



No.FO.8.4.3.1-V2 Format Laporan Magang
23 Maret 2020

MAGANG INDUSTRI

di

Perwakilan Badan Pengawasan Keuangan dan Pembangunan Provinsi Kepulauan Riau

Disusun untuk memenuhi salah satu syarat kelulusan Mata Kuliah Magang Industri

Oleh:

Putri Andriani

3112010179



PROGRAM STUDI AKUNTANSI

POLITEKNIK NEGERI BATAM

2023



LEMBAR PENGESAHAN





Yang bertanda tangan di bawah ini menyatakan bahwa :

Putri Andriani 3112101079

telah melaksanakan Magang Industri

di **Perwakilan Badan Pengawasan Keuangan dan Pembangunan Provinsi Kepulauan Riau**
mulai tanggal **17 Juli 2023** sampai dengan **15 Maret 2024**

Batam, 18 Maret 2023

<p>Pembimbing Perusahaan,</p>   <p>Arija Buana Jiwa Subkoor Kepegawaian</p>	<p>Dosen Pembimbing,</p>   <p>Afriyanti Hatanah., S.S.T., M.Sc 19910202 201903 2 018</p>
-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

KATA PENGANTAR

Segala puji dan syukur kepada Allah SWT yang telah memberikan rahmat dan karunia-Nya kepada penulis dan berkat kehendak-Nya pula penulis dapat menyelesaikan Laporan Magang/Laporan Studi ini tepat pada waktunya. Penulisan Laporan Studi ini adalah merupakan salah satu syarat yang harus dipenuhi guna memperoleh gelar Ahli Madya (A.Md) pada Program Studi D3 Akuntansi Jurusan Manajemen Bisnis di Politeknik Negeri Batam. Penulis menyadari bahwa dalam penyusunan laporan akhir magang ini tidak lepas dari adanya dukungan, bimbingan, dan bantuan dari berbagai pihak secara langsung maupun tidak langsung. Oleh karena itu, pada kesempatan kali ini perkenankanlah penulis untuk menyampaikan ucapan terima kasih kepada:

1. Kedua orang tua yang telah memberikan dukungan dan motivasi tiada henti kepada penulis sehingga dapat menyelesaikan Laporan Magang ini dengan baik.
2. Bapak Uuf Brajawidagda, S.T., M.T., Ph.D. selaku Direktur Politeknik Negeri Batam.
3. Ibu Arniati, S.E., M.Si., Ph.D., Ak., CA., CPA selaku Ketua Jurusan Manajemen Bisnis Politeknik Negeri Batam.
4. Bapak Sugeng Riadi, S.E., M.Ak., selaku Ketua Program Studi Akuntansi Manajemen Bisnis Politeknik Negeri Batam.
5. Ibu Afriyanti Hasanah, S.S.T., M.Sc., selaku Dosen Pembimbing yang telah meluangkan waktu, tenaga, dan pikirannya dalam membimbing penulis untuk menyelesaikan Laporan Studi/Magang ini.
6. Ibu Mega Mayasari, S.E, M.Sc., selaku Wali Dosen yang selalu memberikan dukungannya kepada penulis.
7. Bapak Sugeng Riadi, S.E., M.Ak., selaku Dosen Koordinator Magang yang telah memberikan arahan kepada penulis dari awal pelaksanaan kegiatan magang hingga akhir.
8. Bapak Mardiyanto Arif Rakhmadi selaku Kepala Perwakilan Badan Pengawasan Keuangan dan Pembangunan Provinsi Kepulauan Riau yang telah memberikan kesempatan kepada penulis untuk dapat melaksanakan kegiatan praktik industri.
9. Bapak Roki'in selaku Kepala Bagian Umum Perwakilan Badan Pengawasan Keuangan dan Pembangunan Provinsi Kepulauan Riau yang telah memberikan kesempatan kepada penulis untuk dapat melaksanakan kegiatan praktik industri.



10. Bapak Muh. Zulkifli selaku pembimbing di Perwakilan Badan Pengawasan Keuangan dan Pembangunan Provinsi Kepulauan Riau.
11. Bapak Arija Buana Jiwa selaku pembimbing di Perwakilan Badan Pengawasan Keuangan dan Pembangunan Provinsi Kepulauan Riau.
12. Bapak Agung Ragil Pujono selaku Koordinator Pengawasan Jabatan Fungsional Auditor Bidang Kelompok Akuntan Negara.
13. Seluruh pegawai Perwakilan Badan Pengawasan Keuangan dan Pembangunan Provinsi Kepulauan Riau.
14. Seluruh teman-teman seperjuangan di Politeknik Negeri Batam yang tidak dapat disebut satu persatu. Terima kasih telah menjadi teman bagi penulis yang selalu memberikan semangat serta waktu selama perkuliahan hingga penyusunan Laporan Magang ini
15. Pihak-pihak yang telah membantu berkontribusi dalam penyusunan Laporan Magang ini.



Daftar Isi

1. Gambaran Umum Instansi	6
1.1 Sejarah Singkat Instansi.....	6
1.2 Visi, Misi Instansi.....	8
1.3 Struktur Organisasi Instansi.....	9
1.4 Ruang Lingkup Instansi.....	12
2. Deskripsi Kegiatan Magang Industri	16
2.1 Deskripsi Kerja	16
2.1.1 Lokasi Unit Kerja.....	16
2.1.2 Rincian Tugas	16
2.1.3 Tanggung Jawab	17
2.1.4 Target yang Diharapkan.....	17
2.1.5 Kendala yang Dihadapi Dalam Menyelesaikan Tugas	18
2.2 Deskripsi Alat dan Produk.....	18
2.2.1 Perangkat Lunak/Perangkat Keras yang Digunakan.....	18
2.2.2 Data dan Dokumen yang Diolah/Dihasilkan	19
2.3 Hal-Hal Lain	20
3. Kesimpulan dan Saran	31
3.1 Kesimpulan	31
3.2 Saran	31
4. Lampiran.....	32
4.1 Lampiran A Log Book.....	32
4.2 Lampiran B Deskripsi Produk yang Dihasilkan	34

1. Gambaran Umum Instansi

1.1 Sejarah Singkat Instansi

Perwakilan BPKP Provinsi Kepulauan Riau merupakan instansi vertikal BPKP di daerah yang berada di bawah dan bertanggung jawab kepada Kepala BPKP, mempunyai tugas dan fungsi sebagaimana dinyatakan dalam Peraturan Presiden Nomor 192 tahun 2014 tentang Badan Pengawasan Keuangan dan Pembangunan. Berdasarkan Perpres tersebut, BPKP mempunyai tugas melaksanakan pengawasan keuangan dan pembangunan serta penyelenggaraan akuntabilitas di daerah sesuai peraturan perundang-undangan yang berlaku.

Sejarah Badan Pengawasan Keuangan dan Pembangunan (BPKP) tidak dapat dilepaskan dari sejarah panjang perkembangan lembaga pengawasan sejak sebelum era kemerdekaan. Dengan besluit Nomor 44 tanggal 31 Oktober 1936 secara eksplisit ditetapkan bahwa Djawatan Akuntan Negara (Regering Accountantsdienst) bertugas melakukan penelitian terhadap pembukuan dari berbagai perusahaan negara dan jawatan tertentu. Dengan demikian, dapat dikatakan aparat pengawasan pertama di Indonesia adalah Djawatan Akuntan Negara (DAN). Secara struktural DAN yang bertugas mengawasi pengelolaan perusahaan negara berada di bawah Thesauri Jenderal pada Kementerian Keuangan.

Dengan Peraturan Presiden Nomor 9 Tahun 1961 tentang Instruksi bagi Kepala Djawatan Akuntan Negara (DAN), kedudukan DAN dilepas dari Thesauri Jenderal dan ditingkatkan kedudukannya langsung di bawah Menteri Keuangan. DAN merupakan alat pemerintah yang bertugas melakukan semua pekerjaan akuntan bagi pemerintah atas semua departemen, jawatan, dan instansi di bawah kekuasaannya. Sementara itu fungsi pengawasan anggaran dilaksanakan oleh Thesauri Jenderal. Selanjutnya dengan Keputusan Presiden Nomor 239 Tahun 1966 dibentuklah Direktorat Djendral Pengawasan Keuangan Negara (DDPKN) pada Departemen Keuangan. Tugas DDPKN (dikenal kemudian sebagai DJPKN) meliputi pengawasan anggaran dan pengawasan badan usaha/jawatan, yang semula menjadi tugas DAN dan Thesauri Jenderal. DJPKN mempunyai tugas melaksanakan pengawasan seluruh pelaksanaan anggaran negara, anggaran daerah, dan badan usaha milik negara/daerah. Berdasarkan Keputusan Presiden Nomor

70 Tahun 1971 ini, khusus pada Departemen Keuangan, tugas Inspektorat Jendral dalam bidang pengawasan keuangan negara dilakukan oleh DJPKN.

Dengan diterbitkan Keputusan Presiden Nomor 31 Tahun 1983 tanggal 30 Mei 1983. DJPKN ditransformasikan menjadi BPKP, sebuah lembaga pemerintah non departemen (LPND) yang berada di bawah dan bertanggung jawab langsung kepada Presiden. Salah satu pertimbangan dikeluarkannya Keputusan Presiden Nomor 31 Tahun 1983 tentang BPKP adalah diperlukannya badan atau lembaga pengawasan yang dapat melaksanakan fungsinya secara leluasa tanpa mengalami kemungkinan hambatan dari unit organisasi pemerintah yang menjadi obyek pemeriksaannya. Keputusan Presiden Nomor 31 Tahun 1983 tersebut menunjukkan bahwa Pemerintah telah meletakkan struktur organisasi BPKP sesuai dengan proporsinya dalam konstelasi lembaga-lembaga Pemerintah yang ada. BPKP dengan kedudukannya yang terlepas dari semua departemen atau lembaga sudah barang tentu dapat melaksanakan fungsinya secara lebih baik dan obyektif. Tahun 2001 dikeluarkan Keputusan Presiden Nomor 103 tentang Kedudukan, Tugas, Fungsi, Kewenangan, Susunan Organisasi, dan Tata Kerja Lembaga Pemerintah Non Departemen sebagaimana telah beberapa kali diubah, terakhir dengan Peraturan Presiden No 64 tahun 2005. Dalam Pasal 52 disebutkan, BPKP mempunyai tugas melaksanakan tugas pemerintahan di bidang pengawasan keuangan dan pembangunan sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan yang berlaku.

Pendekatan yang dilakukan BPKP diarahkan lebih bersifat preventif atau pembinaan dan tidak sepenuhnya audit atau represif. Kegiatan sosialisasi, asistensi atau pendampingan, dan evaluasi merupakan kegiatan yang mulai digeluti BPKP. Sedangkan audit investigatif dilakukan dalam membantu aparat penegak hukum untuk menghitung kerugian keuangan negara. Pada masa reformasi ini BPKP banyak mengadakan Memorandum of Understanding (MoU) atau Nota Kesepahaman dengan pemda dan departemen/lembaga sebagai mitra kerja BPKP. MoU tersebut pada umumnya membantu mitra kerja untuk meningkatkan kinerjanya dalam rangka mencapai good governance. Sesuai arahan Presiden RI tanggal 11 Desember 2006, BPKP melakukan reposisi dan revitalisasi fungsi yang kedua kalinya. Reposisi dan revitalisasi BPKP diikuti dengan penajaman visi, misi, dan strategi. Visi BPKP yang baru adalah "Auditor Intern Pemerintah yang

Proaktif dan Terpercaya dalam Mentransformasikan Manajemen Pemerintahan Menuju Pemerintahan yang Baik dan Bersih".

Pada akhir 2014, sekaligus awal pemerintahan Jokowi, peran BPKP ditegaskan lagi melalui Peraturan Presiden Nomor 192 Tahun 2014 tentang Badan Pengawasan Keuangan dan Pembangunan. BPKP berada dibawah dan bertanggung jawab langsung kepada Presiden dengan tugas menyelenggarakan urusan pemerintahan di bidang pengawasan keuangan negara/ daerah dan pembangunan nasional. Selain itu Presiden juga mengeluarkan Instruksi Presiden Republik Indonesia Nomor 9 Tahun 2014 tentang Peningkatan Kualitas Sistem Pengendalian Intern dan Keandalan Penyelenggaraan Fungsi Pengawasan Intern Dalam Rangka Mewujudkan Kesejahteraan Rakyat dengan menugaskan Kepala Badan Pengawasan Keuangan dan Pembangunan (BPKP) untuk melakukan pengawasan dalam rangka meningkatkan penerimaan negara/daerah serta efisiensi dan efektivitas anggaran pengeluaran negara/ daerah, meliputi: a. audit dan evaluasi terhadap pengelolaan penerimaan pajak, bea dan cukai; b. audit dan evaluasi terhadap pengelolaan Penerimaan Negara Bukan Pajak pada Instansi Pemerintah, Badan Hukum lain, dan Wajib Bayar; c. audit dan evaluasi terhadap pengelolaan Pendapatan Asli Daerah; d. audit dan evaluasi terhadap pemanfaatan aset negara/ daerah; e. audit dan evaluasi terhadap program/kegiatan strategis di bidang kemaritiman, ketahanan energi, ketahanan pangan, infrastruktur, pendidikan, dan kesehatan; f. audit dan evaluasi terhadap pembiayaan pembangunan nasional/daerah; g. evaluasi terhadap penerapan sistem pengendalian intern dan sistem pengendalian kecurangan yang dapatmencegah, mendeteksi, dan menangkal korupsi; h. audit investigatif terhadap penyimpangan yang berindikasi merugikan keuangan negara/daerah untuk memberikan dampak pencegahan yang efektif; i. audit dalam rangka penghitungan kerugian keuangan negara/daerah dan pemberian keterangan ahli sesuai dengan peraturan perundangan.

1.2 Visi, Misi Instansi

1.2.1 Visi Perwakilan Badan Pengawasan Keuangan dan Pembangunan Provinsi Kepulauan Riau

“Menjadi Auditor Internal Pemerintah Berkelas Dunia dan *Trusted Advisor* Pemerintah untuk Meningkatkan *Good Governance* Sektor Publik dalam rangka Mewujudkan Visi Misi Presiden dan Wakil Presiden Indonesia Maju yang Berdaulat, Mandiri, dan Berkepribadian Berlandaskan Gotong-Royong”

1.2.2 Misi Perwakilan Badan Pengawasan Keuangan dan Pembangunan Provinsi Kepulauan Riau

- a. Melaksanakan Pengawasan Intern terhadap Akuntabilitas Pengelolaan Keuangan dan Pembangunan Nasional; dan
- b. Membangun Sumber Daya Pengawasan yang Berkualitas.

1.2.3 Nilai-Nilai Perwakilan Badan Pengawasan Keuangan dan Pembangunan Provinsi Kepulauan Riau

Profesional, Integritas, Orientasi pada hasil, Nurani dan akal sehat, Independen dan Responsibel disingkat dengan PIONIR.

1.2.4 Motto Perwakilan Badan Pengawasan Keuangan dan Pembangunan Provinsi Kepulauan Riau

"Kawal Akuntabilitas Keuangan dan Pembangunan"

1.3 Struktur Organisasi Instansi

Di dalam suatu instansi tentunya terdapat suatu struktur organisasi. Struktur organisasi ini tentunya memiliki fungsi untuk mengetahui pembagian kerja untuk tiap individu atau pun seluruh pegawai di dalam instansi tersebut. Berdasarkan Peraturan Badan Pengawasan Keuangan dan Pembangunan (BPKP) Nomor 9 tahun 2021 tentang Organisasi dan Tata Kerja Badan Pengawasan Keuangan dan Pembangunan, struktur organisasi Perwakilan BPKP Provinsi Kepulauan Riau terdiri atas:

1. Kepala Perwakilan

2. Bagian Umum yang terdiri atas:

- a. Subkoordinator Keuangan;
- b. Subkoordinator Kepegawaian;
- c. Subkoordinator Pengelolaan Barang Milik Negara, Rumah Tangga, dan Kearsipan.

3. Kelompok Jabatan Fungsional yang terdiri atas:

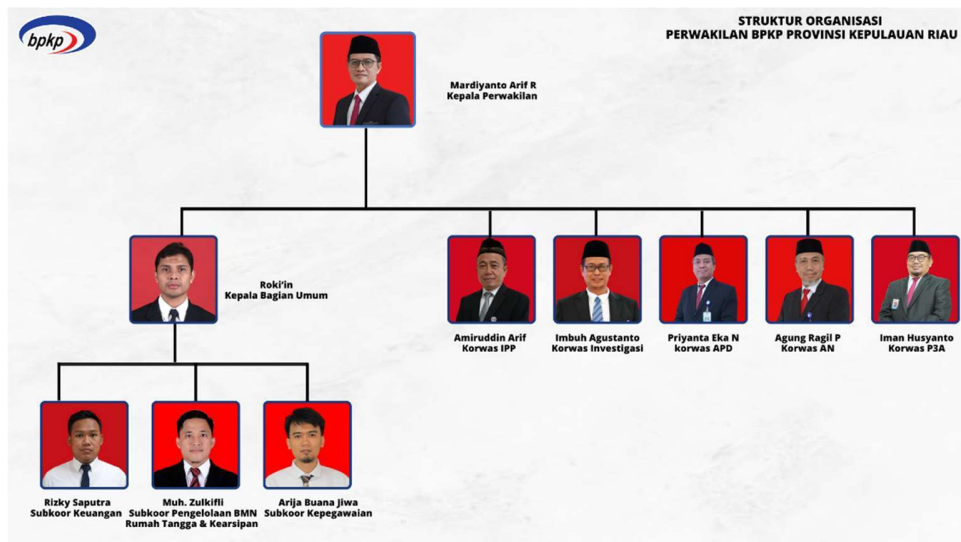
- a. Jabatan Fungsional Auditor;
 - 1) Jabatan Fungsional Auditor Bidang Pengawasan Instansi Pemerintah Pusat;
 - 2) Jabatan Fungsional Auditor Bidang Akuntabilitas Pemerintah Daerah;
 - 3) Jabatan Fungsional Auditor Bidang Akuntan Negara;
 - 4) Jabatan Fungsional Auditor Bidang Investigasi;
 - 5) Jabatan Fungsional Auditor Bidang Program dan Pelaporan serta Pembinaan Aparat Pengawasan Internal Pemerintah (APIP).

Masing-masing Bidang dipimpin oleh seorang Koordinator Pengawasan yang merupakan pejabat fungsional auditor madya yang ditetapkan oleh Kepala BPKP.

b. Jabatan Fungsional lainnya, yaitu:

- 1) Pranata Keuangan APBN;
- 2) Verifikatur Keuangan;
- 3) Analisis Kepegawaian;
- 4) Arsiparis;

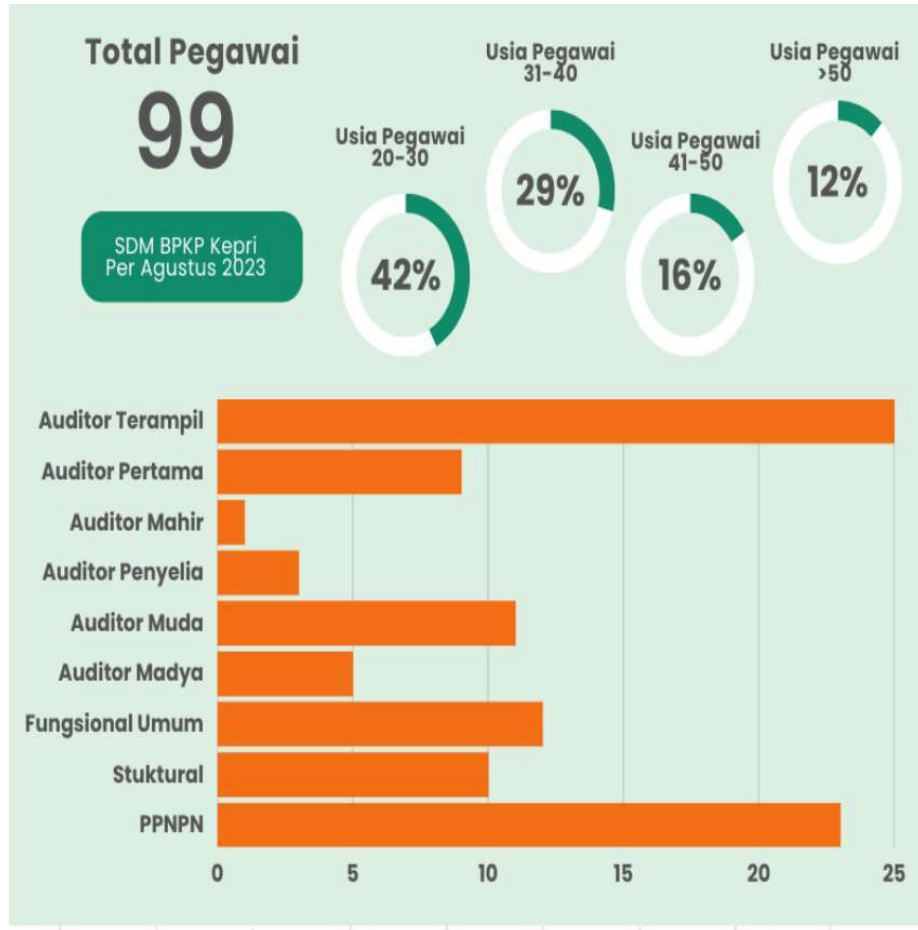
- 5) Pengelola Barang Milik Negara dan Barang Persediaan;
- 6) Pengelola Instalasi Air dan Listrik;
- 7) Pranata Komputer;
- 8) Sekretaris;
- 9) Bendahara; dan
- 10) Penyedia Layanan Informasi Kehumasan.



Gambar 1 Struktur Organisasi Perwakilan BPKP Provinsi Kepulauan Riau

Perwakilan BPKP Provinsi Kepulauan Riau merupakan instansi vertikal BPKP di daerah yang berada di bawah dan bertanggung jawab kepada Kepala BPKP berdasarkan Peraturan Kepala BPKP Nomor 13 tahun 2014, yang telah diubah dengan Peraturan Kepala BPKP Nomor 20 tahun 2016 tentang Organisasi dan Tata Kerja Perwakilan BPKP serta Peraturan BPKP Nomor 9 tahun 2021 tentang Organisasi dan Tata Kerja Badan Pengawasan Keuangan dan Pembangunan. Pada tahun 2022, Perwakilan BPKP Provinsi Kepulauan Riau dipimpin oleh Mardiyanto Arif Rakhmadi selaku Kepala Perwakilan. Selanjutnya, Sumber Daya Manusia (SDM) Perwakilan BPKP Provinsi Kepulauan Riau merupakan faktor penentu dalam mencapai keberhasilan

organisasi. Berikut ini merupakan komposisi Sumber Daya Manusia (SDM) Perwakilan BPKP Provinsi Kepulauan Riau.



Gambar 2 Komposisi SDM

1.4 Ruang Lingkup Instansi

Perwakilan BPKP Provinsi Kepulauan Riau merupakan unit pelaksana BPKP di daerah, sebagaimana tertuang dalam Surat Keputusan Kepala BPKP Nomor Kep06.00.00-286/K/2001 tanggal 31 Mei 2001 dan terakhir telah diubah dengan Peraturan BPKP RI Nomor 5 Tahun 2019 tanggal 29 Maret 2019. Sesuai dengan Pasal 2 dan 3 Peraturan Presiden Republik Indonesia Nomor 20 Tahun 2023 Tentang Perubahan atas Peraturan Presiden Nomor 192 Tahun 2014 tentang Badan Pengawasan Keuangan dan Pembangunan (BPKP). BPKP mempunyai tugas

menyelenggarakan urusan pemerintahan di bidang pengawasan keuangan negara/daerah dan pembangunan nasional. Dalam melaksanakan tugasnya, BPKP menyelenggarakan fungsi:

1. Perumusan kebijakan nasional pengawasan intern terhadap akuntabilitas keuangan negara/daerah dan pembangunan nasional meliputi kegiatan yang bersifat lintas sektoral, kegiatan kebendaharaan umum negara berdasarkan penetapan oleh Menteri Keuangan selaku Bendahara Umum Negara, dan kegiatan lain berdasarkan penugasan dari Presiden;
2. Pelaksanaan audit, reviu, evaluasi, pemantauan, dan kegiatan pengawasan lainnya terhadap perencanaan, pelaksanaan dan pertanggungjawaban akuntabilitas penerimaan negara/daerah dan akuntabilitas pengeluaran keuangan negara/daerah serta pembangunan nasional dan/atau kegiatan lain yang seluruh atau sebagian keuangannya dibiayai oleh anggaran negara/daerah dan/atau subsidi termasuk badan usaha dan badan lainnya yang didalamnya terdapat kepentingan keuangan atau kepentingan lain dari Pemerintah Pusat dan/atau Pemerintah Daerah serta akuntabilitas pembiayaan keuangan negara/ daerah;
3. Pengawasan intern terhadap perencanaan dan pelaksanaan pemanfaatan aset negara/daerah;
4. Pemberian konsultasi terkait dengan manajemen risiko, pengendalian intern, dan tata kelola terhadap instansi/badan usaha/badan lainnya dan program/ kebijakan pemerintah yang strategis;
5. Pengawasan terhadap perencanaan dan pelaksanaan program dan/atau kegiatan yang dapat menghambat kelancaran pembangunan, audit atas penyesuaian harga, audit klaim, audit investigatif terhadap kasus-kasus penyimpangan yang berindikasi merugikan keuangan negara/daerah, audit penghitungan kerugian keuangan negara/daerah, pemberian keterangan ahli, dan upaya pencegahan korupsi;
6. Pengoordinasian dan sinergi penyelenggaraan pengawasan intern terhadap akuntabilitas keuangan negara/daerah dan pembangunan nasional bersama-sama dengan aparat pengawasan intern pemerintah lainnya;

7. Pelaksanaan reviu atas laporan keuangan dan laporan kinerja pemerintah pusat;
8. Pelaksanaan sosialisasi, pembimbingan, dan konsultasi penyelenggaraan sistem pengendalian intern kepada instansi pemerintah pusat, pemerintah daerah, dan badan-badan yang di dalamnya terdapat kepentingan keuangan atau kepentingan lain dari Pemerintah Pusat dan/atau Pemerintah Daerah;
9. Pelaksanaan kegiatan pengawasan berdasarkan penugasan Pemerintah sesuai peraturan perundang-undangan;
10. Pembinaan kapabilitas pengawasan intern pemerintah;
11. Pelaksanaan dukungan yang bersifat substantif kepada seluruh unsur organisasi di lingkungan BPKP;
12. Pengawasan atas pelaksanaan tugas di lingkungan BPKP;
13. Pelaksanaan pengawasan intern terhadap pelaksanaan tugas dan fungsi di BPKP; dan
14. Pembinaan dan pelayanan administrasi umum di bidang perencanaan umum, ketatausahaan, organisasi dan tatalaksana, kepegawaian, keuangan, kearsipan, hukum, kehumasan, persandian, perlengkapan dan rumah tangga.

Selain Peraturan Presiden Nomor 192 Tahun 2014, Berdasarkan Instruksi Presiden Nomor 9 Tahun 2014 tentang Peningkatan Kualitas Sistem Pengendalian Intern dan Keandalan Penyelenggaraan Fungsi Pengawasan Intern dalam rangka mewujudkan kesejahteraan Rakyat, Presiden Menugaskan Kepala Badan Pengawasan Keuangan dan Pembangunan (BPKP) untuk melakukan pengawasan dalam rangka meningkatkan penerimaan negara/daerah serta efisiensi dan efektivitas anggaran pengeluaran negara/ daerah, meliputi:

1. Audit dan evaluasi terhadap pengelolaan penerimaan pajak, bea dan cukai;
2. Audit dan evaluasi terhadap pengelolaan Penerimaan Negara Bukan Pajak pada Instansi Pemerintah, Badan Hukum lain, dan Wajib Bayar;

3. Audit dan evaluasi terhadap pengelolaan Pendapatan Asli Daerah;
4. Audit dan evaluasi terhadap pemanfaatan aset negara/daerah;
5. Audit dan evaluasi terhadap program/kegiatan strategis di bidang kemaritiman, ketahanan energi, ketahanan pangan, infrastruktur, pendidikan, dan kesehatan;
6. Audit dan evaluasi terhadap pembiayaan pembangunan nasional/daerah;
7. Evaluasi terhadap penerapan sistem pengendalian intern dan sistem pengendalian kecurangan yang dapat mencegah, mendeteksi, dan menangkal korupsi;
8. Audit investigatif terhadap penyimpangan yang berindikasi merugikan keuangan negara/daerah untuk memberikan dampak pencegahan yang efektif;
9. Audit dalam rangka penghitungan kerugian keuangan negara/daerah dan pemberian keterangan ahli sesuai dengan peraturan perundangan.

2. Deskripsi Kegiatan Magang Industri

2.1 Deskripsi Kerja

2.1.1 Lokasi Unit Kerja

Perwakilan BPKP Provinsi Kepulauan Riau berlokasi di Jl. R.E. Martadinata, Sekupang Batam. Pada 3 bulan pertama penulis melaksanakan kegiatan magang Bagian Umum Sub Keuangan. Kemudian, penulis dipindahkan menjadi Sekretaris Jabatan Fungsional Auditor Kelompok Bidang Akuntan Negara.

2.1.2 Rincian Tugas

Rincian tugas yang dilakukan penulis pada saat magang di Perwakilan Badan Pengawasan Keuangan dan Pembangunan Provinsi Kepulauan Riau yaitu :

1. Menyiapkan keperluan kedinasan Bidang Akuntan Negara.
2. Memproses, mencatat, mengagendakan, mengarsipkan (dalam bentuk hard copy/softcopy) surat masuk dan surat keluar JFA Kelompok Bidang Akuntan Negara.
3. Memproses, memberikan nomor, mencatat, mengagendakan, pengarsipan surat pengantar penugasan (dalam bentuk hard copy/softcopy), surat tugas, surat keluar, SPD (Surat Perjalanan Dinas) secara manual Bidang Akuntan Negara.
4. Menyiapkan daftar hadir kedinasan Bidang Akuntan Negara.
5. Mencatat dan melakukan monitoring penugasan pengawasan.
6. Melakukan tugas kearsipan yang berhubungan dengan Bidang Akuntan Negara.
7. Melaksanakan tugas lain yang diperintahkan oleh atasan.
8. Berpartisipasi dalam setiap kegiatan di kantor.
9. Melakukan pengarsipan surat perintah membayar (SPM).

2.1.3 Tanggung Jawab

Selama pelaksanaan magang tanggung jawab penulis sebagai berikut :

1. Bertanggungjawab atas keperluan kedinasan Bidang Akuntan Negara
2. Bertanggung jawab untuk menerima semua surat masuk yang ditujukan kepada Bidang Akuntan Negara
3. Memastikan bahwa surat-surat yang dikirim keluar atas nama Bidang Akuntan Negara disusun, dan dikirim dengan benar sesuai dengan pedoman yang berlaku.
4. Mencatat setiap surat masuk dan surat keluar pada Monitoring Akuntan Negara
5. Bertanggung jawab atas penyimpanan yang aman dan terorganisir dari salinan fisik (hard copy) maupun elektronik (softcopy) dari setiap surat masuk dan surat keluar.
6. Memberikan kode klasifikasi atau pada setiap laporan, nota dinas, surat keluar dan berita acara, termasuk penggunaan sistem nomor urut yang terorganisir
7. Mencatat informasi penting dari setiap SPM, seperti nomor SPM, tanggal, penerima pembayaran, tujuan pembayaran, jumlah yang dibayarkan, serta detail lain yang relevan ke dalam sistem pencatatan yang telah ditetapkan.

2.1.4 Target yang Diharapkan

Beberapa target yang diharapkan penulis selama pelaksanaan magang sebagai berikut:

1. Mampu memproses, mencatat, mengagendakan, mengarsipkan surat keluar, surat masuk, surat pengantar penugasan, dan surat kedinasan lainnya dengan baik.
2. Mampu menyelesaikan tugas yang diberikan kepada penulis dengan penuh tanggung jawab.

3. Mampu menyelesaikan magang selama waktu yang telah ditentukan yaitu delapan (8) bulan dan memberikan kesan yang baik dalam ruang lingkup Perwakilan Badan Pengawasan Keuangan dan Pembangunan Provinsi Kepulauan Riau.
4. Mampu mempelajari ilmu yang tidak didapatkan selama perkuliahan dan menerapkan ilmu yang di dapat selama magang dan kuliah untuk masuk ke dunia kerja selanjutnya.
5. Mampu bekerja secara individu maupun tim.
6. Target yang penulis harapkan yaitu seluruh rencana kerja di Perwakilan Badan Pengawasan Keuangan dan Pembangunan Provinsi Kepulauan Riau dapat berjalan dengan lancar dan baik sesuai dengan aturan yang berlaku.

2.1.5 Kendala yang Dihadapi Dalam Menyelesaikan Tugas

Kendala listrik yang berulang kali mati terjadi di kantor penulis menyebabkan penurunan produktivitas selama melakukan pekerjaan dan menghambat target yang diharapkan.

2.2 Deskripsi Alat dan Produk

2.2.1 Perangkat Lunak/Perangkat Keras yang Digunakan

Selama periode magang berlangsung, dalam menunjang kelancaran penulis menyelesaikan pekerjaannya didukung dengan adanya perangkat lunak dan perangkat keras yang digunakan, seperti :

1. Perangkat Lunak
 - a. Microsoft Excel
 - b. Microsoft Word
 - c. Microsoft Powerpoint
 - d. SIMA BPKP

- e. MAP BPKP
- f. *Google Spreadsheet*
- g. Zoom
- h. Canva
- i. Sitopan

2. Perangkat Keras

- a. Komputer
- b. Laptop
- c. Mesin Printer
- d. Mesin *Scanner*
- e. Keyboard

2.2.2 Data dan Dokumen yang Diolah/Dihasilkan

Beberapa data dan dokumen yang penulis hasilkan selama pelaksanaan magang seperti:

- a. Surat Tugas
- b. Surat Masuk
- c. Surat Perjalanan Dinas
- d. Nota Dinas
- e. Laporan Kegiatan Internal
- f. Dokumen Elektronik

- g. Surat Pengantar Tugas
- h. Kartu Penugasan
- i. Data Arsip Aktif

2.3 Hal-Hal Lain

2.3.1 Latar Belakang

Kawasan pelabuhan telah berkembang secara signifikan sejak tahun 1980 dengan peningkatan penggunaan peti kemas dalam transportasi laut dan peningkatan standar operasional dan manajemen. Hal ini terutama disebabkan oleh integrasi ekonomi global, liberalisasi perdagangan di World Trade Organization (WTO) /Organisasi Perdagangan Dunia, dan pembukaan ekonomi Tiongkok hingga sekitar 80 persen dari perdagangan maritim (Fontagné et al, 2017; Keck et al, 2018).

Perkiraan masa depan entitas niaga terutama berdasar pada populasi dan aktivitas ekonomi. Skenario bisnis terbaru menunjukkan bahwa permintaan transportasi global dapat tumbuh tiga hingga tujuh kali lipat pada tahun 2050, sedangkan Organization for Economic Cooperation and Development (OECD) atau Intermediate Treatment Facility (ITF) tahun 2017 menunjukkan peningkatan global dalam jumlah peti kemas yang dipindahkan setidaknya menjadi 2,2 miliar pertahun dalam periode yang sama. Organization for Economic Cooperation and Development (OECD) 2012 memberikan pandangan pada awal tahun 2030 tidak akan ada cukup kota pelabuhan untuk memenuhi permintaan peningkatan kapasitas dan infrastruktur tidak dapat dihindari untuk memastikan pergerakan barang yang efisien.

Kavas (2015) berpandangan bahwa pada masa mendatang, pelabuhan harus beradaptasi sebagai konsekuensi alamiah terjadinya kenaikan permukaan laut dengan merespon perubahan tersebut. Sebagian besar analisis iklim pelabuhan sebelumnya berfokus pada penilaian risiko dan adaptasi pelabuhan dengan kenaikan permukaan tanah. Peningkatan infrastruktur pelabuhan yang ada dimaksudkan untuk mengimbangi efek domino perniagaan dan mempertahankan kapasitas operasional. Perubahan iklim berbanding lurus dengan lalu lintas maritim serta

kapasitas pelabuhan. Namun mengadapatasikan infrastruktur yang ada atau merencanakan pembangunan pelabuhan baru membutuhkan waktu dan biaya yang signifikan.

Kebijakan iklim berdampak baik dalam jangka pendek maupun jangka panjang, seperti disampaikan Esteban et al (2019). Guna menjaga profitabilitas dan operasi, pelabuhan harus beradaptasi dan jika diperlukan dengan memperluas wilayah yang ada. Meskipun metode tersebut mengandung penyederhanaan dan asumsi. Ini memberikan perkiraan indikatif tentang kemungkinan tantangan dimasa depan dan perlunya perencanaan strategis yang tepat. Penilaian area pelabuhan dimasa depan bergantung pada penanganan muatan curah basah dan kering serta kemas di pelabuhan dan reservoir yang disediakan oleh efek penyesuaian dari skenario perdagangan dan skenario emisi dari institusi yang berwenang.

Seperti disampaikan Walsh et al (2019), skenario bisnis dan iklim mempertimbangkan dampak fluktuatif dari pengurangan emisi CO₂ global. Oleh karena itu, analisis ini menawarkan lebih banyak perspektif tinjauan menyeluruh atas perubahan variabel dan biaya terkait. Beberapa asumsi yang muncul untuk merumuskan persoalan yaitu, pertama, apabila perdagangan global meningkat, maka diperlukan area perluasan pelabuhan. Kedua, kebijakan terkait iklim akan mempengaruhi kuantitas dari komoditas yang diperdagangkan (Burke, 2015). Ketiga, terdapat hubungan langsung antara jenis muatan, volume barang serta teknik pemuatan (Walsh et al, 2017). Keempat, kenaikan permukaan air laut secara relatif dapat diimbangi dengan menaikkan permukaan pelabuhan (Esteban et al, 2019).

Berdasarkan latar belakang permasalahan tersebut, gagasan ini dimunculkan sebagai bentuk aspirasi tim pengusul dalam bidang perdagangan global terkait kebutuhan infrastruktur maritim ditengah isu perubahan iklim dan kenaikan permukaan laut. Gagasan ini memberikan pandangan masa depan pelabuhan, termasuk implikasi kebijakan perubahan iklim, skenario perdagangan dan bisnis pada tahun 2050 untuk mengeksplorasi area pelabuhan yang dibutuhkan termasuk persyaratan lokasi pelabuhan baru dan kebutuhan untuk mengadaptasi pelabuhan yang ada.

2.3.1.1 Tujuan

Gagasan tentang infrastruktur maritim merespon perubahan iklim, kenaikan permukaan laut dan perdagangan global memiliki tujuan sebagai berikut:

1. Memberikan wacana aktualisasi infrastruktur terkait perubahan iklim.
2. Memenuhi kebutuhan negara dalam hal ekonomi dan membantu meminimalkan potensi bencana akibat perubahan iklim.
3. Meningkatkan pertumbuhan ekonomi melalui sektor kelautan sebagai salah satu sektor yang banyak menghasilkan barang dan jasa.
4. Mewujudkan Indonesia sebagai negara maritim yang besar, kuat, dan makmur melalui pengambilan identitas Indonesia sebagai bangsa maritim yang memiliki infrastuktur yang handal dan adaptif terhadap isu perubahan iklim.

2.3.1.2 Manfaat

Gagasan yang diusulkan diharapkan memberi manfaat pada beberapa hal dibawah ini, yaitu:

1. Memberikan pemahaman awal keterkaitan infrastruktur maritim terhadap perubahan iklim dan perdagangan global.
2. Memberikan solusi alternatif mengatasi permasalahan perubahan iklim terhadap perdagangan global.
3. Membangun Indonesia sebagai pusat poros maritim dunia dengan meningkatkan kembali perdagangan laut dengan dukungan infrastruktur yang handal dengan mengedepankan efisiensi pembiayaan dan investasi disektor pelabuhan.

2.3.2 Gagasan

2.3.2.1 Pemicu Gagasan

Selama beberapa waktu mendatang, jenis dan jumlah perdagangan yang dibawa melalui laut akan berubah, yang dipengaruhi oleh kebijakan iklim serta faktor ekonomi lain. Pelabuhan perlu menanggapi efek tidak langsung dari perubahan iklim serta efek langsung dari kenaikan

permukaan laut, sambil mempertahankan efisiensi dan keandalan sebagai bagian dari sistem perdagangan global. Kunci untuk menghindari kemacetan dan penundaan adalah area penanganan yang memadai dalam kawasan Pelabuhan.

Penggunaan panduan yang tersedia secara intensif di area penanganan untuk berbagai barang, menunjukkan bahwa terjadi peningkatan perdagangan maritim. Dalam makna lain berarti area pelabuhan baru yang relevan perlu segera dibangun, selain menyesuaikan lahan pelabuhan yang ada dengan kenaikan relatif terhadap permukaan laut.

Skenario perdagangan terkait kebijakan iklim yang dianalisis menunjukkan bahwa kawasan pelabuhan mungkin memerlukan dua atau bahkan empat kali lipat secara global pada tahun 2050. Oleh karena itu, biaya adaptasi terhadap kenaikan permukaan laut relatif perlu ditekan secara minimal dibanding dengan pembangunan kawasan pelabuhan baru. Kebutuhan akan kawasan pelabuhan baru ini menawarkan peluang untuk membangun pelabuhan yang tahan perubahan iklim sejak awal.

2.3.2.2 Solusi Gagasan yang Ditawarkan

Melihat ke masa depan, pelabuhan perlu beradaptasi dengan isu perubahan iklim seperti kenaikan permukaan laut. Sementara ada hal lain yang perlu disikapi yaitu perubahan dalam perdagangan lintas laut. Kebijakan iklim dengan aspek variabel kenaikan suhu global akan berdampak pada banyak faktor. Sebagian besar analisis pelabuhan berfokus pada penilaian risiko dan penyesuaian pelabuhan yang ada dengan kenaikan permukaan laut dengan fokus pada peningkatan infrastruktur pelabuhan yang ada untuk mengimbangi efek ini dan mempertahankan kapasitas yang ada tetap berfungsi.

Dampak dari perubahan yang dipengaruhi iklim dalam perdagangan global lintas laut dan efek lanjutan tentang kapasitas pelabuhan kurang dieksplorasi dengan baik. Pertimbangan yang muncul ketika mengadaptasi infrastruktur dan perencanaan serta pembangunan pelabuhan baru adalah kebutuhan waktu dan ketersediaan investasi modal yang relevan. Misal perluasan kawasan dari pelabuhan yang ada dan pembangunan kawasan pelabuhan baru di Tiongkok, India,

dan Afrika dimana secara ekonomi sedang tumbuh guna mengeksplorasi potensi dampak kebijakan iklim, baik dalam jangka pendek maupun jangka panjang.

Proyeksi masa depan pelabuhan termasuk dampak kebijakan perubahan iklim diperlukan sebuah gagasan yang futuristik. Gagasan ini menganalisis skenario perdagangan dan permukaan laut yang konsisten hingga tahun 2050 untuk mengeksplorasi area pelabuhan yang diperlukan, termasuk persyaratan untuk area pelabuhan baru dan kebutuhan adaptasi untuk pelabuhan yang ada. Karena kebijakan iklim global untuk mengatur emisi gas rumah kaca yang mungkin dapat memengaruhi bagaimana permintaan akan transportasi laut berkembang. Maka analisis ini memberikan perspektif yang lebih eksploratif tentang perubahan iklim dan biaya terkait melalui skenario emisi seperti visualisasi pada Gambar 1.



Gambar 1. Skenario Emisi

2.3.2.3 Keterlibatan Pihak Potensial Terkait

Gagasan tentang infrastruktur maritim yang mampu merespon perubahan iklim, kenaikan permukaan laut dan perdagangan global akan terwujud dengan dukungan dan keterlibatan dari pihak potensial terkait. Pihak yang dimaksud adalah pengelola, pihak regulator, pemilik/ penyewa kapal dan pemilik modal. Aspek kolaboratif perlu dikedepankan untuk menjalankan aksi sebagai solusi dari permasalahan publik baik lokal maupun global.

2.3.2.3.1 Pengelola Pelabuhan

Peran pelabuhan sebagai pintu gerbang utama dalam proses naik-turun penumpang, bongkar muat dari muatan ekspor-impor, dan perdagangan antar pulau membuat pelabuhan

memberikan beragam manfaat bagi perekonomian Indonesia serta bagi daerah sekitar pelabuhan. Selain membuka lapangan pekerjaan untuk masyarakat, terkhusus bagi mereka yang bertempat tinggal di sekitar pelabuhan, peningkatan lalu lintas penumpang, kegiatan ekspor-impor, dan perdagangan antarpulau melalui pelabuhan akan berdampak terhadap peningkatan pajak dan pendapatan negara.

Sebagai salah satu prasarana transportasi, pelabuhan memiliki peran strategis untuk mendukung sistem transportasi karena menjadi titik simpul hubungan antar daerah/ negara. Selain itu, pelabuhan menjadi tempat perpindahan intra dan antarmoda transportasi. Dengan demikian, pelabuhan memiliki fungsi ekonomi dan sosial. Secara ekonomi, pelabuhan berfungsi sebagai salah satu penggerak roda perekonomian karena menjadi fasilitas yang memudahkan distribusi hasil-hasil produksi. Secara sosial, pelabuhan menjadi fasilitas publik tempat berlangsungnya interaksi antar pengguna, termasuk interaksi yang terjadi karena adanya aktivitas perekonomian (Perdana, 2016).

2.3.2.3.2 Regulator

Regulasi dan struktur pengelolaan pelabuhan juga berkontribusi terhadap tingginya risiko dan biaya operasional. Menurut Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia No. 57/2020, Otoritas Pelabuhan (OP) adalah lembaga Pemerintah di pelabuhan sebagai otoritas yang melaksanakan fungsi pengaturan, pengendalian, dan pengawasan kegiatan kepelabuhanan komersil. Oleh karena itu, sudah seharusnya jika OP memiliki otoritas penuh untuk mengatur, mengontrol, dan melakukan supervisi dalam proses pemanfaatan lahan dan perairan pelabuhan. Regulasi yang mengatur tentang sumber daya manusia yang mendukung operasional juga sudah ditentukan dalam Standard Training Certificate and Watchkeeping tahun 1978, yang diamandemen pada tahun 2010 pada Bab VII Section A Bagian 4 tentang tugas jaga di pelabuhan. International Maritim Organization (IMO) sebagai otoritas maritim global juga menjadi aktor penting yang mengatur integrasi operasional antar infrastruktur, baik yang bergerak maupun tetap.

2.3.2.3.3 Pemilik atau Penyewa Kapal

Dalam rangka mewujudkan keselamatan dan keamanan pelayaran serta meminimalisir kecelekaan di laut maka penegakan hukum harus dilaksanakan secara proporsional dan profesional serta menjunjung nilai-nilai keadilan. Untuk itu diperlukan adanya sinergitas kinerja yang komprehensif diantara sesama stake holder yang berkompeten terhadap keamanan dan keselamatan kapal, baik pemilik/ pengusaha kapal sebagai sarana transportasi logistik yang menjangkau titik titik antar pelabuhan sandar (Perdana, 2016). Muatan yang dimuat dan dikelola oleh pelabuhan perlu didata dan diketahui oleh pihak pemilik maupun penyewa kapal untuk menghindari konflik saat terjadi bahaya.

2.3.2.3.4 Pihak Pemilik Modal

Pembangunan infrastruktur memerlukan pendanaan yang relatif besar dan jangka pembiayaan relatif membutuhkan waktu panjang. Sehingga diperlukan pihak pemilik modal yang mau berinvestasi maupun memberikan pinjaman dengan suku bunga kompetitif

2.3.2.4 Langkah Strategis untuk Implementasi

Strategi penerapan berkaitan erat dengan prediksi waktu pelaksanaan. Garis waktu untuk merencanakan dibagi menjadi 3 tahap yaitu rencana jangka pendek (tiga tahun), rencana jangka menengah (lima tahun) dan rencana jangka panjang (sepuluh tahun). Integrasi langkah strategis merujuk pada 4 (empat) hal berikut:

2.3.2.4.1 Skenario Perdagangan

Secara ekonomi, pemanasan global menyebabkan perubahan iklim yang tidak hanya menggeser pola lingkungan namun juga perdagangan. Skenario perdangan global pada Green Road sebagai gerakan berkelanjutan yang mencita citakan terciptanya konstruksi jalan sejak tahap perencanaan, pelaksanaan, dan pemakaian produk konstruksi yang ramah lingkungan, efisien dalam pemakaian energi dan sumber daya, serta berbiaya rendah.

Di satu sisi, globalisasi telah mendorong pertumbuhan perdagangan dan investasi dunia. Berkat kemajuan teknologi yang pesat, globalisasi juga mendorong industri untuk menyebarkan lokasi industri ke banyak negara, memanfaatkan peluang pemotongan biaya sekaligus memaksimalkan profit. Selain itu, globalisasi juga membantu orang di dunia keluar dari zona kemiskinan. Sejumlah sektor harus dipertahankan dan proteksi tetap diperlukan untuk menjaga kedaulatan. Namun, mereka juga tidak ingin melepas sepenuhnya globalisasi. Karena tanpa globalisasi, sulit membayangkan perdagangan internasional bisa berkembang.

2.3.2.4.2 Pemisahan Area

Barang dengan muatan curah dan muatan kemasan memerlukan penanganan yang berbeda sehingga perlu dipisahkan. Perkiraan area mencakup tempat bersandar, gudang penyimpanan, akses jalan dan area umum untuk transfer muatan. Perkiraan area tersebut dibentuk untuk memenuhi keselamatan perdagangan nasional maupun internasional. Oleh karena itu, maka sebuah muatan yang dibawa harus menggunakan beberapa mode transportasi dengan kategori barang yang berbeda. Barang tersebut sesuai dengan aturan yang ada pada transportasi yang digunakan. Transportasi tersebut juga memiliki area bersandar yang berbeda dan gudang penyimpanan, akses jalan yang berbeda karena setiap barang yang masuk harus sesuai dengan standar yang ditentukan. Misalkan jenis barang yang bisa diangkut melalui transportasi udara maka akan dibawa oleh pesawat, namun jika tidak maka akan dimuat oleh transportasi lain yang sesuai dengan standar pengangkutan barang tertentu.

2.3.2.4.3 Penangan Muatan yang Efisien

Muatan yang berisi komoditas perdagangan memerlukan penanganan yang efisien. Sebagai salah satu akibat dari penanganan dan penataan muatan yang tidak sesuai adalah kerusakan bahkan kehilangan muatan. Penanganan muatan atau cargo handling merupakan suatu pekerjaan mengurus barang yang akan di muat atau baru saja di turunkan dari alat pengangkutan. Ruang lingkup penangan muatan di batasi pada penanganan muatan yang berasal dari angkutan laut, jadi muatan yang di angkut oleh kapal laut dengan segala jenis dan tipe nya. Penanganan muatan yang efisien sangat mempengaruhi kecepatan turn around kapal dalam memperkecil claim atas muatan yang bersangkutan (Choirul et al,2020).

2.3.2.4.4 Proyeksi Peningkatan Permukaan Air Laut

Proyeksi dari lembaga yang berfokus pada perkiraan iklim menunjukkan bahwa kenaikan permukaan air laut akan menyebabkan dampak yang luas terhadap lingkungan pesisir dan infrastruktur. Sebagai contoh pada daerah pulau Jawa, kenaikan muka air laut berkisar 0,2 cm-0,4 cm per tahun. Kenaikan muka air laut pada tahun 2030 diperkirakan akan mencapai 6- 30 cm di kawasan Indonesia. Pada tahun 2050, kenaikan muka air mencapai 10 cm hingga 50 cm. (Dasanto et al, 2022).

Liliansa (2023) memberikan pandangan tentang isu Untuk melindungi integritas teritorialnya, Indonesia dan negara-negara Asia Tenggara lainnya yang terancam oleh kenaikan permukaan air laut dapat mengadopsi deklarasi regional yang mengakui stabilitas garis pangkal mereka dan dengan demikian mengamankan hak-hak maritim mereka. Hal ini serupa dengan apa yang telah dilakukan oleh negara-negara Pasifik. Pada 2015, tujuh pemimpin Polinesia mengeluarkan Deklarasi Taputapuatea tentang perubahan iklim yang menetapkan garis pangkal secara permanen tanpa memperhitungkan kenaikan permukaan air laut.

2.3.3 Kesimpulan

2.3.3.1 Gagasan yang diajukan

Infrastruktur maritim merupakan kunci dalam mempertahankan koneksi dan mobilitas ekonomi global. Isu terkini tentang perubahan iklim dan kenaikan permukaan laut yang terjadi, menuntut infrastruktur maritim untuk beradaptasi supaya tetap handal dan relevan. Infrastruktur maritim yang tangguh dan tahan terhadap perubahan iklim dapat membantu mengurangi dampak alamiah dan meminimalkan risiko bencana alam yang berhubungan dengan aktivitas pelayaran.

Kenaikan permukaan laut, yang disebabkan oleh pemanasan global, dapat mengancam infrastruktur maritim seperti pelabuhan, dermaga, dan jalan raya pantai. Oleh karena itu, perlu dilakukan upaya mitigasi dan adaptasi dalam membangun infrastruktur maritim yang tahan terhadap kenaikan permukaan laut. Hal ini meliputi pemilihan lokasi yang tepat, penggunaan teknologi yang tepat, dan perencanaan pemeliharaan yang tepat.

Infrastruktur maritim yang kuat juga dapat membantu memfasilitasi perdagangan global. Kapal-kapal besar dan kecil yang dapat mengangkut barang dengan aman dan efisien antara negara-negara di seluruh dunia sangat penting dalam perdagangan internasional. Oleh karena itu, pemerintah dan industri perlu bekerja sama untuk membangun infrastruktur maritim yang dapat memfasilitasi perdagangan global secara efektif.

Hal penting yang menjadi catatan, infrastruktur maritim merupakan elemen penting dalam mengatasi tantangan perubahan iklim, kenaikan permukaan laut serta perdagangan global. Upaya yang diperlukan untuk membangun infrastruktur maritim yang tahan terhadap perubahan iklim dan kenaikan permukaan laut, dan dapat memfasilitasi perdagangan global yang efektif. Oleh karena itu, penting bagi pemerintah dan industri untuk bekerja sama dalam membangun infrastruktur maritim yang tangguh dan berkelanjutan.

2.3.3.2 Rencana Aksi dan Perkiraan Waktu

Beberapa teknik implementasi yang dapat dilakukan dalam penerapan infrastruktur maritim yang dapat merespon perubahan iklim, kenaikan permukaan laut dan perdagangan global.

2.3.3.2.1 Rencana Jangka Pendek (3 tahun)

Menyelesaikan peninjauan lokasi yang teliti yakni memilih lokasi yang tepat untuk infrastruktur maritim adalah kunci penting dalam mengurangi risiko terhadap perubahan iklim dan kenaikan permukaan laut. Lokasi yang dipilih harus mempertimbangkan tingkat risiko bencana, potensi kenaikan permukaan laut, dan kemampuan untuk menghindari dampak lingkungan

2.3.3.2.2 Rencana Jangka Menengah (5 tahun)

Penerapan teknologi sebagai pendukung membutuhkan proses riset jangka menengah yang relevan dengan entitas dan variabel di lapangan. Teknologi yang digunakan dalam membangun infrastruktur maritim dapat membantu memperkuat keberlanjutan dan efisiensi. Teknologi modern seperti sistem navigasi otomatis, sensor lingkungan, dan teknologi bahan dapat digunakan untuk meningkatkan efisiensi dan mengurangi dampak lingkungan.

2.3.3.2.3 Rencana Jangka Panjang (10 tahun)

Ketercapaian dan realisasi aksi berimplikasi ke rencana lanjutan. Infrastruktur maritim dapat dirancang untuk penggunaan jangka panjang sedemikian rupa sehingga dapat mengurangi dampak terhadap lingkungan. Misalnya, pembangunan terumbu karang buatan untuk mempertahankan pantai dan memperkuat infrastruktur yang ada, serta penggunaan teknologi ramah lingkungan dalam konstruksi dan operasi infrastruktur.

2.3.3.3 Prediksi Dampak Bagi Masyarakat atau Bangsa

Infrastruktur Maritim yang merespon perubahan iklim, kenaikan permukaan laut, dan perdagangan global akan memiliki beberapa dampak bagi masyarakat atau bangsa, antara lain sebagai berikut:

1. Meningkatkan keamanan pelayaran yakni dengan adanya infrastruktur maritim yang memadai, akan terjadi peningkatan keamanan dan kepastian pelayaran. Hal ini akan mengurangi risiko kecelakaan laut, baik orang maupun armada kapal, serta mempercepat proses pengiriman barang.
2. Meningkatkan efisiensi transportasi dimana infrastruktur maritim yang baik akan memungkinkan pengiriman barang menjadi lebih cepat dan efisien, karena kapal dapat menggunakan rute yang lebih singkat dan menghindari rute yang rawan terjadi kecelakaan atau bencana alam. Selain itu, infrastruktur maritim yang memadai akan memungkinkan kapal-kapal untuk menggunakan teknologi yang lebih modern dan efisien dalam proses pengiriman barang.
3. Dengan adanya infrastruktur maritim yang memadai, akan terjadi peningkatan ekonomi karena memungkinkan perdagangan antar negara menjadi lebih efektif dan efisien. Hal ini akan membuka peluang investasi baru dan meningkatkan lapangan kerja.

3. Kesimpulan dan Saran

3.1 Kesimpulan

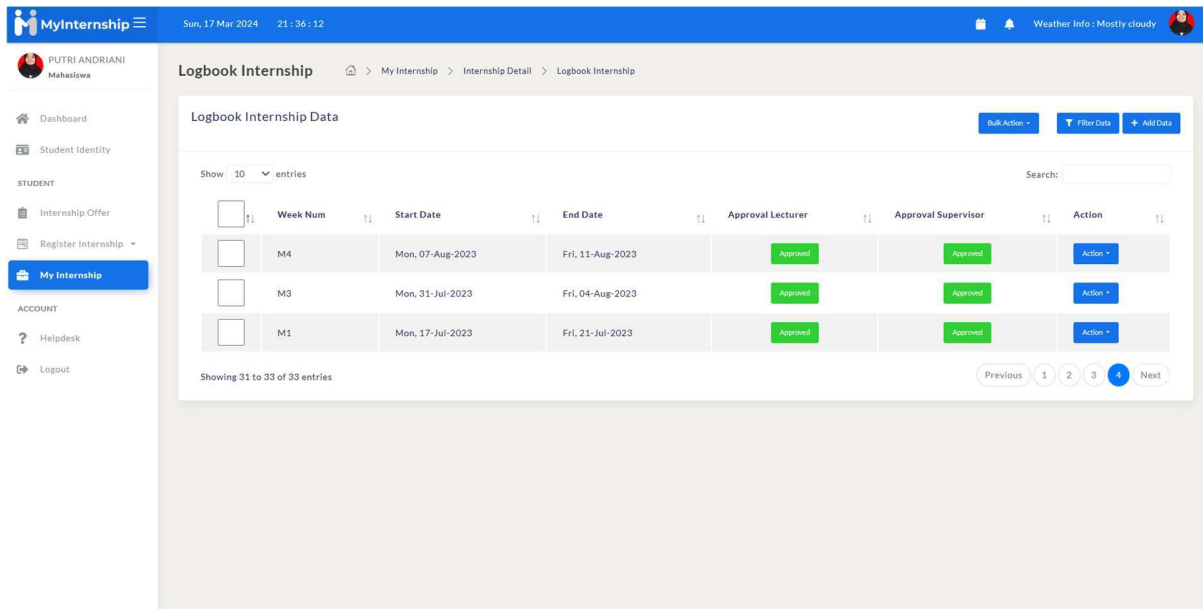
Penulis melaksanakan kegiatan magang industri di Perwakilan Badan Pengawasan Keuangan dan Pembangunan Provinsi Kepulauan Riau selama 8 bulan. Selama melaksanakan magang banyak hal yang dapat dipelajari oleh penulis seperti Memproses, memberikan nomor, mencatat, mengagendakan, pengarsipan surat pengantar penugasan (dalam bentuk hard copy/softcopy), surat tugas, surat keluar, SPD (Surat Perjalanan Dinas) secara manual, dan melakukan pengarsipan mengenai Surat Perintah Membayar dengan benar.

3.2 Saran

Penulis berharap untuk periode magang selanjutnya yang diberi kesempatan untuk bisa magang di Perwakilan Badan Pengawasan Keuangan dan Pembangunan Provinsi Kepulauan Riau agar dapat mengikuti peraturan yang ditetapkan oleh instansi maupun pihak kampus serta menjunjung tinggi sopan santun dimanapun ditempatkan selama pelaksanaan magang.

4. Lampiran

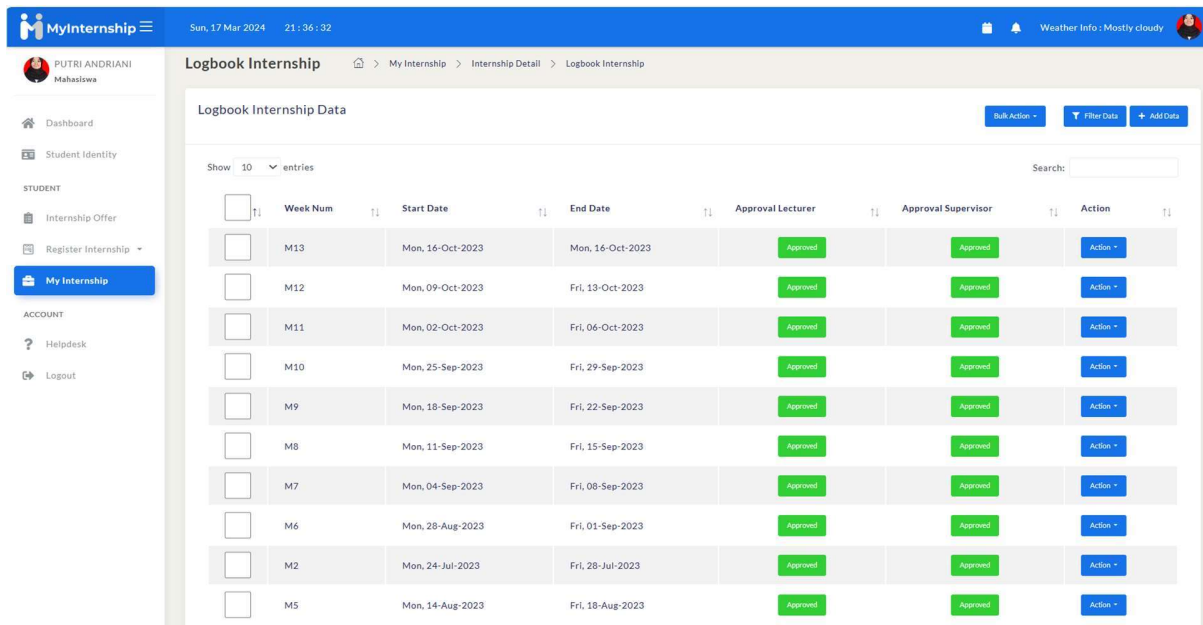
4.1 Lampiran A Log Book



Logbook Internship Data

Showing 31 to 33 of 33 entries

Week Num	Start Date	End Date	Approval Lecturer	Approval Supervisor	Action
M4	Mon, 07-Aug-2023	Fri, 11-Aug-2023	Approved	Approved	Action
M3	Mon, 31-Jul-2023	Fri, 04-Aug-2023	Approved	Approved	Action
M1	Mon, 17-Jul-2023	Fri, 21-Jul-2023	Approved	Approved	Action



Logbook Internship Data

Showing 10 of 33 entries

Week Num	Start Date	End Date	Approval Lecturer	Approval Supervisor	Action
M13	Mon, 16-Oct-2023	Mon, 16-Oct-2023	Approved	Approved	Action
M12	Mon, 09-Oct-2023	Fri, 13-Oct-2023	Approved	Approved	Action
M11	Mon, 02-Oct-2023	Fri, 06-Oct-2023	Approved	Approved	Action
M10	Mon, 25-Sep-2023	Fri, 29-Sep-2023	Approved	Approved	Action
M9	Mon, 18-Sep-2023	Fri, 22-Sep-2023	Approved	Approved	Action
M8	Mon, 11-Sep-2023	Fri, 15-Sep-2023	Approved	Approved	Action
M7	Mon, 04-Sep-2023	Fri, 08-Sep-2023	Approved	Approved	Action
M6	Mon, 28-Aug-2023	Fri, 01-Sep-2023	Approved	Approved	Action
M2	Mon, 24-Jul-2023	Fri, 28-Jul-2023	Approved	Approved	Action
M5	Mon, 14-Aug-2023	Fri, 18-Aug-2023	Approved	Approved	Action



No.FO.8.4.3.1-V2 Format Laporan Magang

23 Maret 2020

MyInternship | Sun, 17 Mar 2024 | 21:36:53 | Weather Info: Mostly cloudy

PUTRI ANDRIANI Mahasiswa

Dashboard | Student Identity | STUDENT | Internship Offer | Register Internship | **My Internship** | ACCOUNT | Helpdesk | Logout

Logbook Internship

Logbook Internship Data

Bulk Action | Filter Data | Add Data

Show 10 entries

Week Num	Start Date	End Date	Approval Lecturer	Approval Supervisor	Action
M24	Mon, 01-Jan-2024	Fri, 05-Jan-2024	Waiting for Approval	Waiting for Approval	Action
M23	Mon, 25-Dec-2023	Fri, 29-Dec-2023	Approved	Approved	Action
M22	Mon, 18-Dec-2023	Fri, 22-Dec-2023	Approved	Approved	Action
M21	Mon, 11-Dec-2023	Fri, 15-Dec-2023	Approved	Approved	Action
M19	Mon, 27-Nov-2023	Fri, 01-Dec-2023	Approved	Approved	Action
M18	Mon, 20-Nov-2023	Fri, 24-Nov-2023	Approved	Approved	Action
M17	Mon, 13-Nov-2023	Fri, 17-Nov-2023	Approved	Approved	Action
M16	Mon, 06-Nov-2023	Fri, 10-Nov-2023	Approved	Approved	Action
M15	Mon, 30-Oct-2023	Fri, 03-Nov-2023	Approved	Approved	Action
M14	Mon, 23-Oct-2023	Fri, 27-Oct-2023	Approved	Approved	Action

MyInternship | Sun, 17 Mar 2024 | 21:37:12 | Weather Info: Mostly cloudy

PUTRI ANDRIANI Mahasiswa

Dashboard | Student Identity | STUDENT | Internship Offer | Register Internship | **My Internship** | ACCOUNT | Helpdesk | Logout

Logbook Internship

Logbook Internship Data

Search:

Show 10 entries

Week Num	Start Date	End Date	Approval Lecturer	Approval Supervisor	Action
M34	Mon, 11-Mar-2024	Fri, 15-Mar-2024	Waiting for Approval	Waiting for Approval	Action
M33	Mon, 04-Mar-2024	Fri, 08-Mar-2024	Waiting for Approval	Waiting for Approval	Action
M32	Mon, 26-Feb-2024	Fri, 01-Mar-2024	Waiting for Approval	Waiting for Approval	Action
M31	Mon, 19-Feb-2024	Fri, 23-Feb-2024	Waiting for Approval	Waiting for Approval	Action
M30	Mon, 12-Feb-2024	Fri, 16-Feb-2024	Waiting for Approval	Waiting for Approval	Action
M29	Mon, 05-Feb-2024	Fri, 09-Feb-2024	Waiting for Approval	Waiting for Approval	Action
M28	Mon, 29-Jan-2024	Fri, 02-Feb-2024	Waiting for Approval	Waiting for Approval	Action
M27	Mon, 22-Jan-2024	Fri, 26-Jan-2024	Waiting for Approval	Waiting for Approval	Action
M26	Mon, 15-Jan-2024	Fri, 19-Jan-2024	Waiting for Approval	Waiting for Approval	Action
M25	Mon, 08-Jan-2024	Fri, 12-Jan-2024	Waiting for Approval	Waiting for Approval	Action



No.FO.8.4.3.1-V2 Format Laporan Magang

23 Maret 2020

The screenshot shows the MyInternship web application interface. The user is logged in as PUTRI ANDRIANI, Mahasiswa. The interface includes a sidebar with navigation options: Dashboard, Student Identity, STUDENT (Internship Offer, Register Internship, My Internship), and ACCOUNT (Helpdesk, Logout). The main content area displays a table of internship records with columns for Week Num, Start Date, End Date, Approval Lecturer, Approval Supervisor, and Action. The table shows 10 records, with the first two (M34 and M33) having 'Approved' status for both lecturer and supervisor, and the remaining eight (M32 to M26) having 'Approved' status for the lecturer and 'Waiting for Approval' status for the supervisor.

Week Num	Start Date	End Date	Approval Lecturer	Approval Supervisor	Action
M34	Mon, 11-Mar-2024	Fri, 15-Mar-2024	Approved	Approved	Action
M33	Mon, 04-Mar-2024	Fri, 08-Mar-2024	Approved	Approved	Action
M32	Mon, 26-Feb-2024	Fri, 01-Mar-2024	Approved	Waiting for Approval	Action
M31	Mon, 19-Feb-2024	Fri, 23-Feb-2024	Approved	Waiting for Approval	Action
M30	Mon, 12-Feb-2024	Fri, 16-Feb-2024	Approved	Waiting for Approval	Action
M29	Mon, 05-Feb-2024	Fri, 09-Feb-2024	Approved	Waiting for Approval	Action
M28	Mon, 29-Jan-2024	Fri, 02-Feb-2024	Approved	Waiting for Approval	Action
M27	Mon, 22-Jan-2024	Fri, 26-Jan-2024	Approved	Waiting for Approval	Action
M26	Mon, 15-Jan-2024	Fri, 19-Jan-2024	Approved	Waiting for Approval	Action

4.2 Lampiran B Deskripsi Produk yang Dihasilkan

INFRASTRUKTUR MARITIM MERESPON

Perubahan Iklim, Kenaikan Permukaan Laut, dan Perdagangan Global

Latar Belakang

1. Perkembangan Kawasan Pelabuhan
2. Tantangan Adaptasi terhadap Perubahan Iklim
3. Implikasi Kebijakan Iklim dan Skenario Bisnis

Tujuan

Mewujudkan Indonesia sebagai negara maritim yang besar, kuat, dan makmur melalui pengambilan identitas Indonesia sebagai bangsa maritim yang memiliki infrastruktur yang handal dan adaptif terhadap isu perubahan iklim



Kesimpulan

Infrastruktur maritim yang tangguh dan adaptif terhadap perubahan iklim serta kenaikan permukaan laut sangat penting untuk menjaga konektivitas ekonomi global dan meminimalkan risiko bencana. Kolaborasi antara pemerintah dan industri diperlukan untuk memastikan infrastruktur maritim yang berkelanjutan dan mendukung perdagangan internasional secara efektif.

Manfaat

- Solusi alternatif mengatasi permasalahan perubahan iklim terhadap perdagangan global
- Membangun Indonesia sebagai pusat poros maritim dunia dengan meningkatkan kembali perdagangan laut dengan dukungan infrastruktur yang handal dengan mengedepankan efisiensi pembiayaan dan investasi disektor pelabuhan

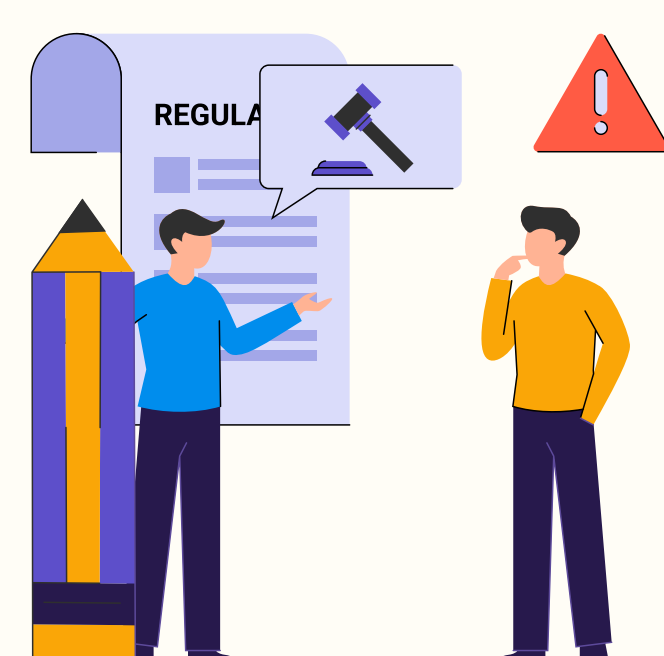
Referensi

- Burke, M., Hsiang, S. M., dan Miguel, E. 2015. Global non-linear effect of temperature on economic production. *Nature*, 527 (7577): 235-239.
- Choirul, A., Vega. 2020. Penanganan Muatan Peti Kemas Guna Menunjang Keselamatan Kapal Selama Berlayar. *Majalah Ilmiah Gema Maritim*. 22 (1): 17-26.
- Perdana, Y. R., Soemardjito, J. 2016. Analisis Asal Tujuan Komoditi Utama Antar Wilayah Pulau Jawa, Kalimantan, dan Nusa Tenggara Timur, *Jurnal Penelitian Transportasi Multimoda*, 14 (1): 1-10

Pihak yang Terlibat



Pengelola Pelabuhan



Regulator



Pemilik Kapal



Pemilik Modal

Tim Penyusun:

Sutra Intan
Putri Andriani
Anggi Sherina K D

Dosen Pendamping:

Naufal Abdurrahman Prasetyo, ST, MT, IPM

Terima Kasih Kepada:

- Direktorat Jenderal Pendidikan Tinggi, Riset, dan Teknologi
- Politeknik Negeri Batam