



**OPTIMALISASI KEGIATAN *DELIVERY* PETI KEMAS  
DI TERMINAL PETI KEMAS SEMARANG**

**SKRIPSI**

**Untuk Memperoleh Gelar Sarjana Terapan Pelayaran pada  
Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang**

Oleh

**MITA WINDIARTI  
541711306484 K**

**PROGRAM STUDI DIPLOMA IV  
TATA LAKSANA ANGKUTAN LAUT DAN KEPELABUHAN  
POLITEKNIK ILMU PELAYARAN  
SEMARANG  
2021**

HALAMAN PERSETUJUAN

OPTIMALISASI KEGIATAN *DELIVERY* PETI KEMAS DI  
TERMINAL PETI KEMAS SEMARANG

Disusun Oleh:

**MITA WINDIARTI**  
541711306484 K

Telah disetujui dan diterima, selanjutnya dapat diujikan di depan  
Dewan Penguji Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang  
Semarang, ~~Kamis~~, 22 Juli 2021

Dosen Pembimbing I

Materi

**NUR ROHMAH, SE., M.M.**  
Penata Tingkat I (III/d)  
NIP. 19750318 200312 2 001

Dosen Pembimbing II

Penulisan

**Capt. FIRDAUS SITEPU, S.ST., M.Si, M.Mar.**  
Penata (III/C)  
NIP. 19780227 200912 1 002

Mengetahui,  
Ketua Program Studi Diploma IV Tata Laksana Angkutan Laut dan  
Kepelabuhanan

**NUR ROHMAH, SE., M.M.**  
Penata Tingkat I (III/d)  
NIP. 19750318 200312 2 001

## HALAMAN PENGESAHAN

Skripsi dengan judul "Optimalisasi Kegiatan *Delivery* Peti Kemas Di Terminal

Peti Kemas Semarang" karya :

Nama : Mita Windiarti

NIT : 541711306484 K

Program Studi : Tata Laksana Angkutan Laut dan Kepelabuhan (TALK)

Telah dipertahankan di hadapan Panitia Penguji Skripsi Prodi Tata Laksana

Angkutan Laut dan Kepelabuhan, Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang pada hari

Kamis tanggal 22 Juli 2021

Semarang, Kamis, 22 Juli 2021

Penguji I



Ir. FITRI KENSIWI, M.Pd.  
Penata Tk. I (III/d)  
NIP. 19660702 199203 2 009

Penguji II



NUR ROHMAH, SE., M.M.  
Penata Tingkat I (III/d)  
NIP. 19750318 200312 001

Penguji III



KRESNO YUNTORO, S.ST., M.M.  
Penata Tk. I (III/b)  
NIP. 19710312 201012 1 001

Mengetahui,

DIREKTUR POLITEKNIK ILMU PELAYARAN

SEMARANG



Dr. Capt. MASHUDI ROFIK, M.Sc.  
Pembina Tk. I (IV/b)  
NIP. 19670605 199808 1 001

## PERNYATAAN KEASLIAN

Yang bertanda tangan di bawah ini:

Nama : Mita Windiarti

NIT : 541711306484 K

Program Studi : Tata Laksana Angkutan Laut dan Kepelabuhan (TALK)

Skripsi dengan judul "Optimalisasi Kegiatan *Delivery* Peti Kemas Di Terminal Peti Kemas Semarang"

Dengan ini saya menyatakan bahwa yang tertulis dalam skripsi ini benar-benar hasil karya (penelitian dan tulisan) sendiri, bukan jiplakan dari karya tulis orang lain atau pengutipan dengan cara-cara yang tidak sesuai dengan etika keilmuan yang berlaku, baik sebagian atau seluruhnya. Pendapat atau temuan orang lain yang terdapat dalam skripsi ini dikutip atau dirujuk berdasarkan kode etik ilmiah. Atas pernyataan ini, saya siap menanggung resiko/sanksi yang di jatuhkan apabila ditemukan adanya pelanggaran terhadap etika keilmuan dalam karya ini.

Semarang, Kamis, 22 Juli 2021

Yang menyatakan,



**MITA WINDIARTI**  
**NIT.541711306484 K**

## **MOTTO DAN PERSEMBAHAN**

“Hidup ini seperti sepeda. Agar tetap seimbang, kau harus terus bergerak”.

(Albert Einstein)

### **Persembahan:**

1. Orang tua saya tercinta, Alm. Bapak Murendi Is dan Ibu Sri Suswihartini.
2. Almamater tercinta, Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.
3. Teman-teman angkatan LIV yang telah melalui pendidikan bersama.

## PRAKATA



Alhamdulillah, puji syukur saya panjatkan kepada Tuhan Yang Maha Esa atas rahmat dan hidayah-Nya sehingga skripsi ini dapat terselesaikan dengan baik.

Skripsi ini mengambil judul “Optimalisasi Kegiatan *Delivery* Peti Kemas Di Terminal Peti Kemas Semarang”. Tujuan skripsi ini disusun adalah untuk memenuhi salah satu syarat untuk memperoleh gelar Sarjana Terapan Pelayaran (S. Tr. Pel) di Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang bagitaruna Program Diploma IV Program Studi Tata Laksana Angkutan Laut dan Kepelabuhan (TALK).

Dalam menyelesaikan skripsi ini dengan penuh rasa hormat, peneliti menyampaikan ucapan terima kasih kepada pihak-pihak yang terkait yang telah memberikan bimbingan dan arahnya, dorongan, bantuan serta petunjuk yang sangat bermanfaat. Pada kesempatan ini, peneliti menyampaikan ucapan terima kasih kepada yang terhormat:

1. Kedua orang tua saya Alm. Bapak Murendi Is dan Ibu Sri Suswihartini yang telah mendoakan serta memberikan motivasi untuk selalu berusaha disetiap keadaan, membimbing dan memberi semangat serta tidak pernah berhenti mengingatkan untuk selalu meminta pertolongan kepada Tuhan Yang Maha Esa.
2. Bapak Dr. Capt. Mashudi Rofik, M.Sc., selaku Direktur Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.

3. Ibu Nur Rohmah, S.E., M.M., selaku Ketua Program Studi Tata Laksana Angkutan Laut dan Kepelabuhan Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang sekaligus Dosen Pembimbing Materi.
4. Capt. Firdaus Sitepu, S.ST., M.Si., M.Mar., selaku Dosen Pembimbing Metodologi Penelitian yang dengan sabar telah menyempatkan waktu diantara kesibukannya untuk membimbing penulis menyusun skripsi ini.
5. Seluruh Dosen PIP Semarang yang telah memberikan bekal ilmu pengetahuan yang sangat bermanfaat dalam proses penyusunan skripsi ini.
6. Terminal Peti Kemas Semarang yang telah membimbing dan memberikan ilmu pada saat peneliti melakukan penelitian ini.
7. Sahabat dan orang terdekat yang selalu memberikan semangat dan dukungan penuh.
8. Seluruh Taruna-Taruni PIP Semarang angkatan 54 yang telah membantu proses penyusunan skripsi ini.

Akhir kata, semoga Tuhan Yang Maha Esa membalas segala kebaikan semua pihak yang telah membantu penelitian sejak awal hingga akhir masa perkuliahan di Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang. Peneliti berharap skripsi ini dapat bermanfaat bagi diri sendiri dan orang lain.

Semarang, <sup>Kamis</sup> 22 Juli 2021

Peneliti



**MITA WINDIARTI**  
NIT. 541711306496 K

## DAFTAR ISI

|   |             |
|---|-------------|
| <b>HALAMAN JUDUL .....</b>                | <b>i</b>    |
| <b>HALAMAN PERSETUJUAN.....</b>           | <b>ii</b>   |
| <b>HALAMAN PENGESAHAN .....</b>           | <b>iii</b>  |
| <b>HALAMAN PERNYATAAN KASLIAN .....</b>   | <b>iv</b>   |
| <b>HALAMAN MOTTO DAN PERSEMBAHAN.....</b> | <b>v</b>    |
| <b>PRAKATA .....</b>                      | <b>vi</b>   |
| <b>DAFTAR ISI.....</b>                    | <b>viii</b> |
| <b>DAFTAR GAMBAR.....</b>                 | <b>x</b>    |
| <b>DAFTAR LAMPIRAN .....</b>              | <b>xi</b>   |
| <b>INTISARI .....</b>                     | <b>xii</b>  |
| <b>ABSTRACT .....</b>                     | <b>xiii</b> |
| <b>BAB I. PENDAHULUAN.....</b>            | <b>1</b>    |
| 1.1 Latar belakang masalah.....           | 1           |
| 1.2 Perumusan masalah.....                | 4           |
| 1.3 Tujuan penelitian .....               | 4           |
| 1.4 Manfaat penelitian .....              | 5           |
| 1.5 Sistematika penulisan.....            | 6           |
| <b>BAB II. LANDASAN TEORI .....</b>       | <b>8</b>    |
| 2.1 Tinjauan pustaka .....                | 8           |
| 2.2 Kerangka Pikir Penelitian .....       | 18          |
| <b>BAB III. METODE PENELITIAN .....</b>   | <b>19</b>   |
| 3.1 Metode Penelitian .....               | 19          |
| 3.2 Fokus dan Lokus Penelitian .....      | 21          |

|   |           |
|---|-----------|
| 3.3 Sumber data penelitian.....                     | 21        |
| 3.4 Teknik pengumpulan data.....                    | 23        |
| 3.6 Teknik analisis data.....                       | 25        |
| <b>BAB IV. HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN.....</b> | <b>27</b> |
| 4.1 Hasil penelitian .....                          | 28        |
| 4.2 Analisa masalah .....                           | 34        |
| 4.3 Pembahasan.....                                 | 35        |
| 4.4 Keterbatasan masalah.....                       | 53        |
| <b>BAB V. SIMPULAN DAN SARAN.....</b>               | <b>54</b> |
| 5.1 Simpulan .....                                  | 54        |
| 5.2 Saran.....                                      | 55        |

**DAFTAR PUSTAKA**

**LAMPIRAN**

**DAFTAR RIWAYAT HIDUP**

## DAFTAR GAMBAR

|             |  |    |
|-------------|--|----|
| Gambar 1. 1 | Antrian Armada <i>Delivery</i> .....               | 3  |
| Gambar 2. 1 | <i>Gate Pass</i> .....                             | 12 |
| Gambar 2. 2 | Prosedur <i>Delivery</i> .....                     | 13 |
| Gambar 2. 3 | Kerangka Pikir.....                                | 20 |
| Gambar 4. 1 | Gerbang Utama Pelabuhan Tanjung Emas Semarang..... | 29 |
| Gambar 4. 2 | Struktur Organisasi TPKS .....                     | 36 |
| Gambar 4.3  | Lokasi Kerja Perusahaan .....                      | 37 |
| Gambar 4.4  | <i>Job Order Delivery</i> .....                    | 38 |
| Gambar 4.5  | Pengisian <i>Job Order</i> .....                   | 39 |
| Gambar 4.6  | Proses <i>Gate In</i> .....                        | 43 |
| Gambar 4.7  | Kapasitas <i>Buffer Area</i> Terbatas .....        | 43 |
| Gambar 4.8  | <i>Gate Pass Trouble</i> .....                     | 44 |
| Gambar 4.9  | <i>System Log Trouble</i> .....                    | 44 |
| Gambar 4.10 | Jembatan Timbangan .....                           | 45 |
| Gambar 4.11 | Pemberlakuan Buka Tutup Jalan.....                 | 46 |
| Gambar 4.12 | Antrian di jam tertentu .....                      | 47 |
| Gambar 4.13 | <i>Main Gate</i> .....                             | 47 |

## **DAFTAR LAMPIRAN**

- Lampiran 1 Hasil Wawancara
- Lampiran 2 Contoh SPPB
- Lampiran 3 Contoh Delivery Order
- Lampiran 4 Contoh Surat Jalan

## INTISARI

**Windiarti, Mita** 541711306484 K, 2021, “Optimalisasi Kegiatan *Delivery* Peti Kemas Di Terminal Peti Kemas Semarang”, Program Diploma IV, Program Studi Tata Laksana Angkutan Laut dan Kepelabuhan, Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang, Pembimbing I: Nur Rohmah SE., M.M, Pembimbing II: Capt. Firdaus Sitepu, S.ST., M.Si., M.Mar

Container delivery is the process of delivering goods at the container terminal by using container transport trucks to transport containers and bring them to their destination with proper service procedures. The arrival of the shipping fleet at the Semarang container terminal as well as entering the terminal area disrupted the activities of providing shiploads. The purpose of this study is to identify the causes of the non-optimal container delivery activities at the Semarang Container Terminal, and to identify the efforts made so that the container delivery activities at the Semarang Container Terminal can be optimal.

This study uses a qualitative descriptive method which is a research method by describing the results of all research and research. Data were collected through interviews, observation, literature study and documentation.

The causes of non-optimal container delivery activities are the arrival of shipping fleets simultaneously, system problems during the gate process, ship loading and unloading activities that interfere with shiploads, the automatic delivery process on the system sensor is not read by RFID, failure of the truck and container license plate image recognition system, job the slip or gate pass that comes out is not the same as the RFID sensor, the log system damage to retrieve the container body, and the weight of the container is not included in the gate pass or job slip or is not appropriate. Efforts are being made to optimize container delivery activities by planning a comprehensive plan for all blocks in the field as well as for picking up containers for truck scheduling allocations through information on traffic conditions for delivery flows via the TPKS web access, arranging for shipment arrivals by opening and closing roads in the interchange area.

**Kata kunci** : Peti Kemas, Delivery, Terminal Peti Kemas

## **ABSTRACT**

**Gunarsih, Nabilla Indaka** 541711306496 K, 2021, “*Optimizing Container Delivery Activities* ”, Thesis, Diploma IV Program, Port and Shipping Department, Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang, Advisor I: Nur Rohmah SE., M.M, Pembimbing II: Capt. Firdaus Sitepu, S.ST., M.Si., M.Mar

*B/L is a receipt of an item that has been loaded into a ship which serves as proof of ownership of the goods from the agreement for the carriage of goods. The importance of the B/L document in the export process in the shipping world requires the issuance of the B/L as one of the conditions for the transportation of goods, and KMTC Line has the authority to issue it. When the author carried out land practice on the KMTC Line, there was an error in the input process into the ICC system which resulted in problems in the export process. The purpose of this study was to determine the process of issuing Bill of Lading (B/L) in the export process carried out at PT. Samudera Agencies Indonesia (KMTC Line), to find out the obstacles to the issuance of Bill of Lading (B/L) in the export process at PT. Samudera Agencies Indonesia (KMTC Line), and to find out the efforts made at PT. Samudera Agencies Indonesia (KMTC Line) is in the process of issuing a Bill of Lading (B/L) so that the export process runs smoothly.*

*This research used a qualitative descriptive method which is a research method by describing the results of all studies and research. The data were collected by interviews, observation, literature study and documentation.*

*The research results obtained are the process of issuing B/L in the export process at PT. Samudera Agencies Indonesia (KMTC Line) has been determined based on the SOP, which begins with the shipper making agreement regarding the power of attorney to the forwarder, followed by the shipper booking the container, the customer service receiving the SI (Shipping Instruction) document as the basis for making the B/L, issued D/O to get an empty container, make payment when the ship's departure schedule has been obtained, make a shipping request and issue a draft B/L, when the draft B/L is approved and there is no correction from the shipper, it can be continued with the issuance of the B/L document. the process of issuing B/L in the export process at PT. Samudera Agencies Indonesia (KMTC Line) was an error in inputting data into the ICC system which resulted in fatal and a lack of communication between employees who were interrelated in the B/L issuance process, an effort to make the Bill of Lading issuance process so that the export process at PT. Samudera Agencies Indonesia (KMTC Line) runs smoothly, namely by improving cooperative relations and communication between fellow staff/employees related to the B/L issuance process, conducting training or training for new and old employees so that there are no errors in data input into the ICC system, as well as checking data before the B/L is issued.*

**Keywords :** *Container, Shipping, Container Terminal*

# BAB I

## PENDAHULUAN

### 1.1 Latar Belakang

Indonesia adalah sebuah Negara Maritim dengan beribu-ribu pulau dan memiliki laut teritorial yang luas. Laut adalah suatu penghubung pulau dengan pulau lainnya dan merupakan salah satu sumber pencaharian bagi masyarakat Indonesia. Kegiatan dilaut tidak hanya sekedar menangkap ikan tetapi ada berbagai kegiatan yang dilakukan di perairan Indonesia seperti pengiriman barang. Kapal berlayar menuju tempat tujuan dan sandar di pelabuhan.

Menurut Raja Oloan Saut Gurning dan Eko Hariyadi Budiyanto (2007). Pengertian dari pelabuhan yaitu tempat yang terbagi atas daratan dan lautan dengan batasan tertentu yang dijadikan tempat kegiatan pemerintahan dan suatu usaha yang digunakan untuk kapal sandar, bongkar dan muat barang, naik turunnya penumpang, yang berupa tempat labuhnya kapal-kapal. Pelabuhan dilengkapi berbagai fasilitas keamanan dan keselamatan bagi pelayaran serta merupakan tempat perpindahannya antarmoda dan intra transportasi.

Pelabuhan yang terdapat terminal *container*, akan berusaha semaksimal mungkin dalam memberikan pelayanan logistik peti kemas. Perdagangan yang dilakukan antar negara melalui kapal engan muatan peti kemas semakin hari semakin berkembang dengan cepat. Suatu negara berlomba-lomba dalam pembangunan terminl peti kemas, keamanan yang canggih, pelayanan operasional yang cepat, optimalisasi sistem terminal, dan sumber daya manusia yang terkait di dalamnya. Salah satu faktor yang mendukung berkembangnya suatu daerah adalah lancarnya arus keluar masuk peti kemas di suatu pelabuhan yang memiliki dampak bagi perekonomian daerah sekelilingnya.

Proses kegiatan pengiriman, penerimaan barang di terminal peti kemas menggunakan *truck delivery* peti kemas untuk mengangkut *container* dan membawanya ke tempat tujuan dengan prosedur pelayanan yang tepat. Sesuai aturan yang ada secara tertib dan teratur agar tidak mengganggu kelancaran kegiatan bongkar muat. Secara fisiknya, muatan yang dikemas dengan peti kemas memiliki tingkat keamanan yang tinggi dimana muatan di dalamnya akan terlindung dari oknum-oknum yang tidak bertanggung jawab. Selain itu, juga dapat melindungi muatan dari goncangan yang disebabkan karena adanya penumpukan di dalam palka atau di lapangan tempat penumpukan. Kegiatan kontrol *delivery* merupakan kegiatan untuk mengatur jumlah armada *delivery* yang masuk ke dalam terminal, sehingga tidak mengganggu kelancaran aktivitas bongkar muat kapal.

Kedatangan armada *delivery* di terminal petikemas semarang secara bersamaan memasuki area terminal mengganggu aktivitas *supply* muatan kapal. Antrian panjang dari armada *delivery* dari terjadi di area *interchange* dan di area depan *gate* terminal petikemas semarang karena kapasitas *buffer* area yang terbatas.



Berdasarkan dengan latar belakang di atas maka penulis membuat

skripsi ini dengan judul “**Optimalisasi Kegiatan *Delivery* Peti Kemas Di Terminal Peti Kemas Semarang**”.

## **1.2 Perumusan Masalah**

Dalam suatu penelitian, rumusan masalah merupakan bagian yang sangat penting. Dimana rumusan masalah ini akan mempermudah penulis melakukan sebuah penelitian dan memecahkan masalah dari penelitian tersebut. Perumusan masalah dalam skripsi ini adalah sebagai berikut :

- 1.2.1 Apa yang menyebabkan kegiatan *delivery* peti kemas di Terminal Peti Kemas Semarang tidak optimal ?
- 1.2.2 Upaya apa yang dilakukan agar kegiatan *delivery* peti kemas di Terminal Peti Kemas Semarang optimal?

## **1.3 Tujuan Penelitian**

Berdasarkan pada rumusan masalah tersebut, maka tujuan dari penelitian ini adalah:

- 1.3.1 Untuk mengidentifikasi penyebab kegiatan *delivery* peti kemas di Terminal Peti Kemas Semarang tidak optimal.
- 1.3.2 Untuk mengidentifikasi upaya yang dilakukan agar kegiatan *delivery* peti kemas di Terminal Peti Kemas Semarang optimal.

## **1.4 Manfaat Penelitian**

Manfaat dari penelitian ini adalah sebagai berikut:

- 1.4.1 Manfaat Teoritis
  - 1.4.1.1 Hasil diadakannya penelitian ini yaitu penulis berharap dapat menambah pengetahuan dan wawasan serta informasi kegiatan *delivery* Peti Kemas di Terminal Peti Kemas Semarang bagi segenap civitas akademika Politeknik Ilmu Pelayaran (PIP)

Semarang.

1.4.1.2 Penelitian ini juga diharapkan menjadi acuan dalam penelitian-penelitian berikutnya.

#### 1.4.2 Manfaat Praktis

1.4.2.1 Bagi Terminal Peti Kemas Semarang

1.4.2.2 Pada Pelabuhan Terminal Peti Kemas Semarang kegiatan bongkar muat dapat berjalan dengan lancar, berkurangnya antrian armada di interchange dan kedatangan armada delivery lebih dapat terkontrol.

1.4.2.3 Bagi Lembaga Pendidikan

Dapat menambah wawasan dan ilmu pengetahuan taruna yang akan melaksanakan PRADA.

## 1.5 Sistematika Penulisan

Sistematika penulisan merupakan pengubung antara bagian skripsi yang satu dengan bagian yang lainnya sebagai runtutan pikir. Dalam skripsi ini, sistematika penulisannya terbagi menjadi lima bab dan tiap babnya saling berkaitan sebagai berikut :

### BAB I PENDAHULUAN

Bab ini teruarai dari latar belakang masalah dalam penelitian ini, rumusan masalah penelitian, tujuan diadakannya penelitian ini, dan manfaat penelitian untuk berbagai pihak, serta sistematika penulisan dalam skripsi ini.

### BAB II LANDASAN TEORI

Landasan teori merupakan penjabaran teori yang terkait dalam penelitian ini, diantaranya yaitu tujuan pustaka yang berisi keterangan dari buku ataupun referensi pendukung dalam penelitian. Dalam bab ini juga terdapat kerangka pikir yang dijadikan sebagai pedoman dalam memahami isi skripsi.

### **BAB III. METODE PENELITIAN**

Bab ini menguraikan tentang jenis metode yang dipakai dalam penelitian, waktu dan lokasi dari penelitian, data-data yang dibutuhkan, dan teknis analisa yang digunakan dalam penelitian.

### **BAB IV. HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN**

Bab ini berisi hasil dan pembahasan penelitian dari data-data yang telah dikumpulkan yang kemudian di analisis dan akan diperoleh hasil penelitian dan pemecahan masalah dari rumusan masalah penelitian ini.

### **BAB V. PENUTUP**

Bab ini menjelaskan jawaban dari rumusan masalah dan juga saran yang diberikan oleh peneliti kepada berbagai pihak yang terkait.

DAFTAR PUSTAKA

LAMPIRAN

DAFTAR RIWAYAT HIDUP

## **BAB II**

### **LANDASAN TEORI**

#### **2.1 Tinjauan Pustaka**

Sebagai pendukung pembahasan skripsi mengenai optimalisasi kegiatan *delivery* peti kemas di Terminal Peti Kemas Semarang, maka perlu adanya penjelasan dari teori yang menunjang skripsi ini dari berbagai sumber yang terkait dengan skripsi ini dan diharapkan akan menyempurnakan penulisan skripsi ini.

##### **2.1.1 Peti Kemas**

*Container* merupakan satu kemasan yang dibuat khusus dengan ukuran tertentu dan dapat dipakai berulang-ulang kali. Peti kemas berfungsi untuk mengangkut muatan yang ada di dalamnya (Suyono.2005). Menurut Subandi (2010) peti kemas adalah “*container is box, bottle, etc, made to contain something*”. Yang artinya peti kemas adalah sebuah peti, botol, dan sebagainya yang dibuat untuk bisa menyimpan sesuatu. Menurut Wahyu Agung Prihartanto (2014), petikemas adalah suatu kemasan yang telah dirancang khusus dan memiliki ukuran tertentu, digunakan untuk menyimpan muatan di dalamnya, dan dapat digunakan berulang kali.

Menurut Kramadibrata (2002) Peti kemas merupakan sebuah kotak yang dibuat dari campuran baja dan tembaga atau bahan yang anti karat dan memiliki pintu yang dapat dikunci dan berbagai

sisinya dipasang “*fitting* sudut dan kunci putar” *Corner Fitting and Twist Lock* ) yang bertujuan untuk menyatukan peti kemas yang satu dengan yang lainnya dan dapat dilepaskan dengan mudah.

Peti kemas ada yang langsung dikirim ke gudang yang dimiliki oleh pemilik (*importer/eksporter*) dari satu tempat ke tempat lainnya tanpa dibatasi oleh wilayah. Pengangkutan dengan menggunakan sebuah peti kemas yang mengangkut muatan terdapat juga jenis angkutan yang lain. Dari uraian tersebut dapat diketahui peti kemas atau *container* merupakan kemas atau gudang yang dapat dipindahkan yang dirancang khusus dengan ukuran tertentu yang digunakan untuk menyimpan dan mengangkut muatan, terbuat dari bahan anti karat (campuran dari baja dan tembaga) dan memiliki pintu, serta tiap sisinya dipasang dengan *fitting* dan kunci putar yang dapat di pasang dan disatukan atau dilepaskan dengan mudah. Peti kemas ini bisa di pakai berulang kali dan *conatiner* ini bisa mengangkut muatan sesuai jenis muatannya dan langsung dikirim ke tempat tujuan. Menurut Ridwan (2014) terdapat beberapa jenis *container*, antara lain :

#### 2.1.1.1 *General Purpose Container*

*General Purpose Container/ Dry container* di gunakan untuk *General Cargo* atau barang-barang yang tahan suhu udara panas tertentu. *Container* ini merupakan jenis *container* yang tertutup, dimana muatan yang terdapat di dalamnya tidak akan

terkontaminasi selama pelayaran. *Container* ini juga memiliki atap, lantai, dinding, dan dinding, serta memiliki sedikitnya satu sisi yang dapat dipakai sebagai pintu keluar masuknya barang.

#### 2.1.1.2 *Open Top Container*

*Open Top Container* merupakan *Container* dengan kerangka atapnya bisa di buka/tutup sesuai dengan kebutuhan, dengan dilengkapi “terpal” sebagai alat penutupnya. *Container* ini dipergunakan untuk memuat serangkaian barang-barang berat yang cara memuat/membongkarnya harus di lakukan dari arah atas dengan menggunakan “*crane*”, misalnya: satu unit mesin pabrik.

#### 2.1.1.3 *Reefer Container*

*Reefer Container* yaitu *Container* yang dilengkapi dengan “*Refrigerated*” atau alat pendingin udara sangat sesuai digunakan untuk muatan yang memerlukan suhu tertentu sampai minus 18 derajat “*celcius*” , misalnya: sayuran, daging, ikan, udang dll.

#### 2.1.1.4 *Tank Container*

*Tank container* adalah *container* yang terbuat dari besi baja, tetapi *body containernya* terbuat dari alumunium berbentuk *cylinder* menyerupai *tanki*, di pergunakan untuk memuat barang-barang curah-cair, seperti : minyak, *oksigen*

cair dll.

#### 2.1.1.5 *Hanger Container*

*Hanger Container* adalah *Container GP* yang dimodifikasi khusus untuk memuat barang sejenis *garment* (pakaian). Peti kemas ini dilengkapi dengan gantungan baju didalamnya dan diperuntukan untuk membawa pakaian dengan cara digantung. *Hanger container* merupakan tempat khusus penyimpanan bahan baku *textile* siap pakai. *Hanger container* dibuat khusus untuk yang ingin mengekspor barang jadi atau siap pakai yang berupa pakaian seperti baju, celana, kaos, rok, atau jas yang sudah siap untuk dipakai.

#### 2.1.1.6 *Flat Rack Container*

*Flat Rack container* yaitu *container* yang di gunakan untuk memuat muatan berat dengan ukuran panjang, lebar dan tingginya melebihi ukuran standar, misalnya: Travo, mesin- mesin dll. *container flat rack* adalah salah *container* paling serbaguna untuk pengiriman dan transportasi, yang merupakan bagian penting dari beberapa *industry* seperti batu bara, pertambangan, konstruksi, minyak dan gas. *Container* dengan tipe ini mempunyai dua sisi yang dapat dilipat dan akan membuat *container* menjadi rata.

## 2.1.2 *Delivery* Peti Kemas

Menurut Yunarto (2006) secara umum adalah kegiatan pengiriman (*delivery*) merupakan kegiatan yang menyediakan jasa dan barang jadi termasuk manajemen transportasi, pemesanan, dan gudang untuk memenuhi semua kebutuhan yang sudah direncanakan. *Delivery* (pengiriman) merupakan bagian yang penting dalam rantai persediaan yang memiliki fungsi untuk menyiapkan maupun mengirimkan barang sampai pada *customer*. Transportasi berhubungan dengan model transportasi apa yang digunakan supaya efektif dan efisien, baik dari segi biaya, kecepatan waktu pengiriman dan ketetapan waktu pengiriman. Menurut Suyono (2003) *delivery* adalah penyerahan muatan atau dengan kata lain ialah kegiatan menyerahkan barang dari pelabuhan ke pelabuhan.

Dari uraian tersebut *delivery* peti kemas adalah pengambilan, penyerahan, pengeluaran, pengiriman, pemuatan peti kemas/ yang dilakukan menggunakan alat khusus pemindah barang atau *container* dari dalam lapangan penumpukan ke truk penerima barang pengguna jasa untuk selanjutnya dikirimkan ke gudang pemilik barang ataupun ke dermaga. Kegiatan *delivery order* adalah pengecekan saat peti kemas masih berada di atas truck peti kemas.

### 2.1.2.1 Prosedur Pelayanan *delivery* petik kemas

2.1.2.1.1 Pengguna jasa menyerahkan *barcode* peti kemas *delivery* ke pengemudi *truck*.

2.1.2.1.2 *Container* masuk TPKS melalui *gate in* otomatis

dan menempelkan *barcode* pada mesin otomatis *gate*. Kemudian mesin akan mengeluarkan *gate pass*.



Gambar 2.1 *Gate Pass*

- 2.1.2.1.3 Apabila terjadi kendala *in gate* maka tidak mendapatkan *gate pass* dan diarahkan ke *interchange area* untuk dimanualkan.
- 2.1.2.1.4 Apabila tidak terjadi kendala, *truck* menuju ke lokasi *container* yang akan diambil/ *delivery* sesuai dengan perintah di *gate pass* berupa blok, *slot*, *row*, dan *tier*.

2.1.2.1.5 Menuju blok sesuai *gate pass* sesuai dengan *lift on* alat non otomatis dan prosedur *lift on* alat angkat otomatis.

2.1.2.1.6 Menuju *gate out delivery* sesuai dengan prosedur pemasangan segel oleh bea cukai.



Gambar: 2.2 Prosedur *Delivery*

### 2.1.2.2 Dokumen *delivery*

Dokumen-dokumen dalam pengiriman barang diantaranya seperti:

2.1.2.2.1 *Bill of lading*, merupakan surat tanda terima muatan atau barang yang dimuat kapal dan merupakan bukti kepemilikan muatan dan bukti kontrak perjanjian pengangkutan muatan.

2.1.2.2.2 *Shipping instruction* (SI), merupakan perintah

untuk memuat barang kedalam kapal dari perusahaan pengirim kepada perusahaan *freight forwarding*. Didalam dokumen SI memuat data-data diantaranya: identitas (nama dan alamat) pengirim, identitas penerima, keterangan barang, serta kuantitas barang dikirim.

2.1.2.2.3 *Packing list*, adalah sebuah dokumen yang memuat data deskriptif mengenai barang yang akan dikirimkan, yang dirinci pada jenis barang, dimensi barang, berat barang, serta kuantitas barang.

2.1.2.2.4 Dokumen Kepabeanan, merupakan semua dokumen-dokumen yang digunakan sebagai pelengkap pemberitahuan pabean. Sebagai contoh: Surat persetujuan pengeluaran muatan atau suatu barang, pemberitahuan impor barang untuk dilakukan penimbunan.

### 2.1.2.3 Peralatan yang digunakan

2.1.2.3.1 *Truck* peti kemas atau truk *container* adalah sebuah kendaraan yang mengangkut peti kemas. Truk ini terdiri dari head truck dan kereta tempelan peti kemas ditempatkan.

2.1.2.3.2 ARTG (*Automated Rubber Tyred*) adalah alat angkat

berat untuk memindahkan *box container* ke *truck*.

2.1.2.3.3 RTG (*Rubber Tyred Gantry*) merupakan sebuah alat angkat angkut yang berfungsi untuk memindahkan *container* dari *head truck* ke terminal *container*.

2.1.2.3.4 RS (*Reach Steaker*) adalah alat yang berfungsi dalam menangani peti kemas antar moda yang memiliki terminal kecil ataupun pelabuhan dengan ukuran sedang. Sedangkan SL (*Side Loader*) adalah alat angkat angkut yang memiliki prinsip kerja mengangkat dan mengangkut peti kemas dari arah samping.

### **2.1.3 Terminal Peti Kemas**

TPK (Terminal Peti kemas) adalah terminal yang digunakan untuk mengumpulkan peti kemas dari *hinterland* atau pelabuhan lainnya untuk diangkut ke tempat tujuan atau terminal peti kemas yang lebih besar lagi,(KBBI). Terminal Peti Kemas adalah terminal yang terletak di pelabuhan yang khusus memberikan pelayanan peti kemas dan memiliki lapangan (*yard*) yang luas dan digunakan untuk bongkar muat peti kemas dan menumpuk peti kemas yang dibongkar atau yang akan dimuat ke kapal,(Fakhrurozi.2016). Menurut Koleangan (2008) didirikannya Terminal Peti Kemas bertujuan untuk sarana pertemuan antara moda laut dengan moda darat yang

khusus melayani penanganan peti kemas dan teredia juga alat khusus bongkar dan muat, fasilitas, dan tenaga yang sudah ahli untuk mengejar efisiensi.

Menurut Triatmojdo (1996) Pengiriman barang yang dilakukan dengan menggunakan peti kemas sudah banyak dilakukan sejak tahun-tahun dulu dan volumenya terus meningkat. Pengangkutan dengan petikemas dapat memekanisakan proses bongkar muat karena barang-barang yang akan dimuat dimungkinkan digabungkan menjadi satu di dalam petikemas. Hal tersebut akan dapat memperbanyak jumlah muatan yang dimuat dan mempercepat proses bongkar muat muatan. Dari uraian tersebut terminal peti kemas merupakan sebuah terminal yang dikhususkan untuk melakukan pelayanan yang berhubungan dengan peti kemas atau *container* dan memiliki lapangan (*yard*) yang digunakan untuk melakukan kegiatan bongkar dan muat, serta untuk menumpuk barang atau peti kemas yang akan dimuat oleh kapal dengan fasilitas yang sudah tersedia di terminal tersebut. Terminal peti kemas merupakan tempat untuk pengumpulan peti kemas dari *hinterland* atau pelabuhan lain yang berikutnya akan diangkut ke tempat tujuan atau terminal yang lebih besar.

2.1.3.1 Fasilitas bangunan terminal peti kemas ada dua, yaitu:

2.1.3.2.1 Lapangan penumpukan

Lapangan penumpukan merupakan sebuah tempat yang berfungsi sebagai pelayanan terhadap muatan peti kemas dan merupakan fasilitas utama pelabuhan untuk menyimpan peti kemas yang beraal dari kapal atau yang akan dimuat oleh kapal.

#### 2.1.3.2.2 *Container freight station*

*Container freight station* merupakan sebuah gudang yang disiapkan oleh terminal peti kemas untuk mengkonsolidasi barang atau muatan-muatan.

### 2.1.3.2 Fasilitas peralatannya meliputi :

#### 2.1.3.2.1 *Ship to shore crane*

*Ship to shore crane* atau derek untuk peti kemas yang berfungsi sebagai alat untuk membongkar atau memuat muatan yang dimuat dalam peti kemas dari dermaga ke kapal atau dari kapal ke dermaga atau memindahkan peti kemas dari satu tempat ke tempat yang lainnya di terminal peti kemas.

#### 2.1.3.2.2 *Reach Stacker*

*Reach Stacker* merupakan sebuah kendaraan yang berfungsi untuk menangani muatan antar moda di terminal yang berukuran kecil atau pelabuhan ukuran sedang. *Reach stacker* mampu mengangkat

*container* yang memiliki jarak pendek dengan cepat dan menumpuknya di berbagai tempat tergantung akses yang dimiliki.

#### 2.1.3.2.3 *Rubber Tyred Gantry*

*Rubber Tyred Gantry crane* merupakan sebuah *gantry crane* yang digunakan dalam operasi untuk mengatur atau menumpuk *container* atau material lainnya. RTG juga banyak digunakan dalam industri untuk membangun struktur besar yang tidak seimbang, merakit komponen manufaktur yang berukuran besar, dan untuk memposisikan pipa. RTG juga digunakan di *stock yard* pada industri fabrikasi baja dan pracetak. Karena sifatnya yang *mobile* maka *supply* listrik RTG menggunakan *generator diesel* (genset) kapasitas 100 kW 600 kw.

#### 2.1.3.2.4 *Top Loader*

*Top Loader* adalah alat yang memiliki kemampuan mengangkat peti kemas dengan jangkauan terbatas.

#### 2.1.3.2.5 *Side Loader*

*Side loader* merupakan jenis alat angkut yang memiliki prinsip kerja mengangkat beban peti kemas dari arah samping. Dengan metode dua

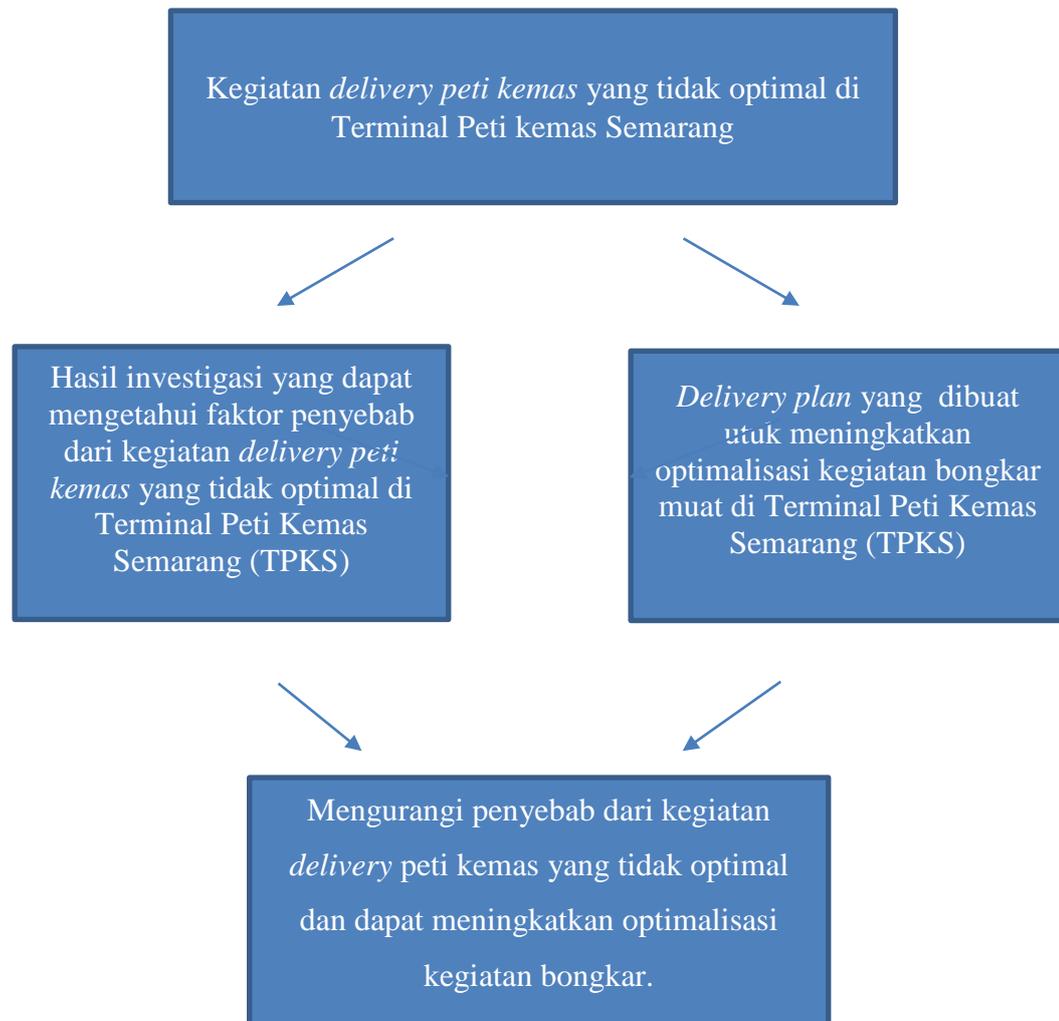
pengunci pada bagian atas dari beban peti kemas dan penahan pada shoes bagian pengangkat.

#### 2.1.3.2.6 *Forklift Diesel*

Kemampuan *forklift diesel* adalah mengangkat beban maksimal 10 ton dan mampu mengangkat (*lifting*) hingga ketinggian 6 meter. *Forklift* ini digunakan didalam ruangan berbahan bakar solar.

## 2.2 Kerangka Pikir

Untuk mempermudah dalam pembuatan skripsi ini, maka penulis menggambarkan dengan kerangka pikir dalam bagan yang sederhana.



Gambar 2.3 Kerangka Pikir Penelitian

## BAB V

### PENUTUP

#### 5.1 Kesimpulan

Hasil dari penelitian dan pembahasan yang sudah dilakukan terkait dengan proses kegiatan *delivery* peti kemas di Terminal Peti Kemas Semarang, penulis menyimpulkan bahwa:

- 5.1.1 Penyebab kegiatan *delivery* peti kemas tidak optimal adalah kedatangan armada *delivery* secara bersamaan, dan *trouble system* saat proses *gate in*, kegiatan bongkar muat kapal yang mengganggu *supply* muatan kapal, proses identifikasi otomatis pada *system* sensor tidak terbaca oleh RFID, kegagalan *system* pengenalan gambar plat nomor *truck* dan *container*, *job slip* atau *gate pass* yang keluar tidak sama dengan sensor RFID, kerusakan *system* log untuk mengambil gambar JPEG badan *container*, dan bobot *container* tidak tercantum pada *gate pass* atau *job slip* atau tidak sesuai.
- 5.1.2 Upaya yang dilakukan agar kegiatan *delivery* peti kemas optimal adalah membuat perencanaan pembongkaran menyeluruh misal blok muat di lapangan penumpukan supaya saat pengambilan *container* merata misal blok, pengaturan alokasi penjadwalan *truck* melalui informasi kondisi *traffic* arus *delivery* melalui *web acces* TPKS, dan mengatur kedatangan *delivery* dengan buka tutup jalan di *area interchange*.

## 5.1 Saran

Berdasarkan kesimpulan tersebutlah, peneliti memberikan beberapa saran sebagai berikut :

- 5.2.1 Terminal Peti Kemas Semarang hendaknya perlu membatasi lama penimbunan peti kemas yang ada di lapangan penumpukan agar kapasitas tidak over load.
- 5.2.2 Bagi para pengguna jasa hendaknya mengambil peti kemas sesuai jadwal kedatangan peti kemas dan saat memasuki area terminal diharapkan untuk mematuhi peraturan yang ada tanpa menerobos antrian yang bisa menambah *crowded*.

## DAFTAR PUSTAKA

- Hadi, W. (2011). *Model Simulasi Kegiatan Pembongkaran Dan Delivery Petikemas Impor Terhadap Kapasitas Lapangan Penumpukan Petikemas Impor Dengan Sistem Dinamik*.
- Hadi, W. (2011). *Jurnal Logistik* .
- Hermanto, A. (2008). *Analisa Tingkat Kepuasan Konsumen Terhadap Pelayanan Terminal Peti Kemas Semarang*.
- Pahlevi, A. (2018). *Perencanaan Handling Peti Kemas dan Kesiapan Sumber Daya Manusia (Sdm) Terhadap Kecepatan Receiving Dan Delivery*. *Jurnal Baruna Horizon*.
- Pratama, R. B. (N.D.). *Realisasi Penerimaan Pajak Pertambahan Nilai Yang Dipengaruhi Oleh Pencairan Tunggal Pajak Atas Penagihan Pajak Dan Jumlah Pengusaha Kena Pajak*.
- Prof. Dr. Lexy J. Moleong, M. (2019). *Metodologi Penelitian Kualitatif*.
- R,H. (2018). *Pengaruh Kepemimpinan Dan Budaya Organisasi Terhadap Kinerja Karyawan Pada PT. Pelabuhan Indonesia II (Persero) Operator Terminal Peti Kemas Semarang (Tpks)*.
- Saputra, R. (2017). *Evaluasi Kinerja Angkutan Peti Kemas Di Terminal Peti Kemas Semarang*.

## LAMPIRAN 01

### HASIL WAWANCARA

Wawancara yang penulis lakukan dalam hal optimalisasi kegiatan delivery peti kemas di Terminal Peti Kemas Semarang :

Nama : Bapak Kuntaufan Didik

Jabatan : *Superintendent*

Dengan hasil wawancara sebagai berikut :

Mita : Selamat sore, Pak Kuntaufan.

Bapak Kuntaufan : Iya selamat sore dek.

Mita : Perihal kegiatan *delivery* peti kemas yang saya bahas di skripsi saya pak, apa yang menyebabkan terjadinya antrian panjang *truck delivery* itu pak ?

Bapak Kuntaufan : Penyebabnya ada beberapa faktor, yang pertama karena ramainya kegiatan *receiving* dan *delivery* secara bersamaan, yang kedua *trouble system*, dan istirahat sholat jum'at.

Mita : Apa yang menyebabkan ketidakpastian armada *delivery* sehingga menjadi *dwelling time* ?

Bapak Kuntaufan : Ini terjadi karena ketidaksiapan gudang penerima barang untuk proses *unstuffing* yaitu proses pengeluaran barang.

Mita : Kemudian pak, apa yang menyebabkan kegiatan *delivery* di Terminal Peti Kemas Semarang tidak optimal ?

Bapak Kuntaufan : Ini karena bebarengan dengan bongkar muat kapal.

Mita : Upaya apa yang dilakukan agar *delivery* peti kemas di Terminal Peti Kemas Semarang optimal ?

Bapak Kuntaufan : Dengan melakukan perencanaan bongkar dari kapal, *delivery* itukan pengambilan *container*, ketika kita alokasikan hanya pada satu blok otomatis membuat antri di blok tersebut. Oleh sebab itu, upaya yang dilakukan adalah perencanaan pembongkaran peti kemas ke semua *container yard (CY)*. Perencanaan pembongkaran peti kemas dari kapal merata kesemua lapangan penumpukan. Jadi, jika ada satu kapal

dibongkar di sekitar 500 box, dari beberapa CY kita bagi semua rata, Jadi, ketika ada proses pengambilan tidak hanya ke satu blok tetapi bisa tersebar kesemua blok untuk mengantisipasi terjadinya antrian.

- Mita : Lalu siapakah yang mendapat kerugian atas hal tersebut ?
- Bapak Kuntaufan : Sudah pasti pengguna jasa.
- Mita : Kenapa kedatangan *delivery* secara bersamaan mengganggu *supply* muatan kapal ?
- Bapak Kuntaufan : Yak arena pada umumnya *container delivery* bercampur di blok muatan kapal.
- Mita : Kenapa antrian panjang *truck delivery* menjadi masalah di area tersebut ?
- Bapak Kuntaufan : Karena dapat berdampak pada kegiatan kapal yang lain.
- Mita : Selanjutnya pak, bagaimana pihak Terminal Peti Kemas Semarang mengatasi antrian tersebut ?
- Bapak Kuntaufan : Pihak Terminal Peti Kemas Semarang mengatasinya dengan cara merekayasa arus lalu lintas, contohnya yaitu dengan buka tutup jalur.
- Mita : Jadi dengan membuat buka tutup jalur ya pak
- Bapak Kuntaufan : Iya benar dek.
- Mita : Baik pak, kalau begitu saya tutup kegiatan di sore hari ini, terimakasih atas waktunya pak.
- Bapak Kuntaufan : Iya sama-sama dek.

Wawancara yang penulis lakukan dalam hal optimalisasi kegiatan *delivery* peti kemas di Terminal Peti Kemas Semarang :

Nama : Bapak Benny

Jabatan : Petugas *Interchange*

Dengan hasil wawancara sebagai berikut :

Mita : Selamat siang, Pak Benny.

Bapak Benny : Ouh iya selamat siang.

Mita : Sebelumnya saya ucapkan terimakasih pada bapak atas waktunya, pada kesempatan ini saya ingin bertanya menyangkut kegiatan *delivery* peti kemas ini pak, apa yang menyebabkan kegiatan

*delivery* ini mengalami kendala saat proses *gate in* ?

- Bapak Benny : Ouh proses *gate in* yah ?
- Mita : Siap iya bapak.
- Bapak Benny : Ada berbagai kendala yang biasanya terjadi seperti mengalami gagal *system* dikarenakan armada *truck* dan *driver* tidak patuh dengan *system*. Contohnya RFID atau sensor penempatan tidak sesuai jadi tidak terbaca pada *system*, nomor sensor RFID dengan nomor *truck* tidak sama jadi *system* komputer terbaca eror, nomor *container* yang tidak terlihat jelas seperti angka dan tulisan buram, berat *container* tidak sesuai karena terburu-buru saat proses penimbangan tanpa menunggu beberapa saat hingga timbangan stabil.
- Mita : Ada berapa itemkah proses sensor di *gate in* pak ?
- Bapak Benny : Ada 5 item dalam proses sensor yaitu pengecekan, plat nomor, nomor *container*, data *truck*, dan RFID sensor.
- Mita : Jadi terdapat 5 tahapan proses sensor itu sendiri ya pak.
- Bapak Benny : Iya ada 5 tahapan. Jadi, kalau ada 1 saja terlewat sensor, pasti di arahkan ke pos *interchange*.
- Mita : Baik pak, terimakasih atas tanggapan dari Bapak Benny.
- Bapak Benny : Iya sama-sama taruni.

Wawancara yang penulis lakukan dalam hal optimalisasi kegiatan *delivery* peti kemas di Terminal Peti Kemas Semarang :

Nama : Ibu Dyah Putri

Jabatan : *Staf operational*

Dengan hasil wawancara sebagai berikut :

- Mita : Assalamu'alaikum Wr.Wb. Mohon ijin bu, ini saya Mita Windiarti. Taruni dari PIP Semarang bu, berkaitan dengan materi penelitian saya, apakah saya dapat meminta data yang saya perlukan untuk skripsi saya ? terimakasih sebelumnya.
- Ibu Putri : Wa'alaiakumsalam Wr.Wb. Kalau boleh tau judul penelitiannya seperti apa yang adek ambil ?
- Mita : Untuk penelitian skripsi saya yang berjudul "Optimalisasi Kegiatan *Delivery* Peti Kemas Di Terminal Peti Kemas Semarang". Untuk pembahasan saya memiliki rumusan

masalah:

1. Apa yang menyebabkan kegiatan *delivery* peti kemas di Terminal Peti Kemas Semarang tidak optimal ?
2. Upaya apa yang dilakukan agar kegiatan *delivery* peti kemas di Terminal Peti Kemas Semarang optimal ?

Mohon bimbingannya bu.

Ibu Putri : Ini sudah ijin ke SDM belum dek ? Adakah surat ijin penelitiannya ? saya boleh minta ?

Mita : “Penulis mengirim surat persetujuan”

Ibu Putri : Ada yang bisa saya bantu dek ?

Mita : Pada perumusan masalah saya bu, dalam kegiatan *delivery* peti kemas di Terminal Peti Kemas, dapatkah saya meminta dokumen-dokumen terkait dengan kegiatan itu bu ?

Ibu Putri : Iya bisa dek, dokumen yang diminta bisa di list saja dulu dek.

Mita : Ijin bu, terkait skripsi saya, dokumennya seperti surat jalan, surat persetujuan pengeluaran barang, contoh *delivery order*, struktur organisasi, dan *bill of lading* bu.

Ibu Putri : Selamat sore “Narasumber mengirim file *delivery*”. Ini adalah dokumen yang adek minta kemarin yah.

Mita : ouh iya bu, terimakasih.

Ibu Putri : Ouh iya dek, dokumen yang saya kasih mohon jangan di share ke luar yah, hanya untuk kebutuhan skripsi saja, terimakasih.

## LAMPIRAN 02

KEMENTERIAN KEUANGAN REPUBLIK INDONESIA  
DIREKTORAT JENDERAL BEA DAN CUKAI  
KANTOR WILAYAH JAWA TENGAH DAN DI YOGYAKARTA  
KANTOR PENGAWASAN DAN PELAYANAN TANJUNG EMAS

### SURAT PERSETUJUAN PENGELUARAN BARANG (SPPB)

Nomor : 014820/WBC.10/KPP.MP.01/2021 Tanggal : 17-03-2021

Nomor Pengajuan : 000000-007762-20210310-000292  
Nomor Pendaftaran PIB : 014748 Tanggal 17-03-2021

Kepada :

Importir

NPWP : 82.600.917.7-527.000  
Nama : PT. MEGA TAMA GLOBALINDO  
Alamat : DUKUH TEGAL SARI RT.02 /RW.09 DESA KEMBANG, KECAMATAN AMPEL KAB. BOYOL

PPJK

NPWP : 01.344.485.6-073.000  
Nama : PT. UNIAIR INDOTAMA CARGO  
Alamat : JL. PURI ANJASMORO BLOK EEL NO.12B KEL.TAWANGSARI, SEMARANG  
NP PPJK : 03.027

Lokasi Barang : UTPK / UTPK III  
No. B/L atau AWB : DXB0555108 Tanggal: 19-02-2021  
Sarana Pengangkut : EVER UNICORN OFT 56E1MA  
No. Voy./Flight : 56E1MA  
No. BC 1.1 : 000255 Tanggal: 09-03-2021 Pos : 0065 0000 0000  
Jumlah/jenis kemasan : 48 PX; Berat : 7,520.00  
Merk kemasan : -

Jumlah peti kemas : 1

Nomor Peti Kemas/ Ukuran : -

| No. | No.Peti Kemas | Ukuran | Penegahan | Ket | No. | No.Peti Kemas | Ukuran | Penegahan | Ket |
|-----|---------------|--------|-----------|-----|-----|---------------|--------|-----------|-----|
| 1   | CMAU-5012800  | 40     |           |     |     |               |        |           |     |

Catatan pengeluaran :

Semarang,  
Pejabat Pemeriksa Dokumen

Semarang,  
Pejabat yang mengawasi pengeluaran barang

Tanda Tangan:

Tanda Tangan:

Nama : .  
NIP : .

Nama :  
NIP :

Dalam jangka waktu 30 (tiga puluh) hari sejak tanggal nomor pendaftaran dan berdasarkan penelitian Pejabat Bea dan Cukai tidak terdapat perbedaan tarif dan/atau nilai pabean, maka Surat Persetujuan Pengeluaran Barang (SPPB) ini merupakan penetapan Pejabat Bea dan Cukai.

Peruntukan :

1. Importir;
2. Pejabat yang mengawasi pengeluaran barang.

Formulir ini dicetak secara otomatis oleh sistem komputer dan tidak memerlukan nama, tanda tangan pejabat, dan cap dinas.

### Surat Persetujuan Pengeluaran Barang

### LAMPIRAN 03

| Page 1 Of 1<br>18-MAR-21   | DELIVERY ORDER  |                 |                  |  |           |                        |               |              |         |           |          |             |          |      |      |    |         |          |        |  |  |           |                 |  |  |  |  |  |                        |  |  |  |  |                                       |  |  |  |  |  |        |  |  |  |  |        |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|--|---|--|------------------|--|-----------|------------------------|---------------|--------------|---------|-----------|----------|-------------|----------|------|------|----|---------|----------|--------|--|--|-----------|-----------------|--|--|--|--|--|------------------------|--|--|--|--|---------------------------------------|--|--|--|--|--|--------|--|--|--|--|--------|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|
| PT MEGA TAMA GLOBALINDO<br>DUKUH TEGAL SARI RT. 02 RW.09<br>DESA KEMBANG, KECAMATAN AMPEL<br>KAB, BOYOLALI, ENTRAL JAVA<br>INDONESIA.TAX.ID.????   | DELIVERY ORDER NO : D0SEM0001276<br>B/L - NO : DXB0655108<br>VESSEL : SEA OF LUCK<br>VOYAGE : ODGV3N<br>LLOYDS NO : 9202481 | GENERAL DECLARATION DT : 05-MAR-21<br>VESSEL CUSTOM NO : 221<br>AGENT CUSTOM REG NO :<br>CUST ID : |                  |  |           |                        |               |              |         |           |          |             |          |      |      |    |         |          |        |  |  |           |                 |  |  |  |  |  |                        |  |  |  |  |                                       |  |  |  |  |  |        |  |  |  |  |        |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| POL / ETD : JEBEL ALI / 13-FEB-2021<br>POD / ETA : SEMARANG / 10-MAR-2021<br>QUAY / TERMINAL : SEMARANG INTERNATIONAL TERMINAL   |   |  |                  |  |           |                        |               |              |         |           |          |             |          |      |      |    |         |          |        |  |  |           |                 |  |  |  |  |  |                        |  |  |  |  |                                       |  |  |  |  |  |        |  |  |  |  |        |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th style="text-align: left;">CONTAINER</th> <th style="text-align: left;">SEAL</th> <th style="text-align: left;">TARE</th> <th style="text-align: left;">SIZE / TYPE</th> <th style="text-align: left;">PCS / QTY</th> <th style="text-align: left;">COMMODITY</th> <th style="text-align: left;">NET WT<br/>KGM</th> <th style="text-align: left;">MEAS<br/>ICBM</th> <th style="text-align: left;">CUST ID</th> <th style="text-align: left;">PIN</th> <th style="text-align: left;">EXP DATE</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>CMAU5012800</td> <td>H2562055</td> <td>3900</td> <td>40HC</td> <td>48</td> <td>PALLETS</td> <td>7520.000</td> <td>50.000</td> <td></td> <td></td> <td>19-MAR-21</td> </tr> <tr> <td colspan="6">Release comment</td> <td colspan="5" style="text-align: right;">Last Free Storage Date</td> </tr> <tr> <td colspan="6">TOTAL NB OF CONTAINERS PER SIZE/TYPE:</td> <td colspan="2" style="text-align: right;">TOTAL:</td> <td colspan="3"></td> </tr> <tr> <td colspan="6">40HC 1</td> <td colspan="2"></td> <td colspan="3"></td> </tr> </tbody> </table> | CONTAINER   | SEAL   | TARE             | SIZE / TYPE  | PCS / QTY | COMMODITY              | NET WT<br>KGM | MEAS<br>ICBM | CUST ID | PIN       | EXP DATE | CMAU5012800 | H2562055 | 3900 | 40HC | 48 | PALLETS | 7520.000 | 50.000 |  |  | 19-MAR-21 | Release comment |  |  |  |  |  | Last Free Storage Date |  |  |  |  | TOTAL NB OF CONTAINERS PER SIZE/TYPE: |  |  |  |  |  | TOTAL: |  |  |  |  | 40HC 1 |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| CONTAINER  | SEAL  | TARE   | SIZE / TYPE      | PCS / QTY  | COMMODITY | NET WT<br>KGM          | MEAS<br>ICBM  | CUST ID      | PIN     | EXP DATE  |          |             |          |      |      |    |         |          |        |  |  |           |                 |  |  |  |  |  |                        |  |  |  |  |                                       |  |  |  |  |  |        |  |  |  |  |        |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| CMAU5012800  | H2562055  | 3900   | 40HC             | 48   | PALLETS   | 7520.000               | 50.000        |              |         | 19-MAR-21 |          |             |          |      |      |    |         |          |        |  |  |           |                 |  |  |  |  |  |                        |  |  |  |  |                                       |  |  |  |  |  |        |  |  |  |  |        |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| Release comment  |   |  |                  |  |           | Last Free Storage Date |               |              |         |           |          |             |          |      |      |    |         |          |        |  |  |           |                 |  |  |  |  |  |                        |  |  |  |  |                                       |  |  |  |  |  |        |  |  |  |  |        |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| TOTAL NB OF CONTAINERS PER SIZE/TYPE:  |   |  |                  |  |           | TOTAL:                 |               |              |         |           |          |             |          |      |      |    |         |          |        |  |  |           |                 |  |  |  |  |  |                        |  |  |  |  |                                       |  |  |  |  |  |        |  |  |  |  |        |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| 40HC 1   |   |  |                  |  |           |                        |               |              |         |           |          |             |          |      |      |    |         |          |        |  |  |           |                 |  |  |  |  |  |                        |  |  |  |  |                                       |  |  |  |  |  |        |  |  |  |  |        |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| EMPTY RETURN ADDRESS<br><br>PT. JAVA SARAWA MITRA SEJATI<br>KAWASAH INDUSTRI CIPTA GUNA<br>KAV.7<br>JL. ARTERI YOS SUDARSO<br>SEMARANG<br>SEMARANG   | CONTAINERS<br>CMAU5012800   | Turn-In-Ref<br>.   | D&D Invoice<br>. | FOR FURTHER INFORMATION PLEASE CONTACT<br>PT Container Maritime Activities, JL. GAJAH MADA NO 29, SEMARANG, 50143<br>SUGIARTO SUGIARTO E-mail: <a href="mailto:sugiaro.sugiaro@apl.com">sugiaro.sugiaro@apl.com</a><br>Tel (direct):<br>Fax: |           |                        |               |              |         |           |          |             |          |      |      |    |         |          |        |  |  |           |                 |  |  |  |  |  |                        |  |  |  |  |                                       |  |  |  |  |  |        |  |  |  |  |        |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |

*Delivery Order*

LAMPIRAN 04

18 CANDI 7277 FCL.

SRJH

## SURAT JALAN

NO. SURAT JALAN : \_\_\_\_\_ SEMARANG, 20 AGUSTUS 2021  
KEPADA YTH : KIKI < SAMPAI BUDANG JAM 7. PABE >  
TELP/HP : 0812-6525-3939  
ALAMAT : KOMPLEK PERBUDANGAN EKA PRIMA  
DAAN MOBOT KM. 21 NO. 1 BLOK C12.  
TANGKRAH B.

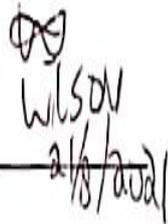
| NO KONTAINER    | NO SEAL | QTY (CTNS) | NAMA BARANG | KETERANGAN |
|-----------------|---------|------------|-------------|------------|
| CAAU<br>5964734 | 1x40'   | 4040       | TOYS        |            |

NB : BARANG JANGAN DI TERIMA JIKA NO SEAL BERBEDA

NO. KENDERAAN : H: 8571 DA  
NAMA SUPIR : IRAN  
NO. HP SUPIR : 082134899221

TANGGAL TERIMA : \_\_\_\_\_  
NAMA PENERIMA : \_\_\_\_\_  
NO. HP PENERIMA : \_\_\_\_\_

PENGIRIM  


PENERIMA  
  
WILSON  
21/8/2021

WILSON

Surat Jalan

## DAFTAR RIWAYAT HIDUP

1. Nama : Mita Windiarti
2. NIT/Program Studi : 541711306484 K
3. Tempat, Tanggal lahir : Pemalang, 11 Maret 1999
4. Alamat : Desa Bojongbata, Rt 01/ Rw 17  
Kecamatan Pemalang, Kabupaten  
Pemalang, Jawa  
Tengah
5. Jenis Kelamin : Perempuan
6. Agama : Islam
7. Nama orang tua
  - a. Ayah : Alm. Murendi Is  
Pekerjaan : PNS
  - b. Ibu : Sri Suswihartini  
Pekerjaan : PNS
8. **Riwayat Pendidikan**
  - a. SD N 2 Bojongbata Lulus Tahun 2011
  - b. SMP N 3 Pemalang Lulus Tahun 2014
  - c. SMA N 3 Pemalang Lulus Tahun 2017
  - d. Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang (Ank. 54)
9. **Pengalaman Praktek Darat (PRADA)**
  - Perusahaan I : PT. Arpeni Pratama Ocean Line
  - Perusahaan II : PT. Awedhia Crewing Management

