, Wakatobi, Banda Neira, Pulau Komodo, Takabonerate, Karimun Jawa, Bunaken, Anambas, Derawan dan Tomini.

## **2.2 Visi dan Misi PT PT Pelni ( Persero )**

### **2.2.1 Visi**

Menjadi Perusahaan Pelayaran dan Logistik Maritim Terkemuka di Asia Tenggara.

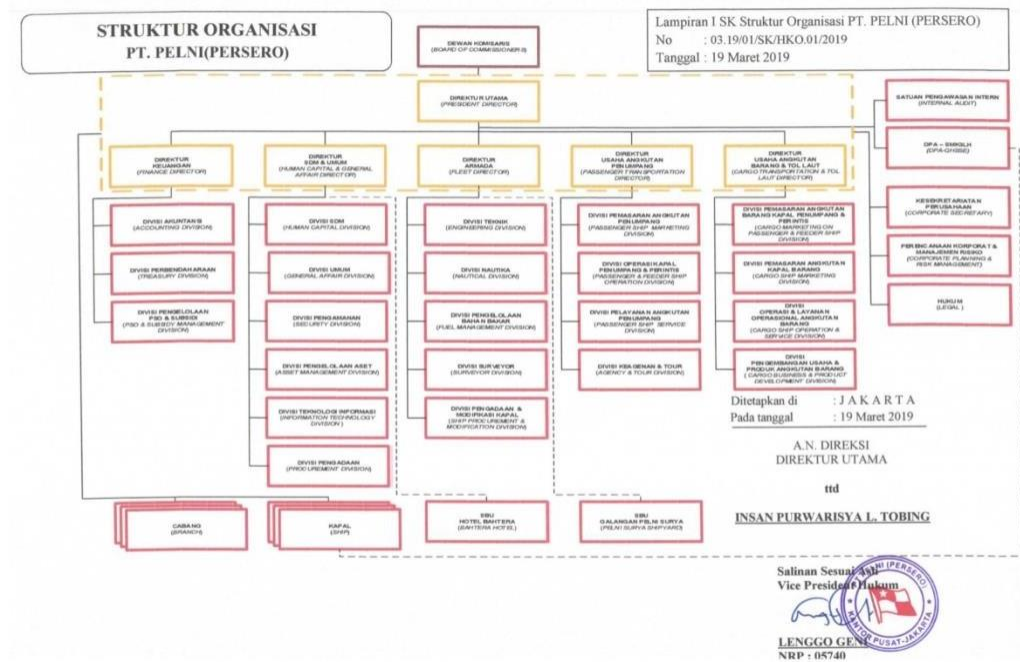
### **2.2.2 Misi**

1. Menjamin aksesibilitas masyarakat dengan mengelola angkutan laut untuk menunjang terwujudnya Wawasan Nusantara
2. Mengelola dan mengembangkan usaha logistik maritim di Indonesia dan Asia Tenggara
3. Meningkatkan nilai perusahaan melalui kreativitas, inovasi, digitalisasi proses bisnis, dan pengembangan sumber daya manusia untuk mencapai pertumbuhan yang berkesinambungan
4. Menjalankan usaha secara adil dengan memperhatikan azas manfaat bagi semua pemangku kepentingan dengan menerapkan prinsip good corporate governance
5. Berkontribusi positif terhadap negara dan karyawan, serta berperan aktif dalam pembangunan lingkungan dan pelayanan kepada masyarakat

## **2.3 Lokasi PT PELNI SURABAYA**

Jl. Pahlawan No 112-114 Surabaya, Jawa Timur.

## 2.4 Struktur Organisasi PT Pelni ( Persero )



Gambar 2.2 Struktur Organisasi PT. Pelni.

## 2.5 Jasa

Sebagai pelaksanaan tol laut sesuai dengan Perpres RI 106/2015 tentang penyelenggaraan kewajiban pelayanan publik untuk angkutan barang di laut diselenggarakan oleh tiga instansi pemerintah salah satunya adalah PT Pelni Bertindak sebagai operator dengan tanggung jawab pengangkutan CY to CY (contaner yard to container yard) dan yang lain seperti bertanggung jawab untuk:

- Menyediakan transportasi untuk daerah tertinggal, terpencil, terluar dan perbatasan sesuai dengan trayek yang ditetapkan. Dengan tetap memperhatikan dan menjaga keselamatan serta keamanan pelayaran.
- Menjamin ketersediaan barang dan menekan disparitas harga barang pokok dan barang penting antara wilayah Jawa dan luar Jawa.
- Menyelenggarakan pelayaran terjadwal, tetap dan teratur (liner).



## BAB III

### TINJAUAN PUSTAKA

#### 3.1 Teori Distribusi

Distribusi merupakan proses pemindahan barang-barang dari tempat produksi ke berbagai tempat atau daerah yang membutuhkan. Kotler (2005) mendefinisikan bahwa distribusi akan mencakup perencanaan, pelaksanaan dan pengawasan arus bahan dengan memperoleh produk akhir dari tempat produksi dengan memperoleh keuntungan. Sebagian besar perusahaan menyatakan bahwa tujuan distribusi adalah membawa barang dalam jumlah tepat, pada waktu yang tepat, dan dengan biaya serendah mungkin.

Aspek terpenting dari distribusi suatu produk adalah biaya pengangkutan sedangkan biaya pengangkutan sangat dipengaruhi oleh tarif angkut. Dengan demikian, tingginya biaya pengangkutan akan mempersempit wilayah pemasaran suatu produk. Panjang pendeknya distribusi pemasaran tergantung beberapa tarif antara lain:

1. Jarak antara produsen dan konsumen, artinya semakin jauh jarak antara produsen dan konsumen maka biasanya semakin panjang saluran yang akan ditempuh oleh produk.
2. Life saving periode dari produk tertentu atau cepat tidaknya produk rusak, artinya produk yang cepat atau mudah rusak harus segera diterima konsumen, dengan demikian menghendaki saluran yang pendek dan cepat.
3. Skala produksi, artinya bila produksi berlangsung dalam ukuran kecil maka jumlah produk yang dihasilkan dalam ukuran kecil pula, sehingga tidak akan menguntungkan jika produsen menjualnya langsung ke pasar.
4. Posisi keuangan perusahaan. Produsen yang kondisi keuangannya kuat cenderung untuk memperpendek saluran tataniaga. Agar efektif, pengoperasian 7sset sehari-hari harus mengimplementasikan strategi-strategi yang telah dikembangkan berdasarkan struktur dan otomatisasi rantai pasokan. Proses yang dijalankan adalah bagaimana membawa

produk yang benar ke outlet yang benar dan pelanggan yang tepat pada waktu yang tepat pula.

Ada kemungkinan kesalahan apabila sasarannya tidak memenuhi tuntutan pelanggan 100 persen. Persediaan harus tersedia di tempat yang tepat pada waktu yang tepat setiap hari tanpa ada yang gagal. Tanpa adanya persediaan yang tepat, proses distribusi lainnya tidak akan dapat beroperasi. Pengiriman kilat merupakan pengecualian yang jarang dilakukan. Pada prinsipnya, agar dapat beroperasi setiap hari, persediaan harus ada di tempat yang benar pada waktu yang tepat.

### **3.2 Pelayaran**

Pelayaran atau Shipping adalah proses fisik pemindahan barang atau kargo dengan menggunakan jalur darat, udara dan laut. Untuk pemindahan dengan jalur darat biasanya menggunakan truk atau kereta api. Tetapi untuk jalur udara dan laut biasanya juga akan tetap menggunakan truk atau kereta api untuk mengangkut barang atau kargo dari tempat asal menuju bandara atau pelabuhan dan dari bandara atau pelabuhan menuju lokasi yang ditetapkan. Istilah “shipping” ini kebanyakan digunakan untuk kapal yang sebenarnya, yang diartikan sebagai pemindahan suatu objek menggunakan kapal.

Dalam pengoperasian kapal ada beberapa pola shipment yang biasa digunakan dalam perjalanannya, yaitu:

1. Liner, merupakan pola perjalanan kapal yang melalui rute yang tetap dengan waktu yang terjadwal.
2. Tramper, merupakan pola perjalanan kapal yang melalui rute yang cenderung tidak tetap atau berdasarkan spot tertentu menuju spot lain yang memiliki prospek barang atau kargo untuk diangkut.
3. Semi Liner, merupakan pola perjalanan kapal gabungan antara liner dan tramper yang memiliki rute yang tetap sama seperti liner tetapi pada pelaksanaannya dimungkinkan untuk melakukan pola tramping yang tidak tetap bila menguntungkan dan bila perjalanan tersebut sudah selesai akan kembali lagi ke pola liner yang semula.

Dalam tugas perencanaan transportasi laut ini yang pola operasi yang digunakan yakni Liner.

### 3.3 Bentuk Charter Kapal

Dalam Tugas Perencanaan Transportasi Laut ini tipe charter yang digunakan yakni menggunakan Time Charter :

Time Charter Kapal disewa dalam keadaan siap untuk berlayar. Masa sewa biasanya dalam satuan waktu. Umumnya antara setengah sampai tiga tahun atau lebih. Master dan crew masih tetap diperkerjakan dan dibayar owner kapal. Pencarter yang mengoperasikan kapal dibebani biaya operasi kapal seperti, biaya pemeliharaan, stores, repair yang masih tanggung jawab owner. Dalam laporan ini perhitungan menggunakan time charter yang dihitung per tahun.

### 3.4 Faktor Muat Kapal (*Load Factor*)

Penyeberangan Menurut Iskandar Abubakar (2010), faktor muat (*load factor*) adalah jumlah penumpang dan kendaraan yang diangkut oleh kapal dibandingkan dengan kapasitas yang disediakan. Adapun rumus untuk perhitungan faktor muat (*load factor*) sebagai berikut:

$$LF = \frac{KP}{KT} \times 100\%$$

Keterangan:

LF = Faktor Muat (*load factor*)

KP = Kapasitas Terpakai

KT = Kapasitas Tersedia

### 3.5 Trayek

Trayek adalah lintasan kendaraan umum untuk pelayanan jasa angkutan orang dengan mobil bus, yang mempunyai asal dan tujuan perjalanan tetap, lintasan tetap dan jadwal tetap maupun tidak berjadwal (Keputusan Menteri Perhubungan No. 35, 2003.).

## BAB IV

### PEMBAHASAN

#### 4.1 Struktur Organisasi Unit Kerja



Gambar 4.1 Struktur Organisasi Unit Kerja.

Departemen Angkutan Barang dan Tol Laut adalah unit kerja struktural tingkat departemen dalam PT Peln (persero) yang dipimpin oleh seorang Direktur Usaha Angkutan Barang dan Tol Laut, berkedudukan langsung dibawah dan bertanggung jawab kepada Direktur Utama. Direktur Usaha Angkutan Barang dan Tol Laut membawahi dan membina :

1. Divisi Pemasaran Angkutan Barang Kapal Penumpang dan Perintis
2. Divisi Pemasaran Angkutan Kapal Barang
3. Divisi Operasi dan Layanan Operasional Angkutan Barang
4. Divisi Pengembangan Usaha dan Produk Angkutan Barang

#### 4.2 Penjelasan Singkat Tentang Tugas Unit Kerja

Divisi Operasional Tol Laut memiliki tugas pokok, yaitu:

1. Menjabarkan serta menyusun strategi pemasaran kebijakan Divisi Operasional Tol Laut, beserta program kerjanya dalam bidang Tol Laut dan Angkutan Barang.

2. Bertindak sebagai operator dengan tanggung jawab pengangkutan CY to CY

#### 4.2.1 Gambaran Umum Tol Laut

Tol Laut merupakan kebijakan pemerintah yang bertujuan untuk mengurangi disparitas harga antara wilayah Indonesia bagian timur dan barat dengan cara mensubsidi biaya pelayaran untuk muatan FCL dan general cargo menuju pelabuhan-pelabuhan tertentu melewati rute dengan jadwal yang telah ditentukan dan menggunakan kapal yang telah ditentukan. Sehingga biaya pengiriman muatan FCL untuk wilayah Indonesia bagian timur menjadi lebih murah dan pada akhirnya mengurangi harga jual barang di pasar tujuan. Barang-barang yang disubsidi pengirimannya harus sesuai dengan Perpres No. 71 Tahun 2015 Tentang Penetapan dan Penyimpanan barang Kebutuhan Pokok dan Penting dan Peraturan Menteri Perdagangan Republik Indonesia Nomor : 57/M-DAG/PER/8/2012 yaitu :

- Barang Pokok terdiri dari :
  1. Hasil Pertanian : beras, kedelai, cabe, bawang merah
  2. Hasil Industri : gula, minyak goreng, tepung terigu
  3. Hasil Peternakan : Telur ayam ras, daging ayam ras, daging sapi
  4. Ikan Segar : bandeng, ikan kembung, tongkol/tuna/cakalang
- Barang Penting, terdiri dari :
  1. Benih (Padi, Jagung, kedelai)
  2. Pupuk non-subsidi
  3. Gas Elpiji 3 kg
  4. Triplek
  5. Semen
  6. Besi baja konstruksi
  7. Besi baja ringan

#### 4.2.2 Pelaksanaan Kebijakan Tol Laut

Pelaksanaan tol laut sesuai dengan Perpres RI 106/2015 tentang penyelenggaraan kewajiban pelayanan publik untuk angkutan barang di laut diselenggarakan oleh tiga instansi pemerintah yaitu:

- Kementerian Perhubungan

Bertindak sebagai pemberi tugas sesuai dengan Perpres no 106/2015 melalui Permenhub PM 4 tahun 2016 & Permenhub PM 161 Tahun 2015. Dan juga bertindak menyediakan sarana prasarana pelabuhan & peralatan bongkar muat.



Gambar 4.2 Logo Kementerian Perhubungan.

- Kementerian Perdagangan

Bertindak sebagai pelaksana pemasaran dan verifikasi muatan. Menentukan jenis-jenis muatan yang dapat diangkut oleh tol laut yaitu meliputi barang pokok dan barang penting. Memberikan shipping instruction (surat perintah muat) dan pengontrol harga pasar di tempat tujuan.



Gambar 4.3 Logo Kementerian Perdagangan.

- PT. Pelayaran Nasional Indonesia

Bertindak sebagai operator dengan tanggung jawab pengangkutan CY to CY (contaner yard to container yard). Ketiga instansi pemerintah tersebut secara bersama-sama bertanggung jawab untuk :

- Menyediakan transportasi untuk daerah tertinggal, terpencil, terluar dan perbatasan sesuai dengan trayek yang ditetapkan. Dengan tetap memperhatikan dan menjaga keselamatan serta keamanan pelayaran.
- Menjamin ketersediaan barang dan menekan disparitas harga barang pokok dan barang penting antara wilayah Jawa dan luar Jawa.
- Menyelenggarakan pelayaran terjadwal, tetap dan teratur (liner).



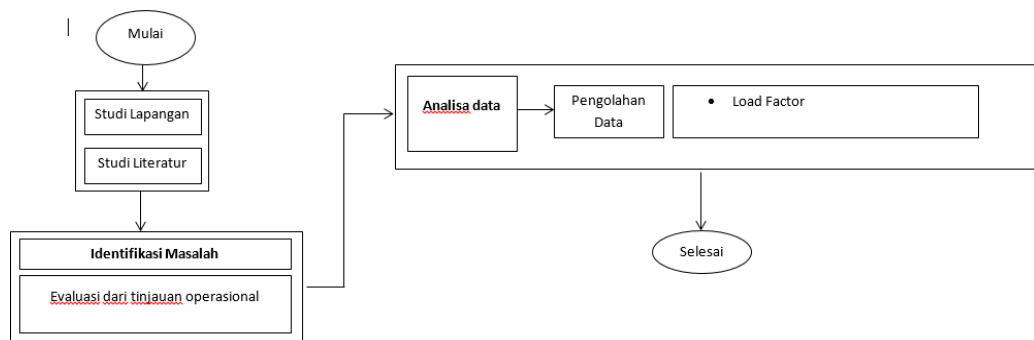
Gambar 4.4 Logo PT. Pelni (persero)

### 4.3 Tugas Khusus

#### 4.3.1 Tujuan Penelitian

Untuk mengetahui evaluasi implementasi kebijakan tol laut dari tinjauan ekonomi.

#### 4.3.2 Metode Penelitian



Gambar 4.5 Flowchart Metode Penelitian.

Prosedur dalam pengerjaan tugas akhir ini dilakukan dengan beberapa tahapan sesuai dengan diagram alir diatas, yaitu:

#### 1. Tahap Identifikasi Permasalahan

Pada tahap ini dilakukan identifikasi mengenai permasalahan yang diangkat dalam tugas akhir ini. Permasalahan yang timbul adalah adanya disparitas harga yang tinggi dan muncul satu kebijakan sebagai solusi dari pemerintah untuk menanganinya. Kebijakan itu adalah Tol Laut.

#### 2. Tahap Studi Literatur

Pada tahap ini dilakukan studi literatur yang terkait dengan permasalahan pada tugas ini. Materi-materi yang dijadikan sebagai tinjauan pustaka adalah teori tentang kebijakan, teori distribusi, dan teori optimasi. Studi literatur juga dilakukan terhadap hasil penelitian sebelumnya untuk lebih memahami permasalahan dan pengembangan yang dapat dilakukan.



### 3. Tahap Pengumpulan dan Pengolahan Data

Pada tahap ini akan dilakukan pengumpulan data, metode pengumpulan data yang digunakan adalah metode pengumpulan data secara langsung (primer) dan tidak langsung (sekunder). Pengumpulan data ini dilakukan dengan mengambil data terkait penerapan kebijakan Tol Laut yang berkaitan dengan permasalahan dalam tugas akhir ini ke PT Pelayaran Nasional Indonesia (PT. PELNI). Pada tahap ini data yang telah dikumpulkan dari hasil studi lapangan akan diolah lebih lanjut sehingga dapat digunakan untuk analisa pada bab selanjutnya.

### 4. Tahap Analisa Data dan Pembahasan

Pada tahap ini akan dilakukan proses analisa data yaitu perhitungan HHI Indeks, prosentase muatan tol laut dibandingkan dengan muatan nasional, prosentase armada tol laut dibandingkan dengan muatan nasional, load factor, dan utilitas kapal.

### 5. Tahap Penarikan Kesimpulan

Pada tahap ini akan dilakukan proses penarikan kesimpulan dari bab yang telah dibahas sebelumnya. Kesimpulan mengacu pada permasalahan yang telah diidentifikasi pada awal penelitian.

## 4.3.3 Analisa Data dan Pembahasan

### 4.3.3.1 Saran dan Prasarana Penunjang Tol Laut

Lapangan Penumpukan *Container Yard* atau lapangan penumpukan adalah sebuah area di dalam pelabuhan yang pada umumnya berada di dekat dermaga yang digunakan untuk tempat penampungan kontainer isi sementara sebelum dinaikkan diatas kapal maupun kontainer yang baru saja diturunkan dari kapal. Kapasitas lapangan penumpukan setiap pelabuhan berbeda – beda

tergantung dari banyaknya kontainer yang harus ditampung oleh pelabuhan tersebut. Berikut merupakan prasarana penunjang tol laut:

- **Alat Angkut**

Dalam penerapan kebijakan ini, perusahaan pelayaran (PT. PELNI) menggunakan 6 buah kapal yang sebagian adalah milik sendiri sedangkan sebagian adalah kapal yang disewa dari pihak swasta. Kapal milik PT. PELNI yang digunakan adalah kapal General Cargo Caraka Jaya Niaga III/32, KM. Caraka Jaya Niaga III/22, dan KM. Caraka Jaya Niaga III/4. Sedangkan kapal yang disewa dari pihak swasta adalah KM. Mentari Perdana, dan KM. Camara Nusantara. Kapal-kapal tersebut bukan merupakan kapal kontainer melainkan kapal general cargo yang digunakan untuk mengangkut muatan kontainer dan general cargo

- **Alat Bongkar Muat**

1. **Crane**

Crane yang dimaksud disini ialah crane yang berada di atas kapal atau biasa disebut dengan crane kapal. Crane ini berkapasitas maksimum 20 ton. Pada kapal Caraka Jaya Niaga III/32 terdapat 2 buah crane.

2. **Container Forklift**

Forklift yang khusus digunakan untuk mengangkat Peti Kemas ini (bukan mengangkat muatan dalam rangka stuffing) bentuknya tidak berbeda dari forklift lainnya tetapi daya angkatnya jauh lebih besar, lebih dari 20 ton dengan jangkauan lebih tinggi supaya dapat mengambil Peti Kemas dari (atau meletakkan pada) susunan tiga atau empat tier bahkan sampai lima tier. Penggunaan forklift Peti Kemas cukup luwes karena dapat bergerak bebas kemana saja sehingga dapat digunakan untuk memuat Peti Kemas ke atas trailer, menyediakan Peti



#### 4.3.3.3 Jaringan Trayek Tol Laut PT. Pelni Surabaya

Pada saat ini terdapat 6 rute Tol Laut yang dilayani di seluruh Indonesia. Rute-rute tersebut dirangkum dalam tabel berikut:

Tabel 4.1 jaringan trayek tol laut

No	Pangkalan	Kode Trayek	Jaringan Trayek
1	Tanjung Perak	H-1	Tanjung Perak - Makassar - Tahuna - Tanjung Perak
2	Tanjung Perak	T-10	Tanjung Perak - Tidore - Buli - Maba - Weda - Tanjung Perak
3	Tanjung Perak	T-15	Tanjung Perak - Makassar - Jailolo - Morotai - Tanjung Perak
4	Tanjung Perak	T-18	Tanjung Perak - Badas - Bima - Tanjung Perak
5	Tanjung Perak	T-13	Tanjung Perak - Rote - Sabu - Tanjung Perak
6	Tanjung Perak	T-14	Tanjung Perak - Lewolaba - Larantuka - Tanjung Perak

##### - Trayek 1

Trayek pertama dengan kode trayek H-1 adalah rute dengan pangkalan distribusi pelabuhan Tanjung perak dan melewati pelabuhan Tanjung Perak - Makassar - Tahuna -

Tanjung Perak. Sedangkan kapal yang digunakan untuk melayani trayek ini adalah kapal kontainer bernama Logistik Nusantara 1.

- *Trayek 2*

Trayek kedua dengan kode trayek T-10 adalah rute dengan pangkalan distribusi di pelabuhan Tanjung Perak dan melewati pelabuhan Tanjung Perak - Tidore - Buli - Maba - Weda - Tanjung Perak. Kapal yang digunakan untuk melayani Trayek ini adalah kapal kontainer bernama Logistik Nusantara 5

- *Trayek 3*

Trayek ketiga dengan kode trayek T-15 adalah rute dengan pangkalan distribusi di Surabaya dengan detail rute melewati pelabuhan Tanjung Perak - Makassar - Jailolo - Morotai - Tanjung Perak. Kapal yang melayani Trayek ini adalah Logistik Nusantara 3

- *Trayek 4*

Trayek ke empat dengan kode trayek T-18 adalah rute dengan pangkalan distribusi di Surabaya dengan detail rute melewati pelabuhan Tanjung Perak - Badas - Bima - Tanjung Perak. Kapal yang melayani Trayek ini adalah kapal yang disewa oleh PT. Pelni dan baru beroperasi bulan Mei 2016. Rute ini dilayari oleh kapal kontainer bernama Kendhaga Nusantara 8.

- *Trayek 5*

Trayek kelima dengan kode trayek T-13 ini adalah rute dengan pangkalan distribusi di Surabaya dengan detail rute melewati pelabuhan Tanjung Perak - Rote - Sabu - Tanjung Perak. Kapal yang melayani rute ini adalah Kendhaga Nusantara 11. Kapal ini adalah kapal Kontainer yang melayani rute ke lima

- Trayek 6

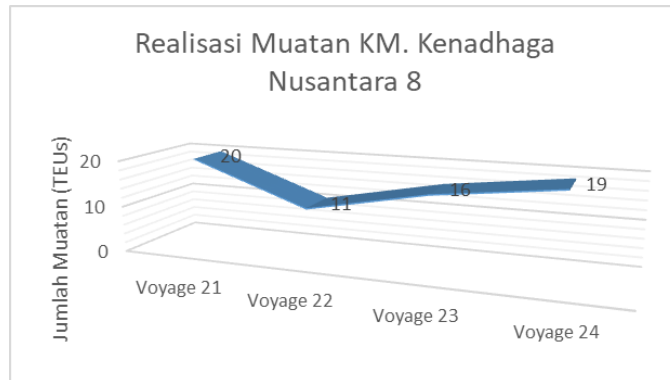
Trayek ke 6 dengan kode trayek T-14 ini adalah rute dengan pangkalan distribusi di Surabaya dengan detail rute melewati pelabuhan Tanjung Perak - Lewolaba - Larantuka - Tanjung Perak. Kapal yang melayari rute ini adalah Kendhaga Nusantara 7.

#### **4.3.3.4 Tarif Muatan Tol Laut**

Tarif muatan Tol Laut dibedakan atas tarif muatan FCL Dry Container, Reefer Container, dan muatan general cargo yang dihitung per ton atau per m<sup>3</sup>. Perhitungan tarif untuk general cargo yang ditentukan per ton ataukah per m<sup>3</sup> adalah dikenakan berdasarkan perhitungnan yang lebih menguntungkan bagi perusahaan. Tarif muatan dry container, reefer container, dan general cargo untuk untuk tiap-tiap rute tol laut adalah sebagai berikut (*data di lampiran*)

#### **4.3.3.5 Realisasi Muatan Terangkut Tol Laut**

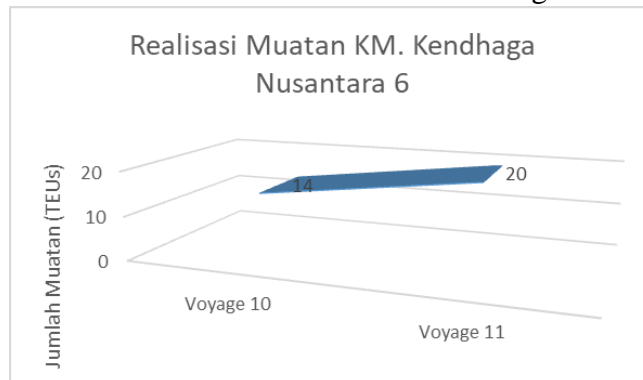
Sejak diluncurkan pada awal tahun 2016 lalu, Tol Laut sudah melayani beberapa voyage untuk tiap rute. Untuk rute T-18 pada bulan September sudah dilaksanakan sebanyak 4 kali perjalanan (voyage). Setiap voyage berturut-turut mengangkut sebanyak 20 TEUS pada voyage 21, 11 TEUS pada voyage 22, 16 TEUs pada voyage 23, dan 19 TEUs pada voyage 24. Realisasi muatan untuk rute T-18 dijelaskan pada Gambar berikut ini :



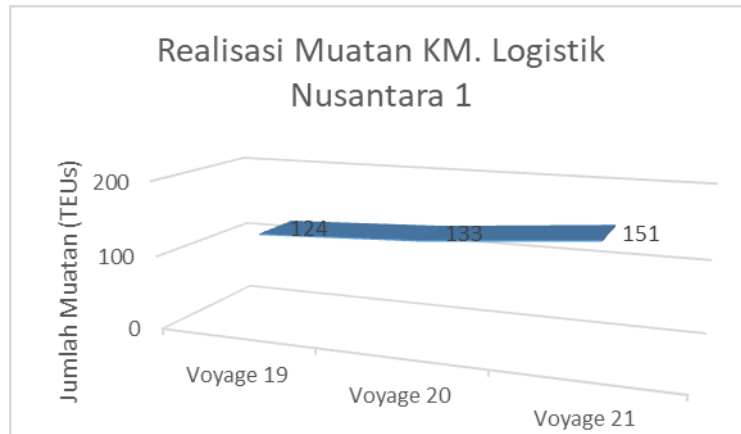
Gambar 4.8 Realisasi muatan KM. Kenadhaga Nusantara 8

Sedangkan untuk rute H-1, Tol Laut secara berturut-turut telah mengangkut muatan sebanyak 14 TEUS pada voyage 10, dan 20 TEUS pada voyage 11. Grafik realisasi muatan terangkut untuk rute kedua dijelaskan pada gambar berikut ini:

Gambar 4.9 Realisasi muatan KM. Kenadhaga Nusantara 6

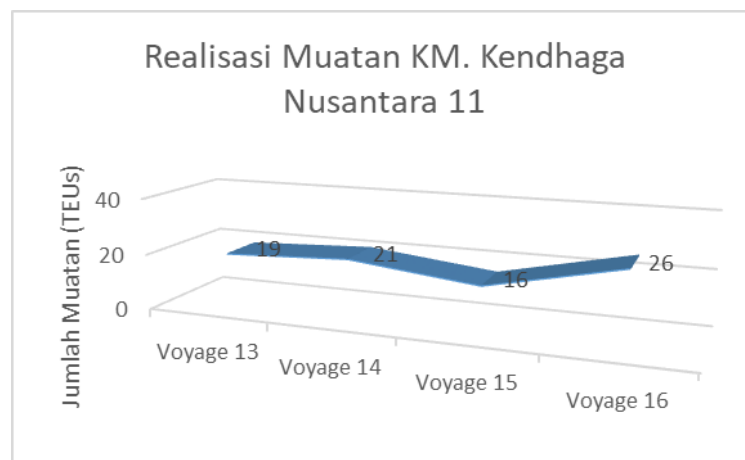


Untuk rute T-14, Tol Laut mengangkut sebanyak 124 TEUs pada voyage 19, 133 TEUs pada voyage 20, dan 151 TEUs pada voyage 21. Gambar adalah grafik realisasi muatan terangkut untuk rute ketiga :



Gambar 4.10 Realisasi Muatan KM. Logistik Nusantara 1.

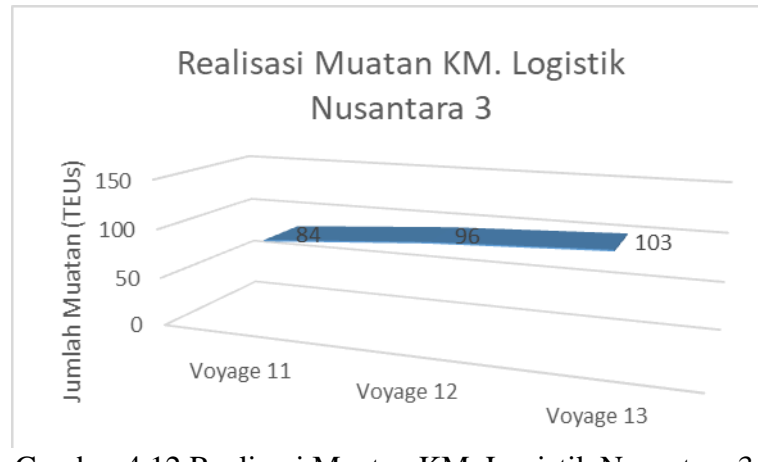
Untuk rute T-13, Tol Laut mengangkut muatan sebanyak 19 TEUS pada voyage 13, 21 TEUS pada voyage 14, 16 TEUS pada voyage 15, dan 26 TEUs pada voyage 16. Gambar adalah grafik realisasi muatan terangkut rute keempat :



Gambar 4.11 Realisasi Muatan KM. Kendhaga Nusantara 11.

Untuk rute T-15, Tol Laut mengangkut muatan sebanyak 84 TEUS pada voyage 11, 96 TEUs pada voyage 12, dan 103 TEUs pada voyage 13. Gambar adalah grafik realisasi muatan rute kelima:





Gambar 4.12 Realisasi Muatan KM. Logistik Nusantara 3.

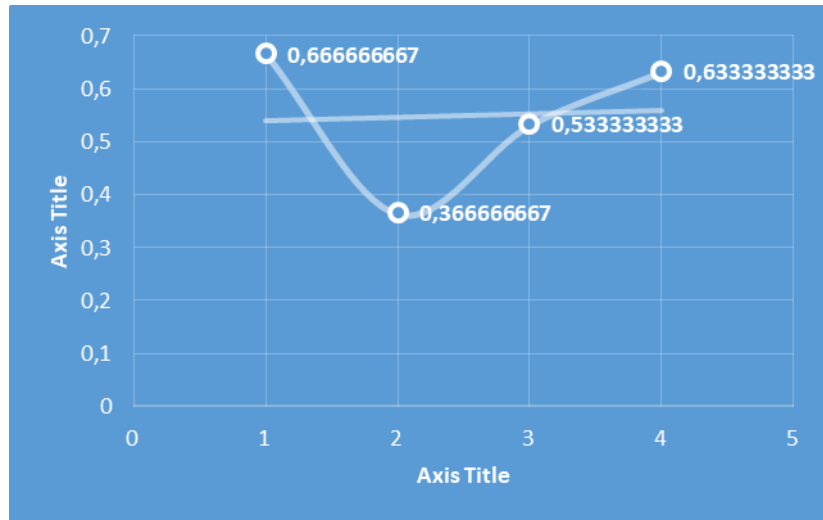
Untuk rute T-10, Tol Laut untuk rute T-10 hanya melayani satu kali angkutan yang mengangkut muatan sebanyak 137 TEUs pada voyage 11.

#### 4.3.3.6 Tinjauan Operasional Kapal

##### 4.3.3.6.1 Load Factor

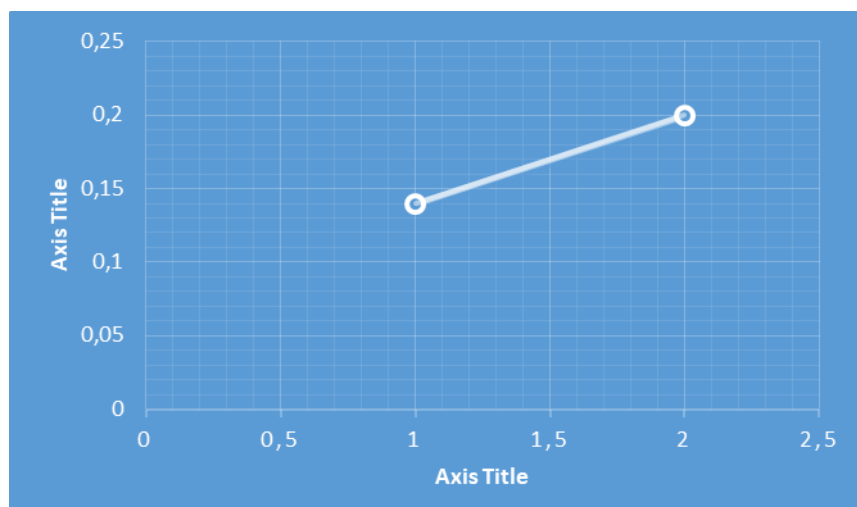
Sejak diluncurkannya pada awal Januari 2016, hingga sekarang Tol Laut sudah menjalankan banyak perjalanan. Rata-rata untuk setiap trayeknya, load factor kapal sangat sedikit. Namun lama kelamaan terjadi peningkatan muatan.

Kisaran load factor selama masa beroperasinya Tol Laut untuk rute pertama dengan kode trayek T-18 dapat dilihat dalam grafik berikut ini:



Gambar 4.13 *Load Factor* Rute T-18.

Pada rute pertama, bulan September 2021 sudah mengoperasikan sebanyak 4 kali pelayaran. Load factor yang didapatkan nilainya mengalami kenaikan, hanya di pelayaran pada voyage 22 rute ini mengalami penurunan load factor yaitu di pelayaran ke dua. Grafik keseluruhan menunjukkan kenaikan dengan trend kenaikan sebesar 0,4%. Untuk rute kedua pada trayek H-1, grafik load factor dari tiap-tiap voyage adalah sebagai berikut :



Gambar 4.14 *Load Factor* Rute H-1

Cara Perhitungan *load factor* pada trayek H-1

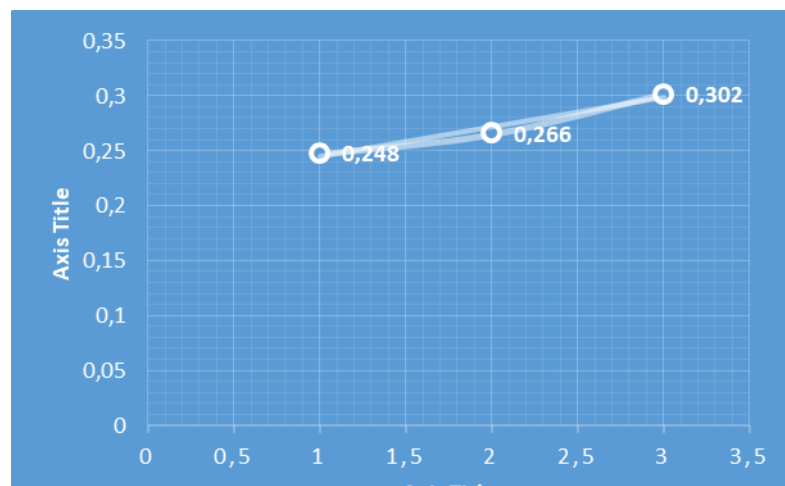
Diketahui :

- Kapasitas Maksimal KM. Kendhaga Nusantara 6 = 100
- Kapasitas yang terjual pada voyage 10 = 15 TEUs
- Kapasitas yang terjual pada voyage 11 = 20 TEUs

$$LF \text{ voyage } 10 = \frac{15}{100} \times 100\% = 0,14$$

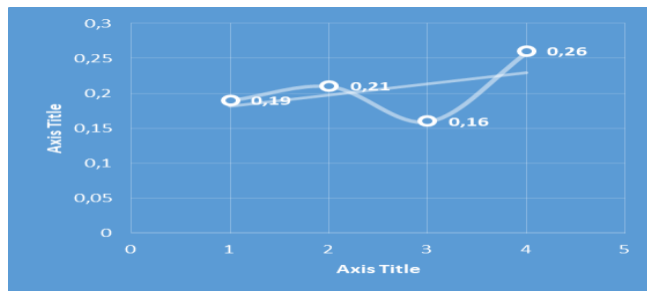
$$LF \text{ voyage } 11 = \frac{20}{100} \times 100\% = 0,2$$

Untuk rute ke-dua, bulan September 2021 sudah melayani sebanyak 2 kali pelayaran dengan nilai load factor selalu mengalami kenaikan nilai dengan besar kenaikan nilai sebanyak 98%. Untuk rute ketiga pada trayek T-14, grafik load factor dari tiap-tiap voyage adalah sebagai berikut :



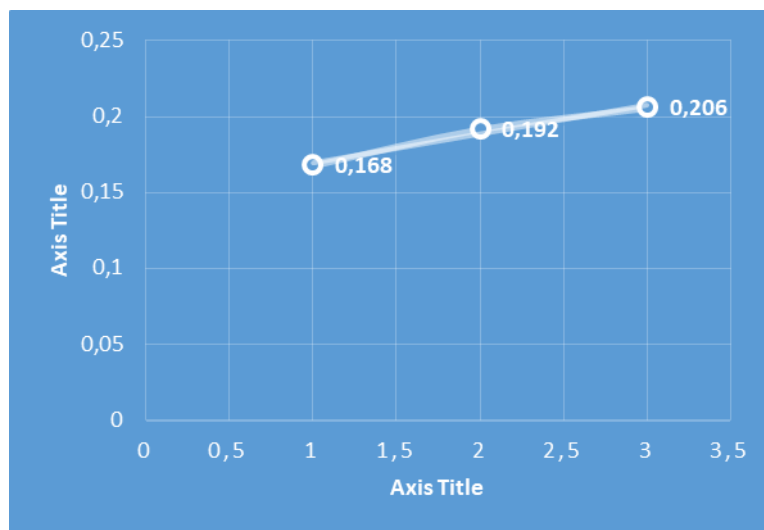
Gambar 4.15 *Load Factor* Rute T-14.

Pada rute ke-tiga pada trayek T-14, bulan September 2021 sudah melayani sebanyak 3 voyage mengalami kenaikan nilai. Grafik load factor menunjukkan trend kenaikan dengan kenaikan sebesar 96%. Untuk rute keempat pada trayek T-13, grafik load factor dari tiap-tiap voyage adalah sebagai berikut :



Gambar 4.16 *Load Factor* Rute T-13.

Pada rute ke-empat, bulan September 2021 sudah melayani sebanyak 4 voyage dengan nilai load factor yang mengalami penurunan pada pelayaran ke-tiga. Grafik load factor menunjukkan kenaikan sebesar 24%. Untuk rute kelima pada trayek T-15, grafik load factor dari tiap-tiap voyage adalah sebagai berikut :



Gambar 4.17 *Load Factor* Rute T-15.

Pada rute ke-lima, bulan September 2021 sudah melayani sebanyak 3 voyage dengan nilai *load factor* pada pelayaran pertama sebanyak 0,168; pelayaran kedua 0,192; dan pelayaran ketiga 0,206 atau dengan kata lain mengalami kenaikan. Grafik *load factor* menunjukkan trend kenaikan dengan nilai 98%. Untuk rute keenam pada trayek T-10 pada bulan September 2021 hanya melayani satu kali pelayaran pada voyage 11 dengan nilai load factor 0,274. Rata-rata keseluruhan load factor adalah 0,277.

## **BAB V**

### **KESIMPULAN**

#### **5.1 Kesimpulan dan Saran**

##### **5.1.1 Kesimpulan**

Kesimpulan dari kerja praktik ini adalah sebagai berikut :

1. Dengan analisis Load Factor terdapat penjualan kapasitas muatan tol laut yang naik pada seluruh trayek.
2. Terjadi penurunan pada Trayek T-18 saat voyage 23 diakibatkan oleh adanya kedatangan kapal yang sama dengan kapal yang lain.
3. Terjadi penurunan pada Trayek T-13 saat voyage 15 diakibatkan oleh kurang tepatnya penjadwalan kapal.

##### **5.1.2 Saran**

Berdasarkan hasil pengerjaan hasil kegiatan kerja praktik ini, terdapat beberapa saran yaitu

1. Melakukan perhitungan Utilitas pada Penelitian selanjutnya.
2. Melakukan evaluasi terhadap trayek yang muatannya belum maksimal.

## DAFTAR PUSTAKA

- Vitasari, L. 2017. *Analisis Evaluasi Implementasi Kebijakan Tol Laut*, Surabaya: Sepuluh November Intitute Of Technology
- Triyono, P. 2019. *Analisis Faktor Muat (Load Factor) dan Lokasi Naik Turun Penumpang Angkutan Kota Semarang*. Semarang: Universitas Negeri Semarang
- Azahra, S. 2021. *Penataan Pola Operasi Kapal Pada Lintas Penyeberangan Siwa-Tobaku Provinsi Sulawesi Selatan*. Bekasi: Politeknik Transportasi Darat Indonesia.

## Lampiran

### Lampiran 1 : Surat Balasan Kerja Praktik PT.Pelni Surabaya



Surabaya, 23 Juni 2021

Nomor : 10.23/01/S-B/2021  
Lampiran : -  
Perihal : Permohonan Mahasiswa  
Magang Kerja

Kepada Yth.  
Dekan  
Universitas Internasional Semen Indonesia  
Di  
Gresik

Dengan Hormat,

1. Menunjuk Surat Saudara No: 0097/KI.05/03-01.01.01.01/06.21 tanggal 09 Juni 2021, perihal Ijin PKL/Magang, bersama ini kami sampaikan bahwa pada prinsipnya dapat diterima.
2. Mengalir butir 1 (satu) di atas, untuk kelengkapan tugas agar memperhatikan hal-hal sebagai berikut:
  - a. Mahasiswa yang menjalankan kuliah lapangan harus mematuhi peraturan yang ada di PT. PELNI (Persero) Surabaya
  - b. Asuransi dan Akomodasi selama menjalankan Kuliah Kerja Profesi ditanggung oleh Mahasiswa.
  - c. Pakaian seragam harian menggunakan PDH/Almamater.
  - d. Jangka waktu penelitian selama 1 (Satu) bulan terhitung mulai 23 Agustus s.d 24 September 2021.
3. Adapun penempatan Magang Kerja yaitu di Bagian Operasional
4. Demikian disampaikan, atas perhatian dan kerjasamanya diucapkan terimakasih



PT PELNI (PERSERO)  
Cabang,  
Gresik - SURABAYA  
RIDWAN MANDALIKO, SE

Tembusan Yth.

- Kabag. Administrasi
- Kaur. SDM dan Umum
- Sdr. Alifyan Helmi Oetomo
- Sdr. Arendi Yunus Alviansyah
- Arsip



Lampiran 2 : Logbook Mingguan Arendi Yunus Alviansyah



Kerja Praktik  
Tanggal 23 Agustus 2021 - 24 September 2021  
Di PT PELNI Surabaya

Form Penilaian Dosen Pembimbing Lapangan

**LEMBAR EVALUASI MAGANG**

Pembimbing  
Lapangan

Nama : Arendi Yunus Alviansyah

Nim : 2021810010

Judul Magang : Analisis Efektifitas Kinerja Operasional Muatan Jasa Tol Laut pada PT. PELNI Surabaya


No.	Kriteria Penilaian	Nilai
1	Kemampuan mengidentifikasi masalah.	98
2	Kesesuaian metode yang digunakan.	99
3	Kemampuan menganalisis hasil pengolahan data.	98
4	Tata cara penulisan.	99
5	Kemampuan komunikasi.	99
6	Sopan santun & tata krama.	99

Keterangan nilai angka

Sangat baik : 80,1-100  
Baik : 75-80  
Cukup Baik : 70-74,9  
Cukup : 60-69,9  
Kurang : 55-59,9  
Sangat Kurang : 0-54,9

Surabaya, 24 September 2021

Pembimbing Lapangan



( Mokhammad Sholeh )

#### LOG BOOK KERJA PRAKTIK

Nama : Arendi Yunus Alviansyah  
Nim : 2021810010  
Hari, Tanggal : Senin, 23 Agustus 2021 – Sabtu, 28 Agustus 2021  
Lokasi : PT. PELNI SURABYA

Uraian Kegiatan : Pada minggu ini adalah minggu pertama kami melaksanakan kegiatan Kerja Praktik. Kegiatan yang dilakukan pada minggu pertama ini adalah kegiatan pengenalan lingkungan kerja di PT. Peln dan peraturan yang berlaku. Kegiatan ini yang memperkenalkan lingkungan kerja oleh HRD dan mahasiswa yang melakukan magang di PT. PELNI Surabaya. Kemudian saya diarahkan oleh HRD pada Divisi Operasional. Pertama kali pada divisi operasional, ditempat divisi operasional yang langsung terjunkan ke lapang untuk melihat beberapa proses kapal sandar dan berlayar, kami juga banyak diajarkan di bagian operasional beberapa dokumen yang mungkin sama dengan divisi pemasaran, kami juga dijelaskan mengenai program Tol Laut yang dilaksanakan oleh PT PELNI.

Tol Laut merupakan kebijakan pemerintah yang bertujuan untuk mengurangi disparitas harga antara wilayah Indonesia bagian timur dan barat dengan cara mensubsidi biaya pelayaran untuk muatan FCL dan general cargo menuju pelabuhan-pelabuhan tertentu melewati rute dengan jadwal yang telah ditentukan dan menggunakan kapal yang telah ditentukan. Sehingga biaya pengiriman muatan FCL untuk wilayah Indonesia bagian timur menjadi lebih murah dan pada akhirnya mengurangi harga jual barang di pasar tujuan. Barang-barang yang disubsidi pengirimannya harus sesuai dengan Perpres No. 71 Tahun 2015 Tentang Penetapan dan Penyimpanan barang Kebutuhan Pokok dan Penting dan Peraturan Menteri Perdagangan Republik Indonesia Nomor : 57/M-DAG/PER/8/2012 yaitu : Barang Pokok terdiri dari :

1. Hasil Pertanian : beras, kedelai, cabe, bawang merah
2. Hasil Industri : gula, minyak goreng, tepung terigu
3. Hasil Peternakan : Telur ayam ras, daging ayam ras, daging sapi
4. Ikan Segar : bandeng, ikan kembung, tongkol/tuna/cakalang


Barang Penting, terdiri dari :

1. Benih (Padi, Jagung, kedelai)
2. Pupuk non-subsidi

3. Gas Elpiji 3 kg
4. Triplek
5. Semen
6. Besi baja konstruksi
7. Besi baja ringan


Mengetahui

Pembimbing Lapangan



( Mohamad Sholeh )

Dosen Pembimbing Kerja Praktik



Maulina Masyito Putri, S.T., M.T.

**LOG BOOK KERJA PRAKTIK**

Nama : Arendi Yunus Alviansyah  
Nim : 2021810010  
Hari, Tanggal : Senin, 30 Agustus 2021 – Sabtu, 04 <sup>September</sup> ~~Agustus~~ 2021  
Lokasi : PT. PELNI SURABYA


Uraian Kegiatan : Pada minggu Kedua diisi dengan kegiatan di Pelabuhan Tanjung Perak Surabaya yaitu mengetahui bagaimana proses membuat pergerakan kapal. dalam kegiatan ini kami di dampingi oleh Pak Wartoyo selaku staff operasional Tol Laut. pergerakan kapal dimulai dari kapal tiba hingga kapal berangkat. sebelum kapal tiba di pelabuhan, kami harus berkoordinasi dengan kepanduan untuk membantuk proses sandar dan mendapatkan kode tambatan. setelah mengetahui titik koordinat sandar kapal kami melakukan pengecekan apakah area sandar sudah kosong dan siap ditempati. Jika sudah kosong maka bisa segera order pandu untuk melakukan proses sandar kapal. tugas kami adalah memastikan bahwa kapal telah sandar tepat pada titik koordinat yang telah ditentukan. ketika kapal telah sandar maka kami perlu mengambil dokumen yang perlu diperbarui dan disiapkan untuk kapal berlayar kembali. Ada dokumen- dokumen yang harus dipenuhi untuk persyaratan kapal berlayar yang dilakukan oleh petugas clearance. Beberapa jam sebelum keberangkatan kapal, petugas pengurusan clearance PT. PELNI mendaftarkan kembali di loket pendaftaran syahbandar bagian layak layar bahwa kapal akan berangkat dengan melampirkan ;

- 1) Surat Permohonan Penerbitan SPB dari PT. Pelni
- 2) Surat Pernyataan Nahkoda Tentang Keberangkatan Kapal
- 3) SIB Karantina Kesehatan
- 4) Crew list
- 5) Kwitansi

Setelah diproses, Petugas clearance mengambil dokumen - dokumen kapal yang disimpan di Syahbandar dan membawa kembali semua dokumen -dokumen tersebut ke kapal.


Mengetahui

Pembimbing Lapangan



( Mohamad Sholeh )

Dosen Pembimbing Kerja Praktik



Maulin Mulyoto Putri, S.T., M.T.

**LOG BOOK KERJA PRAKTIK**


Nama : Arendi Yunus Alviansyah  
Nim : 2021810010  
Hari, Tanggal : Senin, 06 ~~Agustus~~<sup>September</sup> 2021 – Sabtu, 11 ~~Agustus~~<sup>September</sup> 2021  
Lokasi : PT. PELNI SURABYA

Uraian Kegiatan : Pada minggu ketiga melakukan kegiatan di lapangan tentang proses pemuatan barang. Prosedur penanganan muatan tol laut adalah sebagai berikut.

1. Shipper mengisi shipping instruction sesuai format yang ada melalui menteri perdagangan
2. Shipping instruction dari kementrian Perdagangan diserahkan kepada masyarakat melalui badan penanganan yang telah ditunjuk.
3. Shipper melakukan pembayaran kemudian mendapatkan D/O (Delivery Order) untuk pengambilan Empty Container dari Depo.
4. Shipper mengambil kontainer kosong dengan membawa D/O tersebut ke Depo.
5. Shipper melakukan Stuffing barang ke dalam kontainer diluar Container Yard (stuffing luar). Berat isi kontainer maksimal 15 ton. Biaya ekspedisi dari gudang shipper ke Container Yard menjadi tanggung jawab Shipper.

Mengetahui

Pembimbing Lapangan



( Mohammad Sholeh )

Dosen Pembimbing Kerja Praktik



Maulin Masyito Putri, S.T., M.T.


**LOG BOOK KERJA PRAKTIK**

Nama : Arendi Yunus Alviansyah  
Nim : 2021810010  
Hari, Tanggal : Senin, 13 <sup>September</sup> Agustus 2021 – Sabtu, 18 <sup>September</sup> Agustus 2021  
Lokasi : PT. PELNI SURABYA

Uraian Kegiatan : Pada minggu keempat melakukan kegiatan melihat dan mengamati bagaimana proses kapal TOL LAUT melakukan proses bongkar muat dan kami diarahkan oleh pembimbing lapangan untuk mempelajari dan banyak bertanya kepada perusahaan yang tergabung dalam proses bongkar muat seperti PT. SARANA BANDAR NASIONAL, di dalam kegiatan satu minggu kita dikenalkan juga tentang redpack yaitu sebuah program pengiriman yang baru di cetuskan oleh PT. PELNI. Namun kita juga di tenpatkan di kantor pemasaran ketika di kantor cabang perak sedang tidak ada jadwal kapal.

Mengetahui

Pembimbing Lapangan



( Mohamad Sholeh )

Dosen Pembimbing Kerja Praktik



Maulina Maslita Putri, S.T., M.T.



**LOG BOOK KERJA PRAKTIK**

Nama : Arendi Yunus Alviansyah  
Nim : 2021810010  
Hari, Tanggal : Senin, 20 <sup>September</sup> ~~Agustus~~ 2021 – Jum'at 24 <sup>September</sup> ~~Agustus~~ 2021  
Lokasi : PT. PELNI SURABYA  
Uraian Kegiatan : Pada minggu kelima ini saya melakukan kegiatan sama seperti minggu – minggu sebelumnya. Pada hari terakhir kegiatan yang saya lakukan, yaitu pengucapan terima kasih kepada pembimbing lapangan yang telah mengajari banyak ilmu dan memperkenalkan banyak pada Tol Laut, serta berpamitan untuk hari terakhir kerja praktik

Mengetahui

Pembimbing Lapangan



( Mohamad Sholeh )

Dosen Pembimbing Kerja Praktik



Maulana Masjito Putra, S.T., M.T.

**LOG BOOK KERJA PRAKTIK**

Nama : Arendi Yunus Alviansyah  
Nim : 2021810010  
Hari, Tanggal : Senin, 20 <sup>September</sup> ~~Agustus~~ 2021 – Jum'at 24 <sup>September</sup> ~~Agustus~~ 2021  
Lokasi : PT. PELNI SURABYA  
Uraian Kegiatan : Pada minggu kelima ini saya melakukan kegiatan sama seperti minggu – minggu sebelumnya. Pada hari terakhir kegiatan yang saya lakukan, yaitu pengucapan terima kasih kepada pembimbing lapangan yang telah mengajari banyak ilmu dan memperkenalkan banyak pada Tol Laut, serta berpamitan untuk hari terakhir kerja praktik

Mengetahui

Pembimbing Lapangan



( Mohamad Sholeh )

Dosen Pembimbing Kerja Praktik



Maulana Masjito Putra, S.T., M.T.

Lampiran 3 : Logbook Mingguan Alifiyan Helmi Oetomo



Kerja Praktik  
Tanggal 23 Agustus 2021 - 24 September 2021  
Di PT PELNI Surabaya

Form Penilaian Dosen Pembimbing Lapangan  
**LEMBAR EVALUASI MAGANG**

Pembimbing  
Lapangan

Nama : Alifiyan Helmi Oetomo

Nim : 2021810006

Judul Magang : Analisis Efektifitas Kinerja Operasional Muatan Jasa Tol Laut pada PT. PELNI Surabaya

No.	Kriteria Penilaian	Nilai
1	Kemampuan mengidentifikasi masalah.	98
2	Kesesuaian metode yang digunakan.	99
3	Kemampuan menganalisis hasil pengolahan data.	98
4	Tata cara penulisan.	99
5	Kemampuan komunikasi.	99
6	Sopan santun & tata krama.	99

Keterangan nilai angka

Sangat baik : 80,1-100  
Baik : 75-80  
Cukup Baik : 70-74,9  
Cukup : 60-69,9  
Kurang : 55-59,9  
Sangat Kurang : 0-54,9



Kerja Praktik  
Tanggal 23 Agustus 2021 - 24 September 2021  
Di PT PELNI Surabaya

---

Surabaya, 24 September 2021

Pembimbing Lapangan



( Febnyati Kurniasari )

**LOG BOOK KERJA PRAKTIK**

Nama : Alifiyan Helmi Oetomo  
Nim : 2021810006  
Hari, Tanggal : Senin, 23 Agustus 2021 – Sabtu, 28 Agustus 2021  
Lokasi : PT. PELNI SURABYA

Uraian Kegiatan : Pada minggu ini adalah minggu pertama kami melaksanakan kegiatan Kerja Praktik. Kegiatan yang dilakukan pada minggu pertama ini adalah kegiatan pengenalan lingkungan kerja di PT. Pelni dan peraturan yang berlaku. Kegiatan ini yang memperkenalkan lingkungan kerja oleh HRD dan mahasiswa yang melakukan magang di PT. PELNI Surabaya. Kemudian saya diarahkan oleh HRD pada Divisi muatan Tol Laut. Pertama diisi dengan pengenalan sistem yang diterapkan pada divisi muatan Tol Laut. Kemudian dikenalkan dengan alur kegiatan cara pemesanan muatan, jadwal kapal yang ada, dokumen form atau persyaratan untuk pemesanan muatan dan cara pengambilan bongkar muatan dengan cara mengisi dokumen Bill of Loading bongkar yang berfungsi untuk pengambilan muatan yang akan diambil oleh penerima. Selanjutnya dikenalkan dengan dokumen yang dibutuhkan untuk memasukkan kedalam kapal seperti shipping dan relase order. Tidak hanya itu, saya dikenalkan dengan manifest yang merupakan suatu dokumen dalam jasa angkutan yang berisi daftar kargo, penumpang, kendaraan, dll. Saya juga merekap data manifest pada beberapa kapal dan voyage pada excel dalam rute perjalanan yang akan ditempuh. Data manifest resi muatim yang saya inputkan belum termasuk biaya stuffing dalam ataupun stuffing luar.

Mengetahui

Pembimbing Lapangan



( Fembryati Kurniasari )

Dosen Pembimbing Kerja Praktik



Maulin Masyito Putri, S.T., M.T.

**LOG BOOK KERJA PRAKTIK**

Nama : Alifiyan Helmi Oetomo  
Nim : 2021810006  
Hari, Tanggal : Senin, 30 Agustus 2021 – Sabtu, 04 Agustus 2021  
Lokasi : PT. PELNI SURABYA

Uraian Kegiatan : Pada minggu Kedua diisi dengan kegiatan pengenalan tentang dokumen muatan Bill of Loading (SBN/CRS. MyCargo) pada tanggal keberangkatan dan harga muatan yang akan dikirim. Kemudian dokumen tersebut diinputkan pada rekap manifest data rekonsiliasi. Tidak hanya itu, kami juga dikenalkan dengan RedPack yang merupakan program baru PT. PELNI pada jasa kirim yang dikemas dalam kantong merah sebesar maksimal 50 kg.

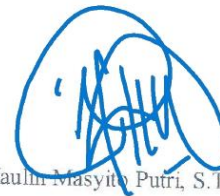
Mengetahui

Pembimbing Lapangan



( Fembayati Kurniasari )

Dosen Pembimbing Kerja Praktik



Maulin Masyita Putri, S.T., M.T.

**LOG BOOK KERJA PRAKTIK**

Nama : Alifiyan Helmi Oetomo  
Nim : 2021810006  
Hari, Tanggal : Senin, 30 Agustus 2021 – Sabtu, 04 Agustus 2021  
Lokasi : PT. PELNI SURABYA

Uraian Kegiatan : Pada minggu Kedua diisi dengan kegiatan pengenalan tentang dokumen muatan Bill of Loading (SBN/CRS. MyCargo) pada tanggal keberangkatan dan harga muatan yang akan dikirim. Kemudian dokumen tersebut diinputkan pada rekap manifest data rekonsiliasi. Tidak hanya itu, kami juga dikenalkan dengan RedPack yang merupakan program baru PT. PELNI pada jasa kirim yang dikemas dalam kantong merah sebesar maksimal 50 kg.


Mengetahui

Pembimbing Lapangan



( Fembayati Kurniasari )

Dosen Pembimbing Kerja Praktik



Maulina Masyita Putri, S.T., M.T.

**LOG BOOK KERJA PRAKTIK**

Nama : Alifiyan Helmi Oetomo  
Nim : 2021810006  
Hari, Tanggal : Senin, 06 Agustus 2021 – Sabtu, 11 Agustus 2021  
Lokasi : PT. PELNI SURABYA

Uraian Kegiatan : Pada minggu ketiga melakukan kegiatan perekapan tabel DSI dokumen pada aplikasi MyCargo. Kemudian diisi dengan melihat proses keluar masuk barang pada RedPack, penimbangan barang, dan pengemasan barang pada kantong RedPack.

Mengetahui

Pembimbing Lapangan



( Fembriyati Kurniawan )

Dosen Pembimbing Kerja Praktik



Maulin Masyito Putri, S.T., M.T.



**LOG BOOK KERJA PRAKTIK**

Nama : Alifiyan Helmi Oetomo  
Nim : 2021810006  
Hari, Tanggal : Senin, 13 Agustus 2021 – Sabtu, 18 Agustus 2021  
Lokasi : PT. PELNI SURABYA

Uraian Kegiatan : Pada minggu keempat melakukan kegiatan rekap tabel silang pada manifest. Rekap tabel silang pada manifest merupakan data yang sudah diinputkan semua baik dari harga stuffing dalam maupun stuffing luar dan ditotalkan disetiap kapal dan tujuan yang ada. Kemudian sesekali diajak ke pelabuhan Tanjung Perak untuk mengetahui cara proses – proses bongkar – muat dan kapal untuk penumpang.

Mengetahui

Pembimbing Lapangan



( Fembriyati Karniasari )

Dosen Pembimbing Kerja Praktik



Maulin Masyto Putri, S.T., M.T.

**LOG BOOK KERJA PRAKTIK**

Nama : Alifiyan Helmi Oetomo  
Nim : 2021810006  
Hari, Tanggal : Senin, 20 Agustus 2021 – Jum'at 24 Agustus 2021  
Lokasi : PT. PELNI SURABYA

Uraian Kegiatan : Pada minggu kelima ini saya melakukan kegiatan sama seperti minggu – minggu sebelumnya, dan melakukan pengisian pengadministrasian pengambilan bongkar pada Bill of Loading. Pada hari terakhir kegiatan yang saya lakukan, yaitu pengucapan terima kasih kepada pembimbing lapangan yang telah mengajarkan banyak ilmu dan memperkenalkan banyak pada Tol Laut, serta berpamitan untuk hari terakhir kerja praktik

Mengetahui

Pembimbing Lapangan



( Fembiyati Kurniasari )

Dosen Pembimbing Kerja Praktik



Maulia Masrati Putri, S.T., M.T.

Lampiran 4 : Sertifikat





Lampiran 4 : Tarif Muatan Tol Laut

Pangkalan	Kode Trayek	Jaringan Trayek	Kapal	Tarif Muatan Berangkat (UT)			Tarif Muatan Balik (UT)		
				Rute	Dry	Reefer	Rute	Dry	Reefer
Tanjung Perak	H-1	Tanjung Perak - Makassar - Tahuna - Tanjung Perak	Logistik Nusantara 1	Tanjung Perak - Makassar	Rp 2.826.000	Rp 4.239.000	Makassar - Tanjung Perak	Rp 1.413.000	Rp 2.119.500
				Tanjung Perak - Tahuna	Rp 4.634.000	Rp 6.951.000	Tahuna - Tanjung Perak	Rp 2.317.000	Rp 3.475.000
Tanjung Perak	T-10	Tanjung Perak - Tidore - Buli - Maba - Weda - Tanjung Perak	Logistik Nusantara 5	Tanjung Perak - Tidore	Rp 4.660.000	Rp 6.990.000	Tidore - Tanjung Perak	Rp 2.330.000	Rp 3.495.000
				Tanjung Perak - Morotai	Rp 4.947.000	Rp 7.421.000	Morotai - Tanjung Perak	Rp 2.473.000	Rp 3.710.500
				Tanjung Perak - Galela	Rp 5.017.000	Rp 7.526.000	Galela - Tanjung Perak	Rp 2.508.500	Rp 3.763.000
				Tanjung Perak - Maba	Rp 5.323.000	Rp 7.985.000	Maba - Tanjung perak	Rp 2.661.500	Rp 3.992.500
				Tanjung Perak - Weda	Rp 5.618.000	Rp 8.427.000	Weda - Tanjung Perak	Rp 2.809.000	Rp 4.213.500
Tanjung Perak	T-15	Tanjung Perak - Makassar - Jailolo - Morotai - Tanjung Perak	Logistik Nusantara 3	Tanjung Perak - Jailolo	Rp 4.651.000	Rp 6.997.000	Jailolo - Tanjung Perak	Rp 2.325.500	Rp 3.488.500
				Tanjung Perak - Morotai	Rp 4.947.000	Rp 7.421.000	Morotai - Tanjung Perak	Rp 2.473.500	Rp 3.710.500
Tanjung Perak	T-18	Tanjung Perak - Badas - Bima - Tanjung Perak	Logistik Nusantara 8	Tanjung Perak - Badas	Rp 2.435.000	Rp 3.653.000	Badas - Tanjung Perak	Rp 1.217.500	Rp 1.826.500
				Tanjung Perak - Bima	Rp 2.758.000	Rp 4.137.000	Bima - Tanjung Perak	Rp 1.379.000	Rp 2.058.500
Tanjung Perak	T-13			Tanjung Perak - Rote	Rp 3.504.000	Rp 5.256.000	Rote - Tanjung Perak	Rp 1.752.000	Rp 2.628.000

		Tanjung Perak - Rote - Sabu - Tanjung Perak	Logistik Nusantara 11	Tanjung Perak - Sabu	Rp 3.661.000	Rp 5.492.000	Sabu - Tanjung Perak	Rp 1.680.500	Rp 2.521.000
Tanjung Perak	T-14	Tanjung Perak - Lewolaba - Larantuka - Tanjung Perak	Logistik Nusantara 7	Tanjung Perak - Lewolaba	Rp 3.394.000	Rp 5.091.000	Lewolaba - Tanjung Perak	Rp 1.697.000	Rp 2.545.500
				Tanjung Perak - Larantuka	Rp 3.479.000	Rp 5.219.000	Larantuka - Tanjung Perak	Rp 1.677.000	Rp 2.515.500