

**EFEKTIFITAS GUDANG LINI 1 TERHADAP KEGIATAN
DELIVERY CARGO GUNA MENGURANGI *DWELLING TIME*
DI PELABUHAN TANJUNG EMAS SEMARANG**



**PROGRAM STUDI KETATALAKSANAAN ANGKUTAN LAUT DAN
KEPELABUHANAN DIPLOMA IV
POLITEKNIK ILMU PELAYARAN
SEMARANG**

2019

HALAMAN PERSETUJUAN

**EFEKTIFITAS GUDANG LINI 1 TERHADAP KEGIATAN *DELIVERY*
CARGO GUNA MENGURANGI *DWELLING TIME* DI PELABUHAN
TANJUNG EMAS SEMARANG**

DISUSUN OLEH :

WAHYU SETYO UTOMO
52155897 K

Telah disetujui dan diterima, selanjutnya dapat diujikan di depan

Dewan Penguji Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang,

.....2019

Dosen Pembimbing I
Materi



Ir. FITRI KENSIWLM.Pd.
Penata Tk.I (III/d)
NIP. 19660721 199203 2 001

Dosen Pembimbing II
Metodologi dan Penulisan



ABDI SENO.M.Mar.E
Penata Tk.I (III/d)
NIP. 19710421 199903 1 002

Mengetahui
Ketua Program Studi KALK



Dr. WINARNO, S.S.T., M.H
Penata Tingkat I, III/d
NIP. 19760208 200212 1 003

HALAMAN PENGESAHAN

EFEKTIFITAS GUDANG LINI 1 TERHADAP KEGIATAN *DELIVERY CARGO* GUNA MENGURANGI *DWELLING TIME* DI PELBUHAN TANJUNG EMAS SEMARANG

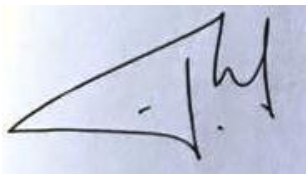
WAHYU SETYO UTOMO
52155897 K

Telah Diujikan Dan Disahkan oleh Dewan Penguji

Serta Dinyatakan Lulus Dengan Nilai.....

Pada tanggal.....

Penguji I



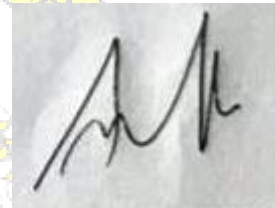
SRI SUYANTI, S.S., M.Pd.
Penata Tk. I (III/d)
NIP. 19560822 197903 2 001

Penguji II



Ir. FITRI KENSIWI, M.Pd.
Penata Tk. I (III/d)
NIP. 19660721 199203 2 001

Penguji III



ROMANDA ANAS AMRULLAH, S.S.T., M.M.
Penata Muda Tk. I (III/b)
NIP. 19840623 201012 1 005

Dikukuhkan oleh :

DIREKTUR POLITEKNIK ILMU PELAYARAN SEMARANG

Dr. Capt. MASHUDI ROFIK, M.Sc

Pembina Tk. I (IV/b)
NIP. 19760208 200212 1 003

HALAMAN PERNYATAAN

Yang bertanda tangan di bawah ini :

Nama : WAHYU SETYO UTOMO

NIT : 52155897 K

Program Studi : KALK

Menyatakan bahwa skripsi yang saya buat dengan judul "EFEKTIFITAS GUDANG LINI 1 TERHADAP KEGIATAN *DELIVERY CARGO* GUNA MENGURANGI *DWELLING TIME* DI PELABUHAN TANJUNG EMAS SEMARANG" adalah benar hasil karya Saya bukan jiplakan skripsi dari orang lain dan Saya bertanggung jawab terhadap judul maupun isi dari skripsi ini. Bilamana terbukti merupakan jiplakan dari orang lain maka Saya bersedia membuat skripsi dengan judul baru dan atau menerima sanksi lain.

Semarang, 2019

Yang menyatakan

WAHYU SETYO UTOMO
52155897 K

MOTTO

1. Hidup ini bukan tentang apa yang engkau miliki atau seberapa tinggi harkat dan martabatmu, melainkan tentang apa yang telah engkau berikan sebagai baktimu kepada Tuhan dan semuanya.
2. Berusaha tanpa berdoa adalah sombong, berdoa tanpa berusaha adalah nol.
3. Nilailah orang karena sikap dan perbuatannya dan jangan hanya menilai seseorang karena materi yang dimiliki karena itu hanya sesaat saja.
4. Gagallah sebanyak mungkin, asalkan keberhasilan lebih besar dari semua kegagalan.
5. Doa terindah adalah doa Ibu, tangis terharu adalah tangis Ibu, perjuangan terheroik adalah perjuangan Ibu, Ibu lah yang suci menuju surgamu kelak.
6. Dunia adalah penyihir yang lebih hemat dari Harut maupun Marut dan kamu harus menghindarinya (Nabi Muhammad SAW).
7. Orang tidak bisa mengabdikan kepada Tuhan dengan tidak mengabdikan kepada sesama manusia. Tuhan bersemayam di gubuknya si miskin.
8. Sabar, karena yang terbaik itu butuh perjuangan yang besar dan waktu yang tidak sebentar.

HALAMAN PERSEMBAHAN

Segala puji syukur kepada ALLAH SWT yang telah memberikan rahmat dan hidayah-Nya sehingga penulis dapat menyelesaikan skripsi ini. Selain itu dalam pelaksanaan penyusunan skripsi ini penulis banyak mendapatkan bimbingan dan dukungan dari berbagai pihak. Oleh karena itu pada kesempatan ini penulis ingin mempersembahkan skripsi yang telah penulis susun ini kepada :

1. Bapak dan Ibu tercinta, Eko Waluyo dan Saripah yang selalu memberikan cinta, kasih sayang dan doa restu yang tiada henti kepada anaknya.
2. Adik tercinta , Meylsa Ayu Permadani serta keluarga besar yang selalu member semangat.
3. Seluruh teman-teman taruna kota Rembang dan anggota mabes KB Fikri, Septa, Ilham, Azki, Ego, Kombang, Jevri, Andreas, Koes, yang selalu menemani dalam mengerjakan skripsi.
4. Ayu Maharani yang sudah memberi semangat dalam pembuatan skripsi.
5. Seluruh karyawan Pelabuhan Tanjung Emas Semarang yang sudah memberikan saya banyak ilmu ketika saya melakukan praktek darat yang tidak bisa saya sebutkan satu per satu.
6. Lutfi Yanuar dan Made adi, teman magang yang selalu sabar dan menemani dikala saya melaksanakan praktek darat.
7. Kepada semua pihak yang sudah membantu dalam proses pengerjaan skripsi ini.

KATA PENGANTAR

Puji Syukur penulis panjatkan kehadiran Allah SWT atas segala limpahan rahmat dan karunia yang diberikan, sehingga penulis dapat menyusun dan menyelesaikan penulisan skripsi ini. Skripsi yang berjudul “Efektifitas Gudang Lini 1 Terhadap Kegiatan *Delivery Cargo* guna Mengurangi *Dwelling Time* di Pelabuhan Tanjung Emas Semarang”.

Penyusunan skripsi ini merupakan salah satu syarat guna menyelesaikan pendidikan program D.IV tahun ajaran 2018-2019 Politeknik Ilmu Pelayaran (PIP) Semarang, juga merupakan salah satu kewajiban bagi taruna yang akan lulus dengan memperoleh gelar Sarjana Terapan Pelayaran.

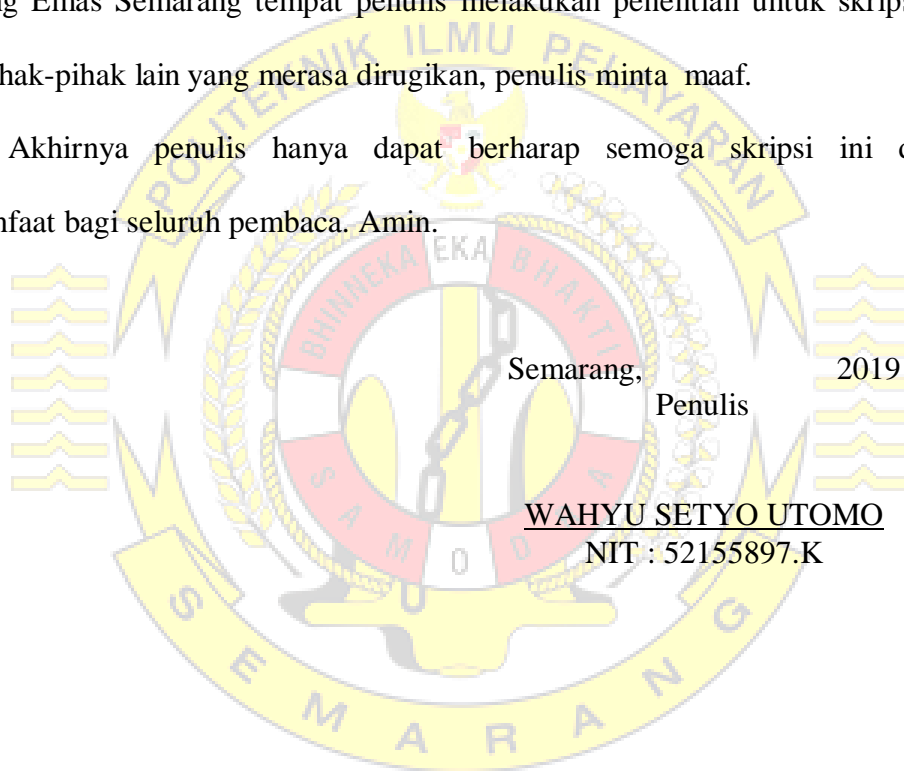
Dalam penyusunan skripsi ini, penulis banyak mendapat bimbingan serta bantuan dari berbagai pihak. Oleh karena itu, dalam kesempatan ini perkenalkanlah penulis menyampaikan ucapan terima kasih kepada Yth :

1. Dr. Capt. Mashudi Rofik, M.Sc selaku Direktur Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.
2. Dr. Winarno, S.S.T., M.H. selaku Ketua Program Studi KALK.
3. Ir. Fitri Kensiwi, M.Pd selaku Dosen pembimbing Materi.
4. Bapak Abdi Seno, M, Mar.E selaku Dosen pembimbing penulisan.
5. Seluruh karyawan Pelabuhan Tanjung Emas Semarang yang telah membantu penulis dalam pengumpulan data-data sehingga terselesaikannya skripsi ini.
6. Bapak dan Ibu tercinta yang selalu mendoakan dan memberikan dorongan.
7. Yang penulis banggakan teman-teman angkatan LII dan kelas KALK VIII, Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang serta taruna kota Rembang dan Anggota Mabes KALK B.

8. Semua pihak yang tidak dapat penulis sebutkan satu persatu yang telah membantu dan memberi dukungan baik secara moril maupun materil sehingga penulis dapat menyelesaikan skripsi ini dengan baik.

Penulis menyadari masih banyak kekurangan dalam skripsi ini, untuk itu penulis sangat mengharapkan saran ataupun koreksi dari para pembaca semua yang bersifat membangun demi kesempurnaan skripsi ini dan apabila dalam skripsi ini ada hal-hal yang tidak berkenan khususnya bagi pekerja di Pelabuhan Tanjung Emas Semarang tempat penulis melakukan penelitian untuk skripsi ini atau pihak-pihak lain yang merasa dirugikan, penulis minta maaf.

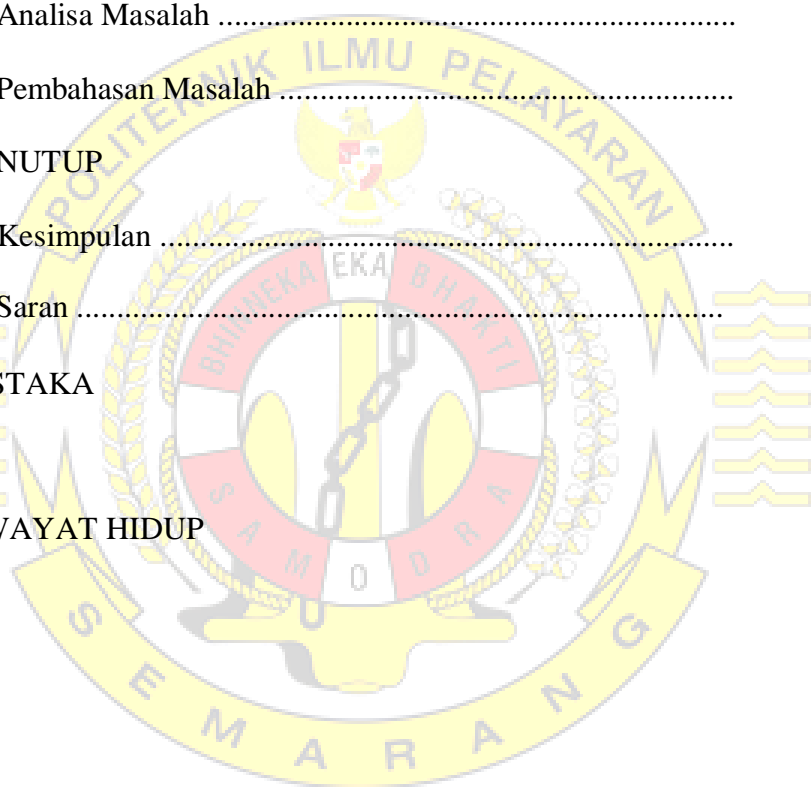
Akhirnya penulis hanya dapat berharap semoga skripsi ini dapat bermanfaat bagi seluruh pembaca. Amin.



DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL	i
HALAMAN PERSETUJUAN	ii
HALAMAN PENGESAHAN	iii
HALAMAN PERNYATAAN.....	iv
HALAMAN MOTTO	v
HALAMAN PERSEMBAHAN	vi
KATA PENGANTAR	vii
DAFTAR ISI	ix
DAFTAR GAMBAR	xi
DAFTAR TABEL.....	xii
DAFTAR LAMPIRAN	xiii
ABSTRAK	xiv
BAB I PENDAHULUAN	
A. Latar Belakang	1
B. Perumusan Masalah	2
C. Tujuan Penelitian	3
D. Manfaat Penelitian.....	3
E. Sistematika Penulisan	5
BAB II LANDASAN TEORI	
A. Tinjauan Pustaka	7
B. KerangkaPikir	23
BAB III METODE PENELITIAN	

A. Lokasi dan Tempat Penelitian	25
Metode Penelitian	25
B. Sumber Data	27
C. Metode Pengumpula Data	28
D. Teknik Analisis Data	30
BAB IV ANALISA HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN	
A. Gambaran Umum Objek Penelitian.....	32
B. Analisa Masalah	40
C. Pembahasan Masalah	45
BAB V PENUTUP	
A. Kesimpulan	56
B. Saran	57
DAFTAR PUSTAKA	
LAMPIRAN	
DAFTAR RIWAYAT HIDUP	



DAFTAR GAMBAR

Gambar 2.1 Kerangka Pikir.....	24
Gambar 4.1 Struktur Organisasi.....	37
Gambar 4.3 Gudang sebagai tempat penyimpanan barang.....	42



DAFTAR TABEL

Tabel 4.1 Data keterlambatan pengirima cargo.....	40
---	----



DAFTAR LAMPIRAN

Lampiran 1 Hasil Wawancara



ABSTRAK

Wahyu Setyo Utomo, 2019, NIT : 52155897 K, “*Efektifitas gudang lini 1 terhadap kelancaran delivery cargo guna mengurangi dwelling time di Pelabuhan Tanjung Emas Semarang*”. Skripsi Jurusan Ketatalaksanaan Angkutan Laut dan Kepelabuhanan, Program Diploma IV, Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang, Pembimbing 1 : Ir. Fitri Kensiwi, M.Pd dan Pembimbing II : Abdi Seno, M.Si, M.Mar.E.

Delivery cargo merupakan suatu pekerjaan memindahkan barang dari timbunan atau tempat penumpukan di gudang, menyerahkan sampai tersusun di atas kendaraan dan mengirimkannya sampai gudang penerima (*consignee*). Kegiatan pengiriman barang yang berupa pupuk yang dilakukan PT.PUSRI (Pupuk Sriwijaya) dari gudang lini I ke tiap-tiap cabang gudang penerima diseluruh I donesia. Masalah yang dihadapi pada kegiatan *deliver cargo* adalah terjadinya keterlambatan dalam proses pengiriman barang.

Metode yang dipakai peneliti adalah penelitian kualitatif, yang menekankan pada aspek pemahaman secara mendalam terhadap suatu masalah. Teknik analisis mendalam, yang dilakukan untuk mengkaji masalah secara kasus per kasus. Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui peran, hambatan yang dihadapi pada kegiatan *delivery cargo* pada gudang lini I guna mengurangi *dwelling time* di Pelabuhan Tanjung Emas Semarang serta untuk mengetahui upaya-upaya apa yang dilakukan untuk mengatasi hambatan dalam kegiatan *delivery cargo* pada gudang lini I guna mengurangi *dwelling time* di Pelabuhan Tanjung Emas Semarang

Dari hasil penelitian dapat diketahui peran gudang lini I di Pelabuhan Tanjung Emas Semarang adalah sebagai tempat penyimpanan barang yang akan dimuat maupun barang yang dibongkar dari kapal. Hambatan-hambatan yang dihadapi adalah kurangnya kesadaran pemakaian APD oleh para pekerja dan kerusakan yang dialami alat-alat di gudang lini I Pelabuhan Tanjung Emas Semarang. Upaya yang dilakukan dalam kegiatan *delivery cargo* untuk menjadi lebih efektif adalah dengan cara pengawasan rutin dan *safety meeting* serta melakukan perawatan sarana dan prasarana secara baik.

Kata kunci : *Delivery, Cargo, Gudang Lini I, Dwelling Time*

ABSTRACT

Wahyu Setyo Utomo, NIT. 52155897.K, 2019 “Effectiveness of warehouse line 1 on the smooth delivery of cargo in order to reduce dwelling time at the Port of Tanjung Emas Semarang”. Mini thesis Program Diploma IV, Port and Shipping Department, Merchant Marine Polytechnic of Semarang, 1st Advisor : Ir. Fitri Kensiwi,M.Pd and 2nd Advisor: AbdiSeno,Si,M.Mar.E.

Delivery cargo is a job of moving goods from stockpiles or stockpiles in warehouses, submitting until arranged on a vehicle and sending it to the consignee warehouse. The delivery of goods in the form of fertilizer is carried out by PT. PUSRI (Pupuk Sriwijaya) from line I warehouses to each recipient warehouse branch throughout Indonesia. Problems encountered in delivering cargo activities are delays in the process of shipping goods.

The method used by researchers is qualitative research, which emphasizes the aspect of deep understanding of a problem. In-depth analysis techniques, which are carried out to assess the problem on a case-by-case basis. This study aims to determine the role, obstacles faced in the delivery cargo activities at line I warehouses in order to reduce dwelling time at the Port of Tanjung Emas Semarang and to find out what efforts are being made to overcome obstacles in delivery cargo activities at the I line warehouse to reduce dwelling time at Tanjung Emas Port, Semarang.

From the results of the research, it can be seen that the role of line I warehouses in the Port of Tanjung Emas Semarang is as a place to store goods to be loaded as well as items unloaded from the ship. The obstacles faced are the lack of awareness of the use of PPE by workers and the damage experienced by equipment in the line I warehouse of Tanjung Emas Port, Semarang. Efforts made in delivery cargo activities to be more effective are by routine supervision and safety meetings and good maintenance of facilities and infrastructure.

keywords : *Delivery, Cargo, warehouse line I, Dwelling Time*

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar belakang

Pelabuhan adalah tempat yang terdiri dari daratan dan perairan disekitarnya dengan batasan-batasan tertentu sebagai tempat kegiatan pemerintah dan kegiatan ekonomi yang dipergunakan tempat kapal bersandar, berlabuh, naik turun penumpang dan atau bongkar muat barang yang dilengkapi dengan fasilitas keselamatan pelayaran dan kegiatan penunjang pelabuhan, serta sebagai tempat perpindahan intra dan antar moda transportasi. (Kepmenhub No.KM.26 Tahun 1998).

Menurut Suranto (2004:105), gudang adalah suatu tempat atau bangunan beratap yang dipergunakan untuk menimbun, menyimpan dan mengepak suatu barang, dengan tujuan agar barang-barang tersebut terhindar dari kerusakan dan kehilangan akibat ulah manusia, binatang, serangga, maupun karena suhu atau cuaca.

Menurut Djoko (2003), *delivery* adalah kegiatan pengalihan kepemilikan fisik suatu barang, seperti pengalihan kepemilikan dari pengirim ke perusahaan pengangkutan, dari perusahaan pengangkutan yang satu ke perusahaan yang lain, atau dari perusahaan pengangkutan ke penerima barang.

Menurut Sudjarmika (2006), muatan kargo atau *cargo* adalah segala macam barang dan barang dagangan (*goods and merchandice*) yang

diperintahkan kepada pengangkut untuk diangkut dengan kapal, guna diserahkan kepada orang atau badan hukum di pelabuhan tujuan.

Dwelling Time menurut Direktorat jendral Perhubungan Laut (2009), adalah besarnya waktu berhenti tiap kendaraan pada perhentian sepanjang rute akan mempengaruhi efisiensi dari sistem angkutan secara keseluruhan.

Berdasarkan pengamatan penulis selama praktek darat terdapat keterlambatan *delivery cargo* pada bulan September 2017 sampai Desember 2018 di Pelabuhan Tanjung Emas Semarang. Terdapat keterlambatan barang dari bulan September sampai Februari adalah 550 unit. Keterlambatan tertinggi adalah pada bulan Desember 2017 dan keterlambatan terendah terjadi pada bulan September. Kemudian total keterlambatan *Delivery Cargo* pada ke 6 bulan diatas mencapai 550 dari total barang yang terkirim. Dapat disimpulkan bahwa angka keterlambatan *delivery cargo* pada gudang lini 1 di Pelabuhan Tanjung Emas Semarang relative tinggi.

Berdasarkan uraian diatas, maka penulis melihat adanya ketidaksesuaian kegiatan *delivery cargo* dengan kejadian dilapangan. Oleh sebab itu penulis tertarik untuk melakukan penelitian dengan judul “**Efektifitas gudang lini 1 terhadap kegiatan *Delivery Cargo* guna mengurangi *Dwelling Time* di Pelabuhan Tanjung Emas Semarang**”.

B. Perumusan Masalah

Dari latar belakang masalah yang diuraikan dan dijelaskan di atas tentang kegiatan *delivery Cargo* dan permasalahan yang terjadi maka peneliti membuat perumusan masalah sebagai berikut:

1. Bagaimana peran Gudang lini 1 terhadap kegiatan *Delivery Cargo* di Pelabuhan Tanjung Emas Semarang selama ini ?
2. Faktor apa saja yang menjadi hambatan kegiatan *Delivery Cargo* di Gudang lini 1 sebagai pengaruh terjadinya *Dwelling Time* ?
3. Bagaimana upaya yang dapat dilakukan untuk kegiatan *Delivery Cargo* di Pelabuhan Tanjung Emas Semarang dapat berjalan dengan efektif ?

C. Tujuan Penelitian

Dalam setiap penulisan skripsi harus kita tentukan tujuan agar skripsi yang telah dibuat lebih memiliki daya guna. Tujuan penelitian tidak dapat dipisahkan dan latar belakang penelitian dan rumusan masalah. Ada beberapa tujuan yang dapat diperoleh dalam penyusunan skripsi ini, antara lain:

1. Untuk mengetahui peran gudang lini 1 guna mengurangi *dwelling time* di Pelabuhan Tanjung Emas Semarang.
2. Untuk mengetahui faktor pada kegiatan *delivery cargo* pada gudang lini 1 guna mengurangi *dwelling time* di Pelabuhan Tanjung Emas Semarang.
3. Untuk mengetahui upaya-upaya yang dapat dilakukan untuk mengatasi hambatan dalam kegiatan *delivery cargo* di gudang lini 1 guna mengurangi *dwelling time* di Pelabuhan Tanjung Emas Semarang.

D. Manfaat Penelitian

Penelitian ini diharapkan akan memberikan manfaat dan sumbangan yang berarti bagi pihak-pihak yang terkait dengan dunia kepelabuhanan, dunia keilmuan dan pengetahuan serta bagi perorangan. Beberapa manfaat penelitian ini yaitu:

1. Manfaat secara teoritis

Sebagai kontribusi atau masukan yang bermanfaat dalam pengembangan ilmu yang berhubungan dengan pengaruh efektifitas gudang terhadap kegiatan *delivery cargo* guna mengurangi *dwelling time*.

2. Manfaat praktis

- a. Bagi Lembaga Pendidikan

Peneliti ini dapat menambahkan pembendaharaan perpustakaan Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang dan menjadi sumber bacaan maupun referensi bagi pihak yang membutuhkan.

- b. Bagi Pihak Gudang

Hasil penelitian ini dapat menjadi referensi tambahan dalam mencari dan menyelesaikan masalah terutama pada efektifitas gudang terhadap kegiatan *delivery cargo* guna mengurangi *dwelling time* yang dapat meningkatkan kinerja pihak gudang dalam membantu menyelesaikan masalah tersebut.

- c. Bagi Pembaca

Untuk memberikan motivasi ilmu pengetahuan sehingga para pembaca dapat memahami dan mengerti tentang efektifitas gudang terhadap kegiatan *delivery cargo* guna mengurangi *dwelling time*.

E. Sistematika Penulisan

Adapun sistematika penulisan ini dibagi menjadi lima bab, dimana masing-masing bab saling berkaitan satu sama lainnya sehingga akan pokok permasalahan, pembahasan masalah serta pembahasan dalam penelitian ini. Sistematika penulisannya adalah sebagai berikut:

BAB I PENDAHULUAN

Pada bab ini terdiri dari latar belakang, perumusan masalah, tujuan penelitian, manfaat penelitian, sistematika penulisan. Latar belakang masalah berisi tentang alasan memilih judul dan pentingnya judul skripsi dan diuraikan BAB-pokok pikiran tentang judul yang dipilih. Perumusan masalah adalah uraian tentang masalah yang diteliti. Ruang lingkup masalah berisi tentang ruang lingkup penelitian. Tujuan penelitian berisi tujuan spesifik yang ingin dicapai melalui kegiatan penelitian. Manfaat penelitian berisi uraian tentang manfaat yang diperoleh dari hasil penelitian bagi pihak-pihak yang terkait.

BAB II LANDASAN TEORI

Pada bab ini penulis menjelaskan teori-teori yang ada kaitannya dengan topic yang dibahas oleh peneliti dengan menggunakan sumber-sumber data yang diperoleh dari buku-buku yang berkaitan dengan topic pembahasan penelitian. Diantaranya adalah tentang pergudangan, muatan (*cargo*) dan *delivery cargo*.

BAB III METODE PENELITIAN

Pada bab ini terdiri dari lokasi dan tempat penelitian, metode penelitian, sumber data, metode pengumpulan data, metode analisis data. Waktu dan tempat penelitian menerangkan lokasi dan waktu dimana dan kapan penelitian dilakukan. Metode pengumpulan data merupakan cara yang dipergunakan untuk mengumpulkan data yang dibutuhkan. Sumber data merupakan sumber dimana data itu diambil.

BAB IV HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN MASALAH

Pada bab ini ^{peneliti} menyajikan data-data yang diambil dari lapangan yang berupa survei pada waktu peneliti melaksanakan penelitian. Hasil dan pembahasan dari temuan peneliti tentang kegiatan operasional *delivery cargo* pada gudang lini 1 di Pelabuhan Tanjung Emas Semarang. Pembatasan masalah berisi tentang penyelesaian pengamatan dari permasalahan dan pembahasan secara garis besar dan tetap pada batasan yang telah dijabarkan.

BAB V PENUTUP

Pada bab ini berisi kesimpulan dan saran dari pembahasan penelitian. Kesimpulan merupakan hasil pemikiran yang deduktif dari hasil penelitian. Pemaparan kesimpulan dilakukan secara kronologis, jelas dan singkat. Saran merupakan sumbangan pemikiran peneliti sebagai alternatif terhadap upaya pemecahan masalah.

BAB II

LANDASAN TEORI

A. Tinjauan Pustaka

1. Efektifitas

Menurut Ravianto dalam Masruri (2014:11), Efektifitas adalah seberapa baik pekerjaan yang dilakukan, sejauh mana orang menghasilkan keluaran sesuai dengan yang diharapkan. Ini berarti apabila suatu pekerjaan dapat diselesaikan dengan perencanaan, baik dalam waktu, biaya maupun mutunya, maka dapat dikatakan efektif. Sedangkan Gibson dalam Bungkaes (2013:46), Efektifitas adalah penilaian yang dibuat sehubungan dengan prestasi individu, kelompok, dan organisasi. Makin dekat prestasi mereka terhadap prestasi yang diharapkan (standar), maka makin lebih efektif dalam menilai mereka.

Dari beberapa pendapat diatas mengenai efektifitas, dapat disimpulkan bahwa efektifitas adalah seberapa baik pekerjaan yang dilakukan dan penilaian yang dibuat sehubungan dengan prestasi individu, kelompok, dan organisasi agar berjalan sesuai dengan apa yang diharapkan.

2. Gudang

Gudang dapat didefinisikan sebagai tempat yang dibebani untuk menyimpan barang yang akan digunakan dalam produksi sampai barang diminta sesuai jadwal. Selain itu gudang juga dapat diguakan sebagai sarana atau tempat jual beli (pasar) hasil produksi. Sejak dulu, gudang

berfungsi sebagai *buffer* atau penyeimbang dan untuk menentukan langkah selanjutnya suatu perusahaan. Menurut suranto (2004:105), gudang adalah suatu tempat atau bangunan beratap yang di pergunakan untuk menimbun, menyimpan dan mengepak suatu barang, dengan tujuan agar barang-barang tersebut terhindar dari kerusakan dan kehilangan akibat ulah manusia, binatang, serangga, maupun karna suhu atau cuaca.

Kemudian Suyono (2003:291), mendefinisikan gudang yaitu tempat menyimpan barang yang akan dimuat atau setelah dibongkar dari kapal. Gudang terdiri dari berbagai jenis dilihat dari berbagai sudut. Gudang dapat dibagi menurut wilayah bea cukai, lamanya penyimpanan muatan, jenis muatan dan bentuknya. Pergudangan, menurut Noerharyono (2000:4) gudang adalah suatu kegiatan pengurusan barang yang meliputi menerima barang, menyimpan sesuai dengan persyaratan, memelihara barang, memelihara kebersihan ruang tempat penyimpanan barang, mengeluarkan barang sesuai dengan keperluan, mengurus administrasinya dan mempertanggungjawabkan pengurusan tersebut.

Pada umumnya gudang perusahaan berada dalam ruangan pada suatu pabrik, namun sekarang lapangan terbuka juga dapat dijadikan gudang tergantung dengan barang apa yang akan diletakkan atau di simpan di lapangan tersebut.

a. Jenis-jenis gudang

1) Berdasarkan tempat penyimpanannya

a) Penyimpanan bahan baku

Gudang akan menyimpan setiap material yang dibutuhkan atau digunakan untuk proses produksi. Lokasi gudang umumnya berada dalam bangunan pabrik, sehingga perusahaan dapat menghemat biaya gudang karena tidak memerlukan bangunan khusus untuk dijadikan gudang.

b) Penyimpanan barang setengah jadi

Dalam industri manufaktur, kita sering menemui bahwa benda kerja harus melalui beberapa macam operasi dalam pengerjaannya. Prosedur demikian harus sering pula terhenti karena dari suatu operasi berikutnya waktu pengerjaannya tidaklah sama. Akibatnya, barang atau material harus menunggu sampai atau operator berikutnya siap mengerjakannya.

c) Penyimpanan produksi jadi

Gudang ini disebut pula gudang dengan fungsi menyimpan produk-produk yang telah jadi atau telah selesai dikerjakan. Didalam penggudangan ini ada produk yang tahan lama dan sebaliknya. Dan bentuk gudang ini tergantung pada variasi yang berbeda-beda, seperti lingkaran, persegi dan lain-lain.

2) Berdasarkan segi pemanfaatannya

Dalam arti ekonomi pergudangan dapat menciptakan kegunaan waktu (*time utility*). Ini berarti nilai atau kegunaan barang dapat ditingkatkan melalui penyimpanan dengan pencapaian suatu keseimbangan yang lebih baik antara penawaran dan permintaan. Faktor gudang sebagai salah satu faktor mata rantai dalam dunia perdagangan cukup menentukan kelancaran arus barang dan berdasarkan pelayanan yang diberikan.

Gudang ditinjau dari segi pemanfaatannya secara garis besar dapat dibagi dalam dua kelompok, yaitu *private warehouse* dan *public warehouse*. Ruang untuk penimbunan barang yang tergolong dalam *public warehouse*, antara lain :

- a) *General purpose warehouse*, yaitu fasilitas pergudangan yang biasanya diusahakan di daerah *market* atau *distributor center*, khususnya penimbunan barang dalam penyaluran selanjutnya ke *manufacture*, *whole seller*, atau pengecer.
- b) *Special commodity warehouse*, yang umumnya untuk penimbunan hasil pertanian (*agriculture*) dan biasanya dibangun di daerah produksi pertanian dan untuk kepentingan para pedagang perantara atau produsen.
- c) *Field warehouse*, pada hakekatnya merupakan *private warehouse* yang berada jauh atau tidak ada *public warehouse*, sehingga *private warehouse* tersebut

diselenggarakan sebagai *public warehouse* oleh pihak ketiga.

- d) *Bonded warehouse*, yaitu gudang yang dibangun di suatu daerah tertentu tetapi berada dalam pengawasan bea dan cukai dan berfungsi untuk menimbun, memproses, *re-packing*, dan lain-lain. Barang-barang yang diproses tidak dikenakan bea atau pungutan, tetapi pada saat keluar dari daerah tersebut barang dikenakan bea atau pungutan sesuai dengan ketentuan yang ada.
- e) *Cold storage*, yaitu gudang untuk barang-barang yang mudah rusak akibat pembusukan atau perubahan suhu, dimana sebagai pengamanan diperlukan alat pengontrol *temperature* kelembapan udara atau sistem ventilasi sendiri.
- f) Gudang api, yaitu gudang yang disediakan khusus untuk penimbunan barang-barang yang berbahaya karena mudah terbakar, eksplosif dan lain-lain.
- g) Gudang *entreport*, yaitu gudang yang dapat digunakan untuk penimbunan barang-barang, sementara barang belum dilunasi atau belum terselesaikan bea masuknya. Gudang *entereport* ini terbagi dua, yaitu gudang *entereport* pemerintah dan *entereport* swasta.

- 3) Berdasarkan lokasi pelayaran

Pilihan lokasi gudang juga erat hubungannya dengan organisasi perusahaan pergudangan, apakah lokasi gudang itu sekaligus sebagai kantor pusat perusahaan atau khususnya hanya sebagai tempat penyimpanan barang. Diantaranya:

a) Gudang Lini I

Gudang tempat penyimpanan barang baik yang baru diturunkan atau untuk sementara menunggu barang diangkut atau ke kapal laut. Barang yang ada didalamnya masih berada dalam pengawasan bea cukai, barang dapat dipindahkan ke tempat lain setelah diperiksa oleh pihak pabean.

b) Gudang Lini II

Gudang ini hanya digunakan untuk penyimpanan dan penumpukan barang selama barang-barang itu diproses dokumennya sampai selesai, tetapi masih dalam pengawasan pihak pabean.

c) Depot

Adalah tempat konsolidasi muatan yang akan di ekspor ke luar negeri. Depot tumbuh karena berkembangnya muatan yang dikirim dengan peti kemas. Depot dapat berada di luar area pelabuhan dan juga bisa dijadikan tempat penampungan *container* kosong.

d) Gudang Muatan Berbahaya

Gudang muatan berbahaya atau gudang api dipakai untuk menampung sementara muatan atau barang-barang yang menimbulkan bahaya kebakaran. Tempat penampungan muatan berbahaya terlindung dan terpisah, dapat tertutup maupun terbuka, tergantung jenis muatan.

b. Fungsi, Peran dan Aktivitas Pergudangan

Fungsi dasar dari gudang adalah penerimaan, identifikasi dan penyortiran, penyimpanan, pengambilan barang dari penyimpanan, pengumpulan pesanan, pengemasan, pengiriman, dan pemeliharaan dokumen, adapun fungsi gudang dibentuk berdasarkan elemen berikut:

1) Media penyimpanan

Media penyimpanan digunakan untuk mendukung dan melindungi material dan membuat material dapat diakses. Media penyimpanan yang umumnya adalah rak penyimpanan, bin dan korsel berputar.

2) Mekanisme pengangkutan

Mekanisme (otomatis, semi otomatis, atau manual) digunakan untuk mengangkut muatan antara lain lokasi *input/output* dan lokasi penyimpanan. Mekanisme yang paling umum digunakan untuk rak penyimpanan adalah tipe *life truck*. Dalam penyimpanan korsel, media penyimpanan itu sendiri yang berperan sebagai mekanisme pengangkutan.

Kebijakan penyimpanan atau pencarian, menentukan letak penyimpanan untuk tiap tipe muatan. Pengawasan/control, digunakan untuk mengarahkan mekanisme pengangkutan selama operasi penyimpanan dan pencarian.

Mengoperasikan suatu pergudangan melibatkan beberapa aktivitas dan operasi yang efisien dari gudang bergantung pada seberapa baik aktivitas proses tersebut dilaksanakan. Berikut adalah aktivitas proses di gudang menerima barang. Gudang menerima barang dari pengangkutan luar atau dalam pabrik serta menerima tanggung jawab dari mereka/pengirim barang.

Ini berarti operator gudang harus:

- 1) Mengecek barang berdasarkan pemesanan dan *bill of lading*.
- 2) Mengecek kuantitas.
- 3) Mengecek kerusakan dan isi laporan kerusakan jika dibutuhkan.
- 4) Memeriksa barang jika dibutuhkan.
- 5) Mengidentifikasi barang, item diidentifikasi dengan jumlah *stock-keeping unit* (SKU) dan pencatatan kuantitas yang diterima.
- 6) Mengirim barang ke penyimpanan, barang disortir dan diletakan di tempatnya.

Barang disimpan dalam penyimpanan dan dibawah perlindungan yang baik sampai saatnya dibutuhkan. Pengambilan barang, item yang dibutuhkan dari *stock* harus dipilih dari penyimpanan dan dibawa ke area penyusunan. Penyusunan pengiriman barang yang dibuat menjadi satu pesanan dibawa bersamaan dan diperiksa jika ada kelalaian atau *error*. Pencatatan pesanan selalu diperbaharui, mengirim barang ke pengirim, pesanan dikemas, dokumen pengiriman diarsipkan dan barang dapat dimuat di kendaraan yang tepat.

Gudang harus mengoperasikan sistem informasi, suatu catatan harus diurus untuk tiap item dalam menunjukkan kuantitas stock di satu sisi, kuantitas yang diterima, kuantitas yang dikeluarkan di lokasi dalam gudang. Sistem tersebut bisa jadi sangat simple, bergantung pada informasi tulisan secara minimum dan memori manusia, atau merupakan sistem berbasis computer yang sudah berpengalaman.

Gudang melayani sebagai fasilitas konsolidasi. Karena perusahaan dapat mengangkut produk berulang kali dengan jumlah kecil ke dalam gudang, selanjutnya dilakukan konsolidasi dalam gudang menjadi beban penuh dan selanjutnya diangkut lagi sampai tujuan dan kegiatan ini dapat mengakibatkan ongkos *transport* yang rendah.

Pergudangan juga bisa bertindak sebagai tempat penggabungan produk (*product mixing*). Gudang dapat menyimpan berbagai jenis lini produk dan jika pelanggan memesan lebih dari satu tipe produk, maka gudang dapat melayaninya, kemudian produk yang berbeda-beda tersebut

diangkutnya pada satu kali pengiriman. Aktivitas ini lebih efisien dalam hal pengiriman dan pengisian pesan

Peran gudang lainnya adalah sebagai pelayan, pelayan dapat mengisi pesanan dari tempat gudang berada dan tidak perlu harus pesan ke pabrik, sehingga pemesanan dan pengiriman produk jauh lebih cepat, mengurangi kekurangan dan pada umumnya dapat melayani pelanggan dan akan berakibat meningkatnya penjualan.

Dari penjelasan diatas penulis dapat menyimpulkan bahwa gudang lini I memiliki peran yang sangat penting terhadap arus kelancaran barang, baik kelancaran barang masuk ataupun barang keluar. Pada dasarnya gudang lini I memiliki fungsi menyimpan barang yang hendak keluar dari wilayah pelabuhan. Status barang-barang yang ada di dalam gudang lini I masih dalam tanggung jawab wilayah kepabeanan. Setelah barang menyelesaikan pengurusan di kepabeanan, barang dapat di distribusikan ke masing-masing penerima ataupun diangkut ke kapal.

3. *Delivery*

Delivery adalah pekerjaan memindahkan barang dari timbunan atau tempat penumpukan di gudang atau lapangan penumpukan dan menyerahkan sampai tersusun di atas kendaraan di pintu gudang atau lapangan penumpukan. Berikut ini adalah pengertian (*delivery*) menurut para ahli dibidangnya.

- a) Menurut Suyono (2003:247), *delivery* adalah penyerahan muatan yang merupakan kegiatan menyerahkan dari dan ke wilayah pelabuhan.
- b) Menurut Asad (1992), *delivery* adalah tindakan penyerahan barang-barang yang dimiliki berdasarkan nota kepada pihak lain.
- c) Berdasarkan hasil Diklat dari PT. (Persero) Pelabuhan Indonesia (2001), *delivery* adalah suatu kegiatan penyerahan barang yang berlangsung di sisi lambung kapal atau di lapangan penumpukan dan dapat juga dilaksanakan di area lapangan tertutup (gudang).
- d) Menurut Djoko (2003), *delivery* adalah kegiatan pengalihan kepemilikan fisik suatu barang, seperti pengalihan kepemilikan dari pengirim ke perusahaan pengangkutan, dari perusahaan pengangkutan yang satu ke perusahaan yang lain, atau dari perusahaan pengangkutan ke penerima barang.
- e) Menurut Gouzali (1996), *delivery* adalah salah satu kegiatan yang dilakukan dalam pemasaran, yaitu penyerahan setiap produk yang sudah dibeli oleh pelanggan. Penyerahan ini bisa dilakukan di tempat pembelian, atau diantar sampai ke pelanggan tergantung pada perjanjian antara kedua belah pihak yaitu penjual dan pembeli.

4. *Cargo*

Cargo dapat didefinisikan sebagai barang (*goods*) yang dikirim melalui udara (pesawat terbang), laut (kapal), atau darat (truk kontainer)

yang biasanya untuk diperdagangkan, baik antar wilayah atau kota didalam negeri maupun antarnegara (internasional) yang dikenal dengan ekspor-impor. Apapun jenisnya, semua barang kiriman, kecuali benda-benda pos dan bagasi penumpang, baik yang diperdagangkan (ekspor-impor) maupun untuk keperluan lainnya (non komersial) dikategorikan sebagai *cargo*.

a. Pengertian cargo

Pengertian *cargo* menurut para ahli adalah sebagai berikut:

- 1) Menurut Sudjarmika (2006), muatan kapal atau cargo adalah segala macam barang dan barang dagangan (*goods and merchandice*) yang diperintahkan kepada pengangkut untuk diangkut dengan kapal, guna diserahkan kepada orang atau badan hukum di pelabuhan tujuan.
- 2) Menurut Arvinas (1999:35), muatan adalah seluruh jenis barang yang dapat dinaikan ke dalam kapal yang diangkut dari satu tempat ke tempat lain. Hampir seluruh jenis barang yang diperlukan oleh manusia dan dapat diangkut dengan kapal apakah berupa barang yang bersifat bahan baku atau merupakan hasil produksi dari suatu pengolahan adalah *cargo*.
- 3) Menurut F.D.C. Sudjarmiko (2006:64), muatan kapal atau cargo ialah segala macam barang dan barang dagangan (*goods and merchandice*) yang diserahkan kepada orang atau badan hukum di pelabuhan tujuannya.

4) Menurut Syharto Abdul Majid dan Eko Probo (2009:95), definisi cargo adalah semua barang yang dikirim melalui udara, laut atau darat yang biasanya untuk diperdagangkan, baik antar wilayah atau kota di dalam negeri maupun antar Negara (internasional) yang dikenal dengan istilah *ekspor-impor*.

b. Jenis-jenis *cargo* dapat digolongkan menjadi 3 (tiga) kelompok yaitu:

1) Ditinjau dari cara memuat.

Jenis *cargo* ditinjau dari cara pemuatannya dibagi menjadi beberapa kelas, yaitu:

- a) Muatan curah (*bulk cargoes*), yaitu muatan yang tidak menggunakankemasan. Contohnya adalah batubara, gandum, semen, biji besi, jagung, kopra.
- b) Muatan dingin beku (*refrigated froen cargoes*), yaitu muatan yang membutuhkan suhu tertentu yang cukup rendah. Contohnya daging, keju, buah, sayuran.
- c) Muatan cair (*liquid cargoes*), hasil minyak (*oil product*), yaitu muatan olahan dari hasil minyak. Contohnya MDF, bensin, kerosine, minyak kelapa sawit.
- d) Muatan gas (*gas cargoes*), yaitu muatan yang berupa gas. Contohnya gas Alam cair (*liquid natural gas*).

e) Muatan peti kemas (*container cargoes*), yaitu muatan yang berupa peti baja dengan ukuran standart. Contohnya peti kemas ukuran 20 feet, 40 feet.

2) Ditinjau dari sifat atau mutu.

Jenis muatan ditinjau dari sifat atau mutu dibagi kedalam beberapa kelas yaitu:

a) Muatan basah (*wet cargo*), yaitu muatan yang berbentuk cairan dan di kemas dalam drum. Drum plastik, botol, kaleng atau sejenisnya yang dapat bocor. Contohnya minuman, cat cair dan susu cair

b) Muatan kering (*dry cargo*), yaitu muatan yang tidak mengandung cairan. Contohnya kaca, besi, kelontongan, kertas, biji plastik.

c) Muatan bersih (*clean cargo*), yaitu muatan yang tidak meninggalkan kotoran. Contohnya kaca, tekstil, timah batangan.

d) Muatan kotor (*dirty cargo*), yaitu muatan yang meninggalkan kotoran. Contohnya arang, semen, aspal, terigu, kayu.

e) Muatan berbau (*odours cargo*), yaitu muatan yang mengeluarkan aroma tajam serta tidak enak dan menyebabkan kerusakan pada muatan yang lain.

Contohnya amoniak, karet mentah, ikan asin, makanan temak.

f) Muatan peka (*delicate cargo*), yaitu muatan yang mudah rusak akibat aroma bau yang lain. Contohnya tembakau, teh, kopi.

g) Muatan berbahaya (*dangerous cargo*), yaitu muatan yang mengandung resiko terhadap keselamatan jiwa manusia, kapal dan muatan lainnya. Contohnya amunisi, bahan kimia beracun, batu bara, korek api.

h) Muatan berharga (*valueables cargo*), yaitu muatan dengan bentuk kecil namun memiliki nilai yang tinggi. Contohnya elektronik, permata, jam tangan.

i) Muatan hewan (*life stock*), yaitu muatan yang berjiwa selain manusia. Contohnya sapi, kuda, babi.

3) Ditinjau dari perhitungan biaya angkut

a) Muatan berat (*heavy cargo*), yaitu muatan yang mempunyai *stowage factor* $< 1,114$ m³/ton. Contohnya semen, besi, timah, pelat baja, marmer.

b) Muatan ringan (*light cargo*), yaitu muatan yang mempunyai *stowage factor* $>1,114$ m³/ton. Contohnya beras, plywood, the, tepung tapioca tekstil.

- c) Muatan standart (*measurement cargo*) yaitu muatan yang mempunyai *stowage factor* = 1,114 m³/ton. Contohnya papan, bahan kosmetik.

5. *Dwelling Time*

Dwelling Time ini sering disebut-sebut sebagai permasalahan pada beberapa lini pengiriman barang. Utamanya adalah pada sektor pelayaran, pengiriman barang melalui laut merupakan pengiriman yang paling efisien dan efektif. Akan tetapi apabila timbul *dwelling time* yang tinggi maka tidak bisa disebut sebagai pengiriman yang efisien. Menurut Direktorat Jendral Perhubungan Laut (2009), Besarnya waktu berhenti tiap kendaraan pada perhentian sepanjang rute akan mempengaruhi efisiensi dari sistem angkutan secara keseluruhan.

Dwelling Time ini merupakan waktu yang harus ditekan guna mendukung kelancaran arus barang. Pada beberapa kapal dan perusahaan asing *dwelling time* ini merupakan salah satu parameter yang digunakan sebagai pertimbangan sebelum singgah dan melakukan bongkar muat di pelabuhan tersebut. *Dwelling Time* yang terlalu lama akan berpengaruh terhadap beberapa hal. Hal utama yang pasti terkena dampak *dwelling time* adalah kelancaran arus barang. Arus impor yang semakin meningkat apabila tidak diimbangi dengan kelancaran arus barang di dalam pelabuhan itu sendiri maka akan menimbulkan penumpukan barang yang berlebihan di pelabuhan dan tentunya berpengaruh terhadap kapasitas terminal. Sementara menambah kapasitas terminal bukan solusi yang

tepat untuk menghadapi arus impor yang semakin tinggi jika tidak diimbangi dengan kesiapan sarana dan prasarana. Dampak serius akibat *dwelling time* yang harus dipikirkan adalah semakin meningkatnya biaya logistik barang sehingga akan mendongkrak harga barang.

B. Kerangka Pikir Penelitian

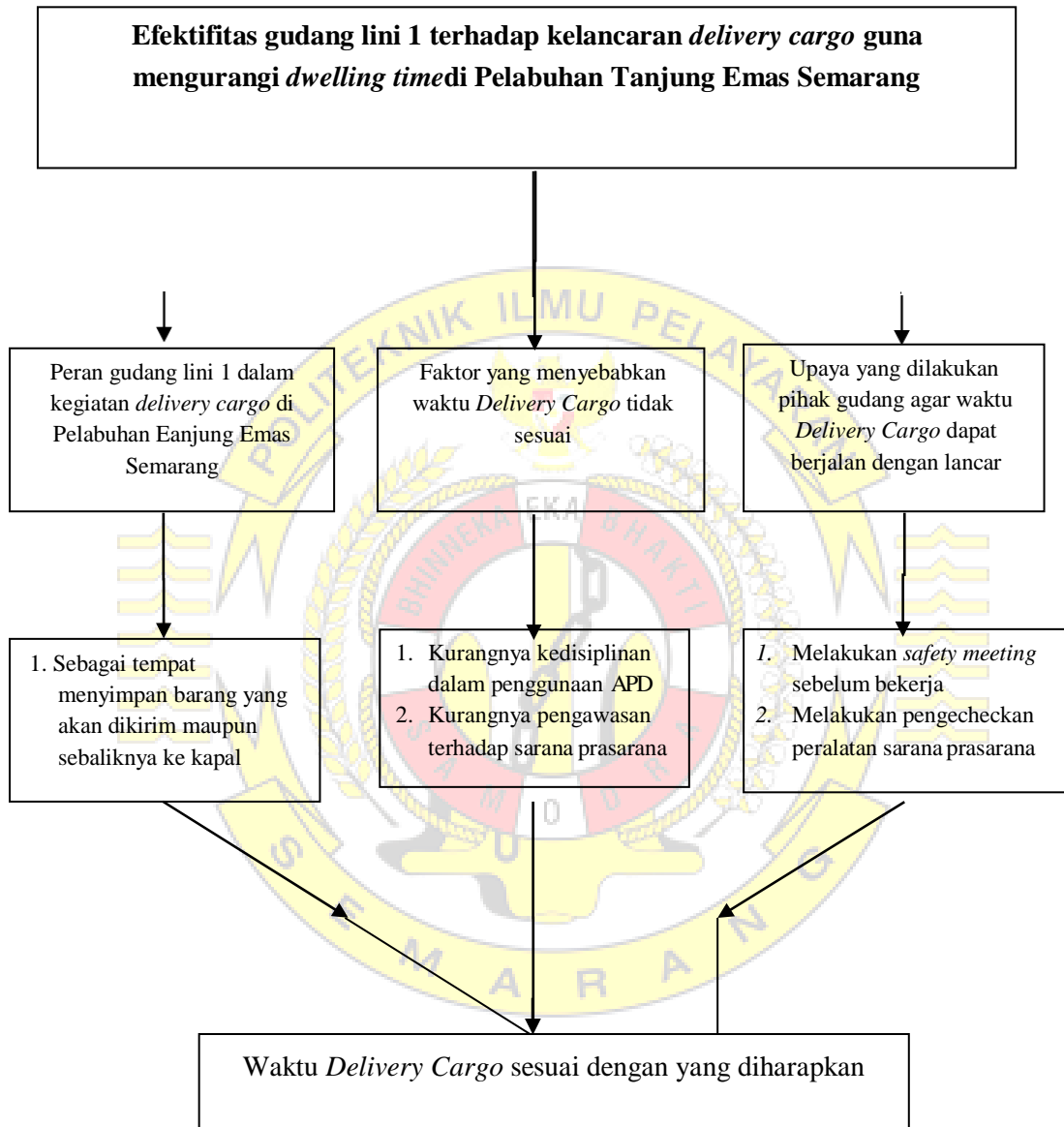
Untuk memudahkan pemahaman dan pemaparan kerangka pikir penelitian dalam skripsi ini, maka penulis memaparkan kerangka pikir penelitian dalam bentuk bagan alir sederhana yang penulis lengkapi dengan penjelasan singkat akan maksud dari bagan tersebut :

Gudang dapat dikatakan efektif jika gudang tersebut telah mencapai target, tujuan yang telah ditentukan. Tapi semua itu tidaklah mudah, adapun faktor-faktor yang menyebabkan kegiatan *Delivery Cargo* tidak sesuai, diantaranya yaitu, seperti Peralatan yang tidak sesuai, SDM, dan Kurangnya kapasitas gudang.

Selain itu dampak yang ditimbulkan dari kegiatan *Delivery Cargo* yang tidak sesuai adalah Penumpukan barang yang lama di lapangan penumpukan, Arus perputaran barang tidak lancar.

Dan upaya yang dilakukan dari pihak gudang agar waktu *Delivery Cargo* dapat berjalan dengan lancar dan sesuai dengan apa yang diharapkan adalah dengan cara menyediakan peralatan yang mengumpuni, Pelatihan kepada perkerja, dan memperbesar luas wilayah.

Gambar 2.1
Kerangka pemikiran





BAB V

PENUTUP

A. Kesimpulan

Berdasarkan uraian pada bab IV maka penulis menarik kesimpulan sebagai berikut :

1. Peran gudang lini I pada Tanjung Emas Semarang semenjak dialih fungsikan dan difokuskan hanya digunakan sebagai sarana penyimpanan untuk produk pupuk PT. Pupuk Sriwijaya (PUSRI) menjadi lebih efektif dikarenakan kegiatannya hanya difokuskan pada satu produk saja.
2. Hambatan yang dihadapi pada kegiatan delivery cargo di gudang lini 1 pada Pelabuhan Tanjung Emas Semarang adalah :
 - a. Kurangnya kesadaran dalam penggunaan APD.
Kurangnya kesadaran pekerja dalam menggunakan alat pelindung diri (APD) sangat mempengaruhi terjadinya hambatan, karena pada saat tidak menggunakan APD, resiko terjadinya kecelakaan kerja menjadi lebih tinggi.
 - b. Sering rusaknya sarana dan prasarana.
Dengan sering terjadinya kerusakan pada alat yang digunakan menjadikan kegiatan dalam gudang menjadi terganggu karena dalam proses perbaikan membutuhkan waktu yang lama.

3. Upaya yang dilakukan untuk mengatasi hambatan dalam kegiatan *delivery cargo* pada gudang lini 1 Pelabuhan Tanjung Emas Semarang adalah :
 - a. Memberikan SOP dan pengawasan dalam menggunakan APD pada setiap pekerja gudang.
 - b. Melakukan perawatan, pengecekan dan pembaruan pada sarana dan prasarana.

B. Saran

1. Sebaiknya peran gudang lini I pada Tanjung Emas Semarang fokus pada satu produk PT. Pupuk Sriwijaya (PUSRI) , agar peran gudang tersebut menjadi lebih efektif dari sebelumnya.
2. Sebaiknya pihak gudang lini 1 di Pelabuhan Tanjung Emas dalam kegiatan *delivery cargo* lebih rutin untuk mengawasi kesadaran pekerja dalam penggunaan APD dan perawatan sarana prasarana guna kelancaran kegiatan *delivery cargo* lebih efektif dari sebelumnya.
3. Sebaiknya upaya yang telah tertera di pembahasan untuk diaplikasikan pihak gudang lini 1 di Pelabuhan Tanjung Emas guna kelancaran kegiatan *delivery cargo* lebih efektif dari sebelumnya.

LAMPIRAN 3

Gambar *safety meeting* sebelum kegiatan di mulai.



Sumber : Dokumentasi Pribadi.



LAMPIRAN 1

Gambar pekerja yang tidak menggunakan APD lengkap



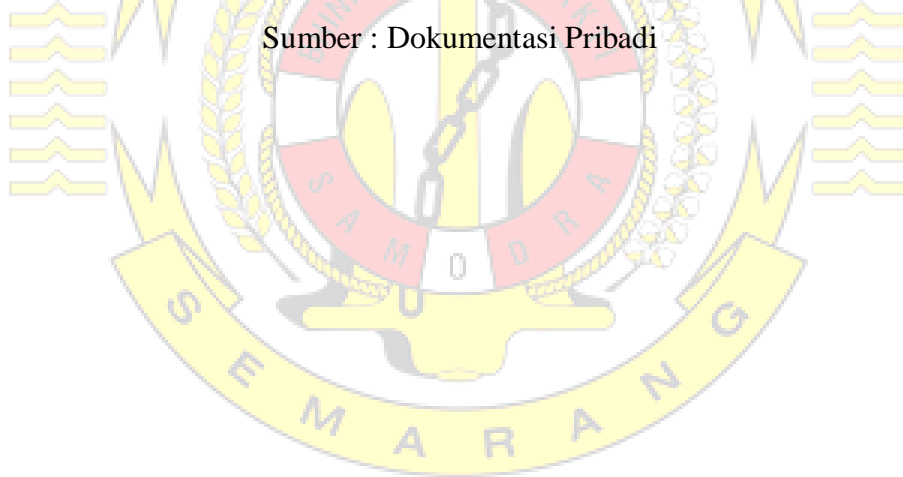
Sumber: Dokumentasi Pribadi

LAMPIRAN 4

Gambar pengecekan *conveyor* oleh petugas



Sumber : Dokumentasi Pribadi

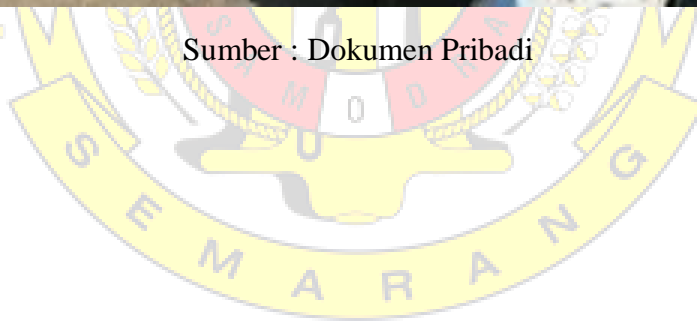


LAMPIRAN 2

Gambar kerusakan conveyer



Sumber : Dokumen Pribadi



DAFTAR PUSTAKA

- Adji, Suranto, 2004, *Khasiat dan Manfaat Madu Herbal*, Agromedia Pustaka, Jakarta.
- Arvinas, 1999, *Pengertian Muatan*, Kencana Prenada Media Grup, Jakarta.
- Bungkaes, H. R., Posumah, J. H., & Kiyai, B. 2013. *Hubungan Efektivitas Pengelolaan Program Raskin dengan Peningkatan Kesejahteraan Masyarakat di Desa Mamahan Kecamatan Gemeh Kabupaten Kepulauan Talaud. Journal "Acta Diurna"*.
- Mardalis, 2008, *Metode Penelitian Suatu Pendekatan Proposal*, Bumi Aksara, Jakarta.
- Masruri, 2014, *Analisa Efektifitas Program Nasional Pemberdayaan Masyarakat Perkotaan*, Akademika Permata., Padang.
- Nasution, 2007, *Pengertian Observasi*, Pustaka Yustisia, Yogyakarta.
- Purwanto, Djoko. 2003. *Komunikasi Bisnis*, Erlangga, Jakarta.
- Sudjatmiko, 2006, *Pengertian cargo*, PT. Gramedia Pustaka Umum, Jakarta.
- Suyono.R.P, 2003, *Shipping Pengangkutan Intermodal Ekspor Impor Melalui Laut*, PPM, Jakarta.
- .