



**“ANALISIS PENANGANAN MUATAN KANTONG *REDPACK* DI  
KAPAL PADA PT.SARANA BANDAR LOGISTIK”**

**SKRIPSI**

**Untuk memperoleh gelar Sarjana Terapan Pelayaran pada  
Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang**

**Oleh**

**REONALDY DIESHRA ANDRA DAMARA PUTRA**

**561911327420 K**

**PROGRAM STUDI DIPLOMA IV  
TATA LAKSANA ANGKUTAN LAUT DAN KEPELABUHAN  
POLITEKNIK ILMU PELAYARAN SEMARANG  
TAHUN 2022**

HALAMAN PERSETUJUAN

ANALISIS PENANGANAN MUATAN KANTONG REDPACK DI KAPAL  
PADA PT. SARANA BANDAR LOGISTIK

DISUSUN OLEH:


**REONALDY DIESHRA ANDRA DAMARA PUTRA**  
NIT. 561911327420 K

Telah disetujui dan diterima, selanjutnya dapat diujikan di depan Dewan Penguji  
Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.....


Dosen Pembimbing I  
Materi

Dosen Pembimbing II  
Metodologi dan Penulisan

  
**RETNO HARIYANTI, S.Pd., M.M**  
Penata Muda Tk. I (III/b)  
NIP. 19741018 199803 2 001

  
**Capt. MUSTAMIN, M.Pd., M.Mar**  
Pembina (IV/a)  
NIP. 19681227 199903 1 001

Mengetahui,  
Ketua Program Studi  
Tata Laksana Angkutan Laut dan Kepelabuhan (TALK)

  
**Dr. NUR ROHMAH, SE., MM**  
Penata Tingkat I (II/d)  
NIP. 19750318 200312 2 001

## HALAMAN PENGESAHAN

Skripsi dengan judul “Analisis Penanganan Muatan Kantong Redpack di Kapal  
Pada PT. Sarana Bandar Logistik” karya,

Nama : REONALDY DIESHRA ANDRA DAMARA PUTRA

NIT : 561911327420 K

Program Studi : D IV TALK

Telah dipertahankan di hadapan panitia penguji skripsi prodi TALK Politeknik

Ilmu Pelayaran Semarang pada hari..... tanggal.....


Semarang.....


### Panitia Ujian


Penguji I

Penguji II

Penguji III

  
**SRI PURWANTI, SE, S.Pd, MM**  
Penata Tk. I (III/d)  
NIP. 19661217 198703 2 002

  
**RETNO HARIYANI, S.Pd, M.M**  
Penata Tk. I (III/d)  
NIP. 19741018 199803 2 001

  
**Dr. ISKANDAR, SH, MT**  
Penata Tk. I (III/d)  
NIP. 19730621 199808 1 001

Mengetahui,

Direktur Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang

**Dr. Capt. TRI CAHYADI, M.H, M.Mar**  
Pembina Tingkat I (IV/b)  
NIP. 19730704 1998031 001

## PERNYATAAN KEASLIAN

Yang bertanda tangan di bawah ini :

Nama : Reonaldy Dieshra Andra Damara Putra

NIT : 561911327420 K

Program Studi : TAL K

Skripsi dengan judul "ANALISIS PENANGANAN MUATAN KANTONG REDPACK DI KAPAL PADA PT. SARANA BANDAR LOGISTIK"

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 etika ilmiah. Atas pernyataan ini saya siap menanggung resiko/sanksi yang dijatuhkan apabila ditemukan adanya pelanggaran terhadap etika keilmuan dalam karya ini.

Semarang, .....

Yang membuat pernyataan,



Reonaldy Dieshra Andra Damara Putra

NIT. 561911327420 K

## MOTO DAN PERSEMBAHAN

### Moto:

1. “Tidak perlu menjadi seseorang yang serba bisa, tekuni saja salah satu bidang yang paling kamu suka, kemudian jadilah orang hebat dengan bidang tersebut”. (Reonaldy Dieshra Andra Damara Putra)
2. “Yang hebat bukanlah saya, tapi yang hebat adalah doa kedua orang tua saya, terutama **IBU**”. (Kompok Mario Prahatinto, S.H., S.I.K., M.Si)

### Persembahan:

1. Kepada kedua orang tua penulis, Bapak Agus Sudarwanto dan Ibu Indra Ratnani Ika Susanti, yang telah merawat, mendidik, membimbing, motivasi serta memberikan saya semangat untuk bisa mengerjakan skripsi ini.
2. Kepada Teman-teman Ngalam Casta terima kasih sudah mau untuk sharing dan juga berbagi ilmu serta kenangan-kenangan yang telah dilalui bersama di mess Malang tercinta.
3. Untuk Almamaterku PIP Semarang beserta rekan-rekan seangkatan LVI dan juga pada juniorku, dan senior terimakasih atas dorongan semangat dan bantuannya selama ini.
4. Kepada Tri Wahyu Setyningsih.A S.Ak yang selalu menemani saya dan memotivasi dan mensupport dikala susah dan senang sampai saya bisa menyelesaikan skripsi dengan lancar dan tepat waktu.

## PRAKATA

Alhamdulillah segala puji syukur saya panjatkan kehadirat Allah SWT, yang Maha Pengasih lagi Maha Penyayang atas segala dan hidayah-Nya yang telah dilimpahkan kepada hamba-Nya sehingga skripsi ini dapat terselesaikan dengan baik. Sholawat serta salam senantiasa tercurahkan kepada Nabi Muhammad SAW yang telah mengantarkan kita menuju jalan yang benar.

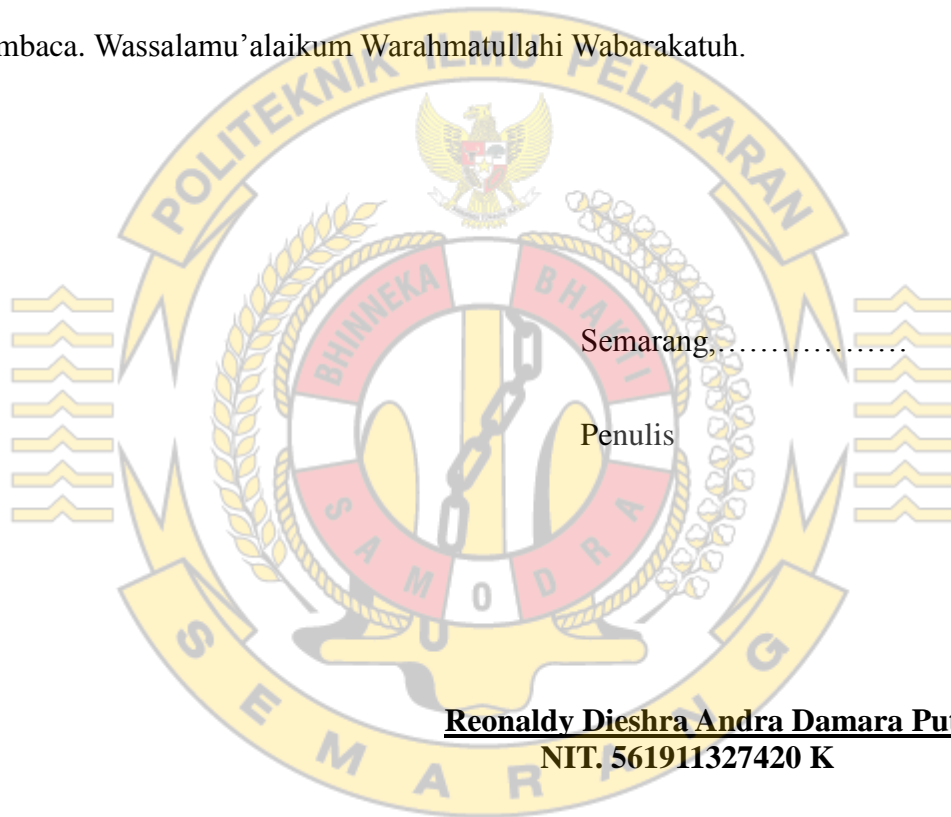
Skripsi ini mengambil judul “Analisis Penanganan Muatan Kantong Redpack di Kapal Pada PT. Sarana Bandar Logistik” yang terselesaikan berdasarkan data-data yang diperoleh dari hasil penelitian selama dua belas bulan praktek darat di perusahaan PT. Sarana Bandar Logistik Cab. Tanjung Priok.

Dalam usaha menyelesaikan penulisan skripsi ini, dengan penuh rasa hormat penulis menyampaikan ucapan terimakasih kepada pihak-pihak yang telah memberikan bimbingan, dorongan, bantuan serta petunjuk yang berarti. Untuk itu pada kesempatan ini penulis menyampaikan ucapan terimakasih kepada yang terhormat:

1. Bapak Dr. Capt. Tri Cahyadi, M.H., M.Mar. selaku Direktur Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang yang telah memberikan kemudahan dalam menuntut ilmu di Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.
2. Ibu Dr. Nur Rohmah, S.E., M.M. selaku Ketua Jurusan Tatalaksana Angkutan Laut dan Kepelabuhan Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang yang telah memberikan kemudahan dalam menuntut ilmu di Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.

3. Ibu Retno Hariyanti, S.Pd., M.M. selaku Dosen Pembimbing Materi Penulisan Skripsi yang dengan sabar dan tanggung jawab telah memberikan dukungan, bimbingan, dan pengarahan dalam penyusunan Skripsi ini.
4. Bapak Capt. Mustamin, M.Pd., M.Mar. selaku Dosen Pembimbing Metode Penulisan Skripsi yang telah memberikan dukungan, bimbingan, dan pengarahan dalam penyusunan skripsi ini.
5. Pimpinan beserta pegawai perusahaan PT. Sarana Bandar Logistik Cab. Tanjung Priok yang telah memberikan kesempatan pada penulis untuk melakukan penelitian dan praktek di kantor perusahaan.
6. Bapak Chandra Irsyal Rahman selaku kepala Operasional Bongkar Muat Redpack dan juga mentor saya yang telah membimbing dan membantu penulis selama melaksanakan penelitian dan praktek di kantor perusahaan PT. Sarana Bandar Logistik.
7. Semua pihak dan rekan-rekan saya angkatan LVI yang telah memberikan motivasi dan membantu dalam penyusunan skripsi ini.

Akhirnya, dengan segala kerendahan hati penulis menyadari masih banyak terdapat kekurangan-kekurangan, sehingga penulis mengharapkan adanya saran dan kritik yang bersifat membangun demi kesempurnaan skripsi ini. Semoga skripsi ini dapat di jadikan pembaca untuk menimba ilmu yang bermanfaat bagi nusa dan bangsa. Akhir kata penulis berharap agar penelitian ini bermanfaat bagi seluruh pembaca. Wassalamu'alaikum Warahmatullahi Wabarakatuh.



**Reonaldy Dieshra Andra Damara Putra**  
**NIT. 561911327420 K**



## ABSTRAK

**Reonaldy Dieshra Andra Damara Putra,2023** NIT : 561911327420 K, “*Analisis Penanganan Muatan Kantong Redpack Di Kapal Pada PT.Sarana Bandar Logistik*”. Skripsi Program Diploma IV,Program Studi Tatalaksana Angkutan Lautdan Kebelabuhan, Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang, Pembimbing I : Retno Hariyanti,S.Pd.,M.M , Pembimbing II: Capt.Mustamin, M.Pd.,M.Mar

Penelitian ini bertujuan untuk meneliti terjadinya kesalahan pengiriman kantung redpack yang terjadi pada PT Sarana Bandar Logistik dan juga bagaimana tindakan perusahaan tersebut mengatasi untuk meminimalisasi kesalahan tersebut. Penelitian ini menggunakan metode kualitatif deskriptif. Data primer pada penelitian ini didapatkan dengan langsung mewawancarai narasumber yang sudah ditentukan oleh penulis. Kemudian data sekunder pada penelitian ini yaitu data atau dokumen perusahaan yang didapatkan langsung dari perusahaan. Pengumpulan data dilakukan dengan cara observasi, wawancara, studi literatur, dokumentasi, dan keabsahan data. Hasil penelitian adalah penanganan bongkar muat kantong *redpack* di kapal pada PT. Sarana Bandar Logistik berjalan dengan baik dan efektif. Kemudian yang kedua yaitu tindakan pencegahan kesalahan bongkar muat kantong *redpack* yang dilakukan PT. Sarana Bandar Logistik yaitu dengan mencocokkan *telly* manual dengan *telly* yang telah dicetak oleh petugas.

**Kata kunci** : Redpack, Bongkar muat.

## ABSTRACT

**Reonaldy Dieshra Andra Damara Putra, 2023** NIT : 561911327420 K, “*Analisis of redpack bag cargo handling on ships at PT.Sarana Bandar Logistik*”. Thesis, Port and Shipping Management Department , Merchant Marine Polytechnic of Semarang, Advisor I : Retno Hariyanti, S.Pd., M.M , Advisor II: Capt. Mustamin, M.Pd., M.Mar

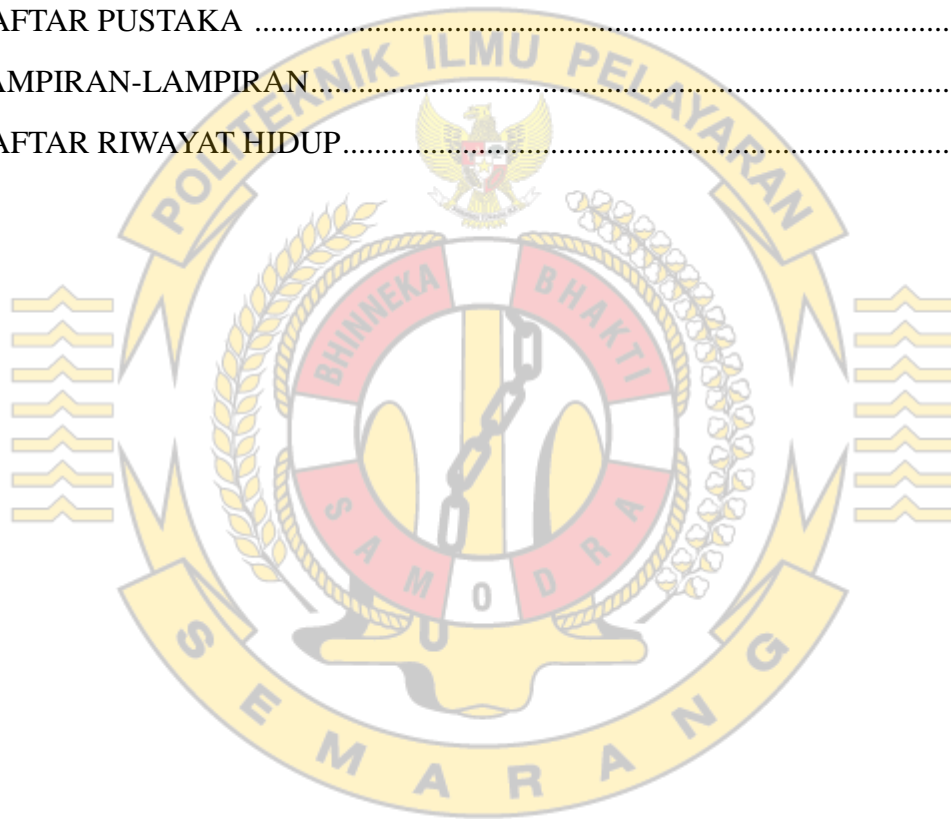
*Penelitian ini bertujuan untuk mengkaji terjadinya kesalahan pengiriman k antong redpack yang terjadi pada PT Sarana Bandar Logistik dan juga bagaimana tindakan perusahaan tersebut mengatasi untuk meminimalkan kesalahan tersebut. Penelitian ini menggunakan metode kualitatif deskriptif. Data primer pada penelitian ini didapatkan dngan langsung mewawancarai narasumber yang sudah di tetentukan oleh penulis. Kemudian data sekunder pada penelitian ini yaitu data atau dokumen perusahaan yang didapatkan langsung dari perusahaan. Pengumpulan data dilakukan dengan cara observasi, wawancara, studi literatur, dokumentasi, dan data keabsahan. Hasil penelitian adalah penanganan bongkar muat kantong redpack di kapal pada PT. Sarana Bandar Logistik berjalan dengan baik dan efektif. Kemudian yang kedua yaitu tindakan pencegahan kesalahan bongkar muat kantong redpack yang dilakukan PT. Sarana Bandar Logistik yaitu dengan mencocokkan manual televisi dengan televisi yang telah di cetak oleh petugas..*

**Keywords :** *Redpack, loading and unloading*

## DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL.....	i
HALAMAN PERSETUJUAN.....	i
HALAMAN PENGESAHAN.....	iii
HALAMAN PERNYATAN KEASLIAN .....	v
HALAMAN MOTTO DAN PERSEMBAHAN.....	vi
PRAKATA.....	viii
DAFTAR ISI .....	xiii
ABSTRAK .....	xi
ABSTRACT.....	xii
BAB I. PENDAHULUAN.....	1
A. Latar Belakang .....	1
B. Fokus Penelitian.....	4
C. Rumusan Masalah.....	4
D. Tujuan Penelitian.....	5
E. Manfaat Penelitian .....	5
BAB II. KAJIAN TEORI.....	7
A. Deskripsi Teori .....	7
B. Kerangka Pikir .....	23
BAB III. METODE PENELITIAN.....	25
A. Metode Penelitian.....	25
B. Tempat Penelitian.....	28
C. Sampel Sumber Data Penelitian.....	29
D. Teknik Pengumpulan Data .....	31
E. Instrumen Penelitian.....	34
F. Teknik Analisis Data Kualitatif.....	35
G. Pengujian Keabsahan Data.....	37
BAB IV. ASIL PENELITIAN.....	39
A. Gambaran Umum Penelitian.....	39
B. Deskripsi Data.....	47

C. Temuan.....	49
D. Pembahasan.....	53
<b>BAB V. SIMPULAN DAN SARAN.....</b>	<b>58</b>
A. Simpulan .....	58
B. Keterbatasan Penelitian.....	59
C. Saran.....	59
 DAFTAR PUSTAKA .....	 61
LAMPIRAN-LAMPIRAN.....	63
DAFTAR RIWAYAT HIDUP.....	69



## **BAB I**

### **PENDAHULUAN**

#### **A. Latar Belakang**

Peranan angkutan laut dalam perkembangan perekonomian suatu negara kepulauan seperti Indonesia sangatlah besar, angkutan laut sebagai transportasi yang sangat efisien. Dalam dunia maritim saat ini, persaingan dalam jasa angkutan laut sangat keras sehingga perusahaan pelayaran begitu mengutamakan pelayanan yang baik dan memuaskan.

Baik dalam hal ketepatan waktu, keamanan maupun keselamatan dalam pelayaran kepada konsumen. Oleh karena itu perkembangan transportasi laut harus ditingkatkan dengan tujuan mempermudah dalam pengiriman barang serta perekonomian yang lebih maju. Permintaan pasar yang semakin hari semakin meningkat pada bidang transportasi laut, baik untuk mobilitas barang maupun pelayanan jasa angkutan. Oleh karena itu perusahaan pelayaran tidak hanya cukup dengan menyediakan kapal yang banyak, akan tetapi harus mengupayakan agar kapal selalu dalam keadaan baik dan siap untuk beroperasi.

Menurut Talley (2013) (Oleh, n.d.) transportasi laut adalah pengangkutan kargo melalui jaringan transportasi air. Transportasi menjadi aset yang penting dan berharga bagi bangsa Indonesia, dikarenakan wilayah negara Indonesia sendiri merupakan negara yang

terdiri dari pulau-pulau serta hampir seluruh wilayahnya terdiri atas lautan. Maka transportasi khususnya transportasi laut harus di kelola dengan baik supaya dapat memajukan perekonomian bangsa Indonesia.

Kapal sebagai salah satu alat sarana transportasi serta angkutan laut antar pulau maupun negara yang mampu membawa muatan dalam skala besar atau banyak.

Untuk pengiriman barang pada tahun 2019 kebanyakan menggunakan jasa pengiriman *redpack*. Salah satu perusahaan jasa pengiriman barang yang menggunakan *redpack* adalah PT. Sarana Bandar Logistik. Dipilih jasa *redpack* karena pengiriman jasa *redpack* sangat cepat. Pengupayaan pengiriman barang melalui transportasi pelayaran, tentunya harus didukung dengan kondisi kapal yang laik laut.

Masa sekarang ini operasi bongkar muat diatas kapal PT.Pelni menggunakan pengiriman barang menggunakan *redpack*, oleh sebab itu untuk kelancaran operasi bongkar muat pada kapal sebagai sarana pengiriman barang angkutan laut, perlu adanya pengawasan penyusunan kantong *redpack* secara teliti. Guna menunjang kerja bongkar muat agar pelaksanaannya dapat bekerja dengan lancar, dan optimal. Sehingga dapat mencapai mutu pengiriman barang yang baik dan berkualitas.

Permasalahan yang terjadi di kapal saat penulis melaksanakan

penelitian adalah kesalahan penyusunan kantong *redpack* pada kapal. Kantong *redpack* tersebut mengalami keterlambatan pengiriman yang seharusnya 2 hari telah tiba di pelabuhan tujuan, akan tetapi memerlukan waktu yang lebih lama, karena kesalahan dalam penyusunan diatas kapal.

Berdasarkan pengalaman penulis yaitu adanya kesalahan penyusunan kantong *redpack* pada kapal dalam melaksanakan penelitian di PT. Sarana Bandar Logistik, maka penulis mengalami masalah pada saat pengoperasian bongkar muat dan penyusunan kantong *redpack*. Hal ini karena kesalahan menempelkan *barcode* tujuan barang yang dilakukan oleh petugas kantong *redpack*.

Sehubungan dengan terjadinya masalah tersebut, maka penulis berpendapat bahwa kejadian tersebut sangatlah penting untuk di hindari, karena hal ini dapat mempengaruhi kinerja bongkar muat yang berada diatas kapal. Sehingga penulis melakukan sebuah penelitian dengan judul, “Analisis Penanganan Muatan kantong *Redpack* di Kapal Pada PT.Sarana Bandar Logistik”.

## **B. Fokus Penelitian**

Fokus penelitian merupakan suatu hal yang bertujuan untuk membatasi suatu masalah guna memilih data yang tepat, agar tidak menyimpang dari penelitian yang akan penulis bahas. Mengingat

banyaknya pembahasan dalam penyusunan penelitian ini, penulis menyadari memiliki keterbatasan ilmu pengetahuan serta waktu pelaksanaan pada saat melakukan penelitian. Maka penulis akan membatasi dan memfokuskan penelitian yang akan ditekankan pada Analisis Penanganan Muatan kantong *Redpack* di Kapal Pada PT.Sarana Bandar Logistik.

### C. Perumusan Masalah

Rumusan masalah berdasarkan latar belakang dan pembatasan masalah di atas, maka terdapat berbagai permasalahan yang dapat dirumuskan sebagai berikut:

1. Bagaimana penanganan muat bongkar kantong *redpack* di kapal pada PT. Sarana Bandar Logistik ?
2. Bagaimana langkah atau tindakan yang dilakukan untuk mencegah kesalahan saat muat bongkar kantong *redpack* di kapal pada PT. Sarana Bandar Logistik ?

### D. Tujuan Penelitian

Tujuan penelitian ini yaitu :

1. Untuk mengetahui penanganan muat bongkar kantong *redpack* di kapal pada PT. Sarana Bandar Logistik.
2. Untuk mengetahui langkah atau tindakan yang dilakukan untuk mencegah kesalahan saat muat bongkar kantong *redpack* di kapal



pada PT. Sarana Bandar Logistik.

## **E. Manfaat Penelitian**

Manfaat dari penelitian ini adalah:

1. Manfaat Secara Teoritis
  - a. Sebagai tambahan pengetahuan di kampus Politeknik Ilmu Pelayaran (PIP) Semarang mengenai penanganan kantong Redpack terhadap kegiatan bongkar muat.
  - b. Sebagai tambahan informasi serta pengetahuan guna dijadikan bahan acuan untuk penelitian berikutnya sehingga dapat menghasilkan penelitian yang lebih baik dan akurat.
  - c. Sebagai tambahan informasi dan pengetahuan bagi para pembaca dan diharapkan penelitian ini dapat berguna untuk pedoman penelitian dimasa mendatang.
  - d. Bagi taruna dan taruni Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang dapat menambah wawasan untuk memperdalam materi ilmu tentang bidang bongkar muat.
2. Manfaat secara praktis
  - a. Memberi gambaran yang berguna dalam bidang bongkar muat untuk penggunaan pengiriman kantong Redpack dalam kelancaran kegiatan bongkar muat bagi perusahaan pelayaran.
  - b. Sebagai referensi untuk melakukan perbaikan dan koreksi bagi perusahaan dalam penggunaan pengiriman kantong Redpack

terhadap kelancaran kegiatan bongkar muat.

- c. Sebagai referensi dan memberikan wawasan pemahaman serta pengetahuan untuk taruna dan taruni khususnya jurusan tatalaksana angkutan laut dan kepelabuhanan agar dapat mengetahui betapa pentingnya kegiatan bongkar muat di kapal, dan juga dapat menambah informasi di perpustakaan PIP Semarang.



## BAB II

### KAJIAN TEORI

#### A. Deskripsi Teori

Berikut adalah beberapa hal yang dapat mendukung penelitian yang akan penulis lakukan yaitu penelitian mengenai “Analisis Penanganan Muatan Kantong *Redpack* di Kapal pada PT.Sarana Bandar Logistik”. Dengan ini ada beberapa hal yang perlu diketahui dan dijelaskan menurut beberapa teori yang telah diambil dari penelitian terdahulu. Informasi tersebut tentunya dapat di akses melalui berbagai sumber pustaka dan penelitian terdahulu yang memiliki keterkaitan dengan pembahasan skripsi ini.

##### 1. Analisis

Analisis menurut (*KBBI (Kamus Besar Bahasa Indonesia)*, n.d.) penyelidikan terhadap suatu peristiwa (karangan, perbuatan dan sebagainya) untuk mengetahui keadaan yang sebenarnya. Menurut Komaruddin (2001:53) Pengertian analisis adalah kegiatan berpikir untuk menguraikan suatu keseluruhan menjadi komponen sehingga dapat mengenal tanda-tanda komponen, hubungannya satu sama lain dan fungsi masing-masing dalam satu keseluruhan yang terpadu.

Sedangkan menurut (*Prof\_dr\_sugiyono\_metode\_penelitian\_kuant*, n.d.) Pengertian analisis adalah proses mencari dan menyusun secara sistematis data yang diperoleh dari hasil wawancara, catatan lapangan, dan

dokumentasi dengan cara mengorganisasikan data ke dalam kategori, menjabarkan data ke dalam unit-unit melakukan sintesa, menyusun dalam pola, memilih yang penting yang akan dipelajari dan membuat kesimpulan agar lebih mudah di pahami oleh diri sendiri dan sebagai informasi kepada orang lain.

Maka dari kedua pengertian analisis menurut para ahli dapat di simpulkan atau diartikan bahwa suatu penelitian yang telah dilakukan dilapangan dan yang mendapatkan hasil yang sangat berbeda-beda kemudian di kelompokkan sesuai kategori yang diinginkan sehingga akan lebih sempit pengertiannya dan dapat lebih mudah menemukan hasil dari penelitian yang dilakukan.

## **2. Penanganan Muatan**

Menurut KBBI penanganan muatan adalah proses, cara, perbuatan menangani penggarapan. Menurut Martopo (2016:07) penanganan muatan merupakan suatu istilah dalam kecakapan pelaut, yaitu pengetahuan tentang memuat dan membongkar muatan dari dan ke atas kapal, sedangkan menurut Lasse (2014) penanganan di atas kapal ada beberapa aspek yaitu sebagai berikut ini :

### a) Melindungi kapal dan Pengaturan Muatan

Ada 5 prinsip yang harus di pegang dalam penanganan dan pengaturan muatan yaitu :

#### 1) Melindungi awak Kapal

Yang dimaksud dengan melindungi awak kapal dan buruh yaitu masalah atas keselamatan jiwa awak kapal dan buruh, yang mana selama awak kapal dan buruh melaksanakan tugas selalu terhindar dari risiko-risiko yang mungkin dapat terjadi pada saat pelaksanaan bongkar muat

## 2) Melindungi kapal

Sedangkan melindungi kapal berarti menciptakan suatu keadaan dimana dalam melaksanakan kegiatan penanganan dan pengaturan muatan, kapal senantiasa tetap pada kondisi yang baik, aman serta laik laut.

Untuk dapat mencapai tujuan ini, maka yang perlu diperhatikan secara khusus adalah mengenai pembagian muatan yang proporsional dalam pengaturannya. Pembagian muatan dapat dibedakan menjadi 4 pembagian yaitu :

### 1. Pembagian muatan secara tegak

- a) Pembagian secara tegak terkonsentrasi pada bagian bawah, maka kapal akan memiliki nilai GM yang besar, dan akibatnya kapal mempunyai sifat yang kaku (*Stiff*)
- b) Jika pembagian muatan secara tegak terkonsentrasi pada bagian atas, maka kapal akan memiliki nilai GM yang kecil, dan akibatnya kapal mempunyai

sifat yang langsar (*Tender*)

## 2. Pembagian muatan secara melintang (*Transversal*)

a) Jika pembagian muatan secara *transversal* tidak berimbang terhadap *centre line*, maka sudah tentu mengakibatkan kapal mengalami kondisi yang miring (*List*)

b) Jika pembagian muatan secara *transversal* berimbang terhadap *centre line* namun terpusat pada bagian *wing-wing* maka *rolling* kapal akan pelan. Demikian sebaliknya, jika terpusat pada *centre line*, maka *rolling* kapal akan cepat kaku (*Stiff*)

## 3. Pembagian muatan secara membujur (*Longitudinal*)

a) Jika pembagian muatan secara membujur terkonsentrasi pada bagian depan, maka kapal akan memiliki kondisi *trim* depan (*Trim by the head*), sarat depan lebih besar dari sarat belakang. Demikian sebaliknya, jika pembagian muatan secara membujur terkonsentrasi pada bagian belakang, maka kapal akan memiliki kondisi *trim* belakang (*Trim by the stern*), sarat belakang lebih besar dari sarat depan.

b) Jika pembagian muatan secara membujur terkonsentrasi pada bagian tengah-tengah kapal, maka kapal akan memiliki kondisi *sagging*.

Sarat tengah lebih besar dari rata-rata depan

belakang. Demikian sebaliknya, jika pembagian

muatan secara membujur terkonsentrasi pada bagian ujung-ujung, maka kapal akan memiliki kondisi *hogging*, rata-rata depan belakang besar dari sarat tengah.

c) Kapal yang berada dalam kondisi *sagging* maupun *hogging* akan menimbulkan tegangan-tegangan yang dapat mengakibatkan terjadinya kerusakan pada sambungan-sambungan bagian kapal, khususnya pada bagian dek maupun bagian plat lambung.

4. Pembagian muatan secara khusus pada geladak antara (*tween deck*).

a) Pengaturan muatan pada geladak antara perlu mendapat perhatian khusus, terutama pada pengaturan muatan-muatan berat, sehingga konsentrasi berat muatan pada setiap bagian dek

tidak melewati batas kemampuan daya tampung deladak itu. Oleh karenanya para mualim dan nakhoda harus mengetahui atau dapat menghitung besarnya kemampuan daya tampung setiap geladak agar tidak menimbulkan kerusakan pada geladak tersebut.

- b) Kemampuan daya tampung geladak (Deck Load Capacity) dinyatakan dalam satuan ton/m<sup>2</sup>, yang artinya besarnya jumlah berat muatan yang dapat ditampung oleh sebuah geladak untuk luas setiap meter persegi.

### 3) Melindungi muatan

Yang dimaksud dengan melindungi muatan adalah menjaga muatan dari segala kerusakan, baik selama pemuatan, selama pelayaran maupun sewaktu pembongkaran. Untuk dapat menjaga keselamatan atau melindungi muatan, maka pihak pengangkut dalam melaksanakan tugas dan tanggung jawab harus mengenal betul akan sifat-sifat dan jenis-jenis dari setiap muatan, sehingga dapat menghindari kerusakan muatan yang disebabkan oleh :

#### 1. Keringat kapal

Keringat kapal yaitu keringat yang menempel pada



bagian besi kapal, hal ini terjadi karena udara di dalam ruang palka lebih panas dari pada udara luar, misalnya kapal berlayar di daerah tropis ke daerah dingin.

## 2. Keringat muatan

Keringat muatan yaitu air atau keringat yang menempel atau timbul pada muatan itu sendiri, hal ini terjadi karena udara yang dikandung oleh muatan lebih dingin dari pada udara luar, misalnya kapal berlayar dari daerah dingin ke daerah tropis, (proses pengembunan).

Agar dapat menghindari atau mencegah kerusakan yang disebabkan oleh hal di atas, maka yang perlu dilakukan adalah melakukan perencanaan yang baik dalam melakukan bongkar muat, penggunaan penerapan (*dunnage*), pengikatan dan pengamanan (*lashing and securing*), pemisahan muatan antara muatan yang dapat merusak muatan lain dengan yang mudah rusak atau muatan peka, dan pemberian ventilasi.

## 4) Pemanfaatan ruang muat semaksimal mungkin

Yang dimaksud dengan pemanfaatan ruang muat semaksimal mungkin adalah pengaturan muatan yang dilakukan sedemikian rupa sehingga ruang muat yang tersedia dapat diisi dengan muatan sebanyak-banyaknya dan mengurangi ruang muat yang tidak terpakai menjadi sekecil-

kecilnya, presentase dari ruang muat yang tidak terpakai dinamakan *broken stowage*.

Penyebab-penyebab terjadinya *broken stowage* adalah bentuk palka, bentuk muatan, jenis muatan, kecakapan (*skill*) dari buruh, penggunaan penerapan (*dunnage*). Untuk mengatasi hal seperti *broken stowage*, maka dapat dilakukan hal seperti pemilihan bentuk muatan yang sesuai dengan bentuk palka, pengelompokan dan pemilihan jenis muatan, pengawasan dalam pengaturan muatan, penggunaan muatan pengisi (*filter cargo*), dan penggunaan *dunnage* seperlunya.

- 5) Bongkar muat dilaksanakan secara cepat, teratur, dan sistematis.

Yang dimaksud dengan bongkar muat secara cepat, teratur, dan sistematis adalah menciptakan suatu proses kegiatan bongkar muat yang efisien dan efektif dalam penggunaan biaya dan waktu. Untuk dapat mencapai hal tersebut maka diperlukan untuk menghindari *long hatch* (terjadi nya penumpukan satu jenis muatan pada satu palka untuk satu pelabuhan sehingga menyebabkan terjadinya waktu bongkar atau muat yang lama pada suatu palka), *over stowage* (muatan yang harusnya dibongkar pada pelabuhan tujuan terhalang oleh muatan lain yang berada di atasnya), dan *over*

*carriage* (muatan yang harusnya dibongkar di pelabuhan tujuan yang pertama ikut terbawa ke pelabuhan tujuan berikutnya). Untuk mencegah terjadinya 3 hal di atas maka diperlukan perencanaan penanganan dan pengaturan muatan yang baik, pemisahan muatan dengan jelas, pemberian label atau tanda pelabuhan (*port mark*) yang jelas, dan pemeriksaan saat berakhirnya pembongkaran yang teliti.

b) Persiapan ruang muat

Menurut (Anwar Erlan, 2015) Sebelum kapal menerima muatan, ruang muat atau palka terlebih dahulu disiapkan untuk dapat dimuat. Kesiapan ruang muat untuk menerima muatan ditandai dengan suatu surat pernyataan yang dibuat oleh nakhoda yang dikenal sebagai “*Notice Of Readiness*”.

Langkah-langkah yang harus ditempuh untuk mempersiapkan ruang muat adalah pembersihan ruang muat dan pemeriksaan ruang muat.

1) Pembersihan ruang muat dilaksanakan dengan cara berikut:

- a) Menyapu bersih kotoran ruangan, termasuk dinding-dinding, bila perlu menggunakan serbuk gergaji untuk membersihkan sisa muatan yang melekat.
- b) Mengumpulkan sisa – sisa dan bekas – bekas muatan termasuk sisa dan bekas *dunnage*, mengeluarkan dari

ruang muat untuk selanjutnya dibuang ke darat di tempat yang telah disediakan.

c) Membersihkan got – got dari segala kotoran yang dapat menyumbat saringan dan pipa hisap.

d) Mencuci ruangan dengan air tawar untuk menghilangkan segala jenis debu yang melekat.

e) Jika ruangan berbau, maka air cucian dicampur dengan bahan kimia secukupnya untuk menghilangkan bau.

f) Air cucian yang telah ditampung pada got dikuras dan dikeringkan. Mengeringkan air got tidak menggunakan pipa hisap bila memang air got tersebut dikhawatirkan menimbulkan pencemaran.

2) Pemeriksaan ruang muat dilakukan oleh mualim I dan jika perlu dengan seorang surveyor. Bagian – bagian yang akan diperiksa menggunakan daftar periksa (*check list*) yang berisikan keterangan – keterangan bagian yang diperiksa, apakah dalam kondisi lengkap, utuh, baik, cukup baik, sedang, buruk, berfungsi, tidak berfungsi, kering, basah dan sebagainya. Hasil pemeriksaan ruang muat yang dilakukan oleh mualim I dan surveyor maka akan dikeluarkan sertifikat ”*dry certificate*” yang ditandai tangani oleh Mualim I dan

surveyor.

c) Kendala pengaturan proses pengaturan muatan

Kendala – kendala yang berupa kelambatan – kelambatan yang terjadi dalam proses penanganan dan pengaturan muatan haruslah dihindari sehubungan dengan tercapainya salah satu aspek dan prinsip – prinsip penanganan dan pengaturan muatan itu sendiri yaitu bongkar muat secara cepat, efisien, dan sistematis. Jika terjadi kendala yang berupa kelambatan dalam proses kegiatan bongkar muat maka konsekuensi nya adalah kerugian bagi pihak perusahaan. Kelambatan – kelambatan yang dapat ditemui dalam suatu proses bongkar muat adalah kelambatan akibat teknis (kerusakan alat bongkar muat), kelambatan akibat buruh tidak terampil (*unskilled labour*), kelambatan akibat keadaan alam (*natural factor*), kelambatan akibat pemogokan (*strike*), dan yang terakhir adalah kelambatan akibat terjadinya penumpukan muatan di pelabuhan (*congestion*).

### 3. Pengertian Kapal

#### A. Definisi Kapal

(Luqman Hakim Wijaya, 2022) Kapal adalah kendaraan air dengan bentuk dan jenis tertentu, yang digerakkan dengan tenaga angin, tenaga mekanik, dan energi lainnya, ditarik atau ditunda, termasuk kendaraan yang berdaya dukung dinamis, kendaraan dibawah permukaan air, serta alat apung dan bangunan terapung yang

dapat berpindah-pindah. Oleh karena itu kapal yang digunakan untuk keperluan transportasi antara pulau maupun untuk keperluan eksploitasi hasil laut, harus memenuhi persyaratan kelayakan laut. Adapun kelayakan laut kapal adalah kendaraan kapal yang memenuhi persyaratan keselamatan kapal pencegahan pencemaran perairan dari kapal, pengawakan, garis muat, pemuatan, kesejahteraan awak kapal, dan kesehatan penumpang, status hukum kapal. Maka kapal merupakan salah satu sarana transportasi yang sangat penting, bagi negara maritim, termasuk negara Indonesia. ((*Peraturan Menhub RI No.60, 2014, n.d.*)

## B. Jenis-jenis Kapal

### a. Kapal barang (*Cargo Vessel*) atau Konvensional

Kapal ini dibuat untuk mengangkut barang yang akan di kirimkan ke wilayah yang dituju. Ada beberapa jenis kapal barang yaitu:

#### 1) *General Cargo Carrier*

*General Cargo Carrier* adalah kapal yang mengangkut bermacam-macam muatan berupa barang-barang yang diangkut biasanya merupakan barang yang sudah dikemas. *General Cargo Carrier* dilengkapi dengan *crane* pengangkut barang untuk memudahkan bongkar-muat muatan.

#### 2) *Bulk Cargo Carrier*

*Bulk Cargo Carrier* adalah kapal untuk dagang yang dirancang

untuk mengangkut kargo curah *unpackaged*, seperti contoh batu bara dan semen. Adapun kelebihan dari kapal ini mempunyai daya angkut yang besar.

### 3) *Tanker*

*Tanker* adalah kapal yang dirancang untuk mengangkut minyak atau produk turunannya. Jenis utama kapal *tanker* termasuk *tanker* minyak, *tanker* kimia, dan pengangkut LNG.

### 4) *Combination Carrier*

*Combination Carrier* adalah kapal yang dirancang untuk mampu membawa kargo basah atau kering.

### 5) *Off Shore Supply Ship*

*Off Shore Supply Ship* adalah kapal yang dirancang khusus untuk memasok anjungan minyak dan gas lepas pantai dan instalasi lepas pantai lainnya.

### 6) *Special Disigned Ship*

*Special Disigned Ship* adalah kapal yang dirancang khusus bagi pengangkutan barang tertentu seperti daging segar (yang harus diangkut dalam keadaan beku), gas cair (LNG), dan sebagainya.

### 7) Kapal Container

Kapal Container adalah kapal yang khusus digunakan untuk mengangkut peti kemas yang standar. Memiliki rongga untuk

menyimpan peti kemas ukuran standar.

#### b. Kapal Penumpang

Tentunya kapal ini digunakan untuk mengangkut penumpang untuk sebagai alat transportasi masyarakat. Kapal ini dibangun dengan beberapa fasilitas yang dapat digunakan oleh penumpang yang menaiki kapal tersebut.

##### 1) Kapal Barang dan Penumpang

Kapal ini dapat digunakan untuk mengangkut penumpang dan sekaligus mengangkut barang yang artinya kapal ini memiliki cabin kapal yang banyak dan banyak geladak.

##### 2) Kapal Barang dengan Akomodasi Penumpang Terbatas

Kapal ini merupakan kapal barang biasa namunhanya di ijinakan sedikit penumpang di dalamnya biasanya hanya di ijinakan hanya 12 orang didalamnya.

#### 4. Kantong *Redpack* di Kapal

Dalam kehidupan sehari-hari masyarakat tidak di jauhkan dari kemungkinan bahwa kebutuhan masyarakat yang saling mengirim barang dari wilayah satu ke wilayah lainnya. Dengan begitu semakin banyaknya perusahaan yang mendirikan jasa ekspedisi dari perusahaan negeri ataupun swasta. Ada beberapa perusahaan milik negara seperti PT. Peln yang juga melayani kargo guna untuk mengakomodasi kebutuhan masyarakat.

Dalam laman Peln.co.id, disebutkan bahwa PT. Peln memiliki



beberapa angkutan barang komersial yang disediakan untuk penumpang. Mulai dari *redpack*, *dry container*, *reefer container*, *General Cargo* dan angkutan kendaraan. Untuk menunjang jasa logistik ini PT. Pelni menyediakan 26 kapal penumpang, 5 kapal barang tol laut, 1 kapal ternak, dan 7 kapal barang komersial. Selain PT. Pelni juga banyak terdapat perusahaan swasta yang berdiri di bidang yang sama.

Dilansir melalui (*Pengertian Redpack*, 2021) *redpack* yaitu pengiriman paket barang dengan kapal hingga ke tangan penerima dengan adanya batasan dimensi 100x50x50cm atau berat maksimal 120kg. Berat per kantong adalah sebanyak 50kg. Kantong-kantong *redpack* ini nantinya akan diletakkan dalam ruang palka yang tidak bersinggungan dengan penumpang sehingga tidak mengganggu jalur embarkasi, debarkasi dan juga jalur evakuasi.

## 5. Bongkar Muat

### a) Definisi Perusahaan Bongkar Muat

Perusahaan Bongkar Muat yaitu badan hukum Indonesia yang khusus didirikan untuk mengusahakan dan menyelenggarakan kegiatan bongkar muat dari dan ke kapal (regularship.id, n.d.). Adapun beberapa kegiatannya yaitu :

- 1) Melaksanakan bongkar muat dan pengawasan tenaga kerja.
- 2) Melakukan pencatatan barang (*tally*), memindahkan barang dari dermaga ke gudang.
- 3) Membuat laporan pembongkaran barang dan laporan pemuatan.

## b) Jenis-jenis Bongkar Muat

### 1) Bongkar Muat secara langsung ke Truck (*truck lossing*)

Pada dasarnya pembongkaran maupun pemuatan dengan cara *truck losing* hanya dilakukan terhadap barang-barang tertentu misalnya barang berbahaya yang tidak boleh ditimbun di gudang atau lapangan dan barang strategis misalnya beras, gula, semen dan lainnya. Kenyataan akhir ini berkembang kecenderungan bongkar muat terhadap barang-barang lain dengan cara *truck losing* ini dikarenakan biaya lebih murah, tetapi akibatnya bertambat lebih lama dan biaya di pelabuhan menjadi lebih tinggi dan juga performansi atau kinerja akan lebih jelek.

### 2) Bongkar Muat melalui penimbunan

Pelaksanaan pembongkaran atau pemuatan sebagian besar dilakukan oleh tenaga kerja bongkar muat yang dikelola oleh koperasi tenaga kerja bongkar muat atau koperasi TKBM yang ada di tiap pelabuhan.

## C. Ruang Lingkup Pelaksanaan Bongkar Muat

Adapun 3 dari pekerjaan yang dilakukan oleh bongkar muat yaitu :

### 1. Pekerjaan Stevedoring

Pekerjaan yang membongkar dari dek atau palka kapal ke dermaga, tongkang, truck atau memuat ke dek atau ke dalam palka kapal dengan

menggunakan derek kapal ataupun derek darat. Untuk pekerjaan ini standar buruh per palka bergilir kerja membutuhkan 12 orang, termasuk 1 orang mandor, 2 orang tukang derek dan 1 orang pilot yang mengkomandoi derek kapal.

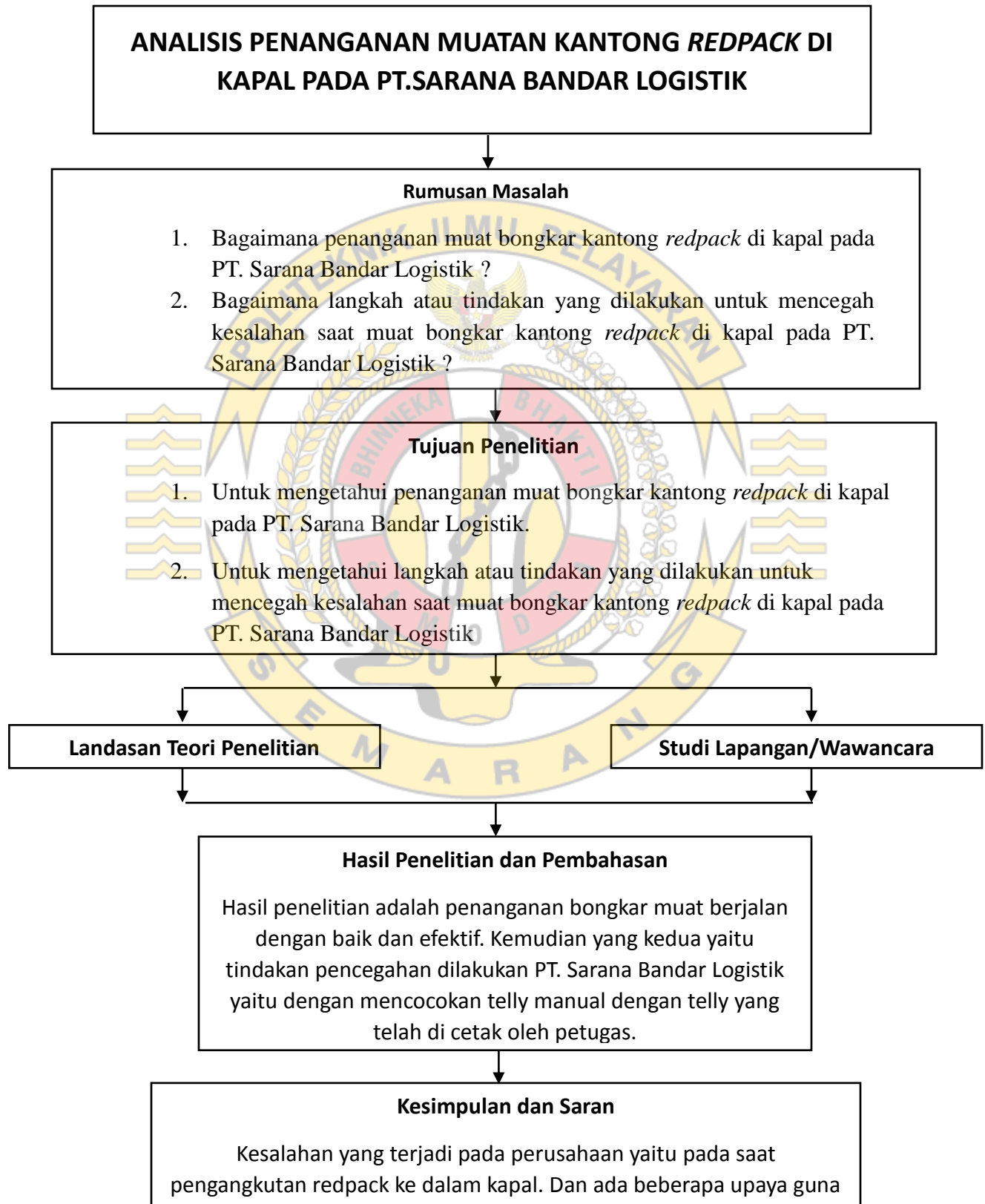
## 2. Pekerjaan Cargodoring

Pekerjaan mengeluarkan dari sling ke atas dermaga, mengangkat dan menyusun ke dalam gudang lini 1 atau ke lapangan penumpukan atau pekerjaan sebaliknya. Yaitu mengambil dari tumpukan di gudang lini 1 atau lapangan penumpukan lini 1 dan mengangkat serta mengangkut ke dermaga dan memasukkan sling di atas dermaga. Standar buruh yang bekerja di Cargodoring ini per palka 24 orang.

## 3. Pekerjaan *Receiving* atau *Delivery*

Pekerjaan mengambil dari timbunan dan menggerakkan untuk kemudian menyusunnya di atas truck di pintu darat di sebut *delivery*. Sedangkan pekerjaan menerima barang dari atas truck di pintu darat untuk di timbun di gudang atau lapangan penumpukan lini 1 disebut *receiving*.

## B. KERANGKA PIKIR



Gambar 2.1 Kerangka Pikir

## BAB V

### SIMPULAN DAN SARAN

#### A. Simpulan

Berdasarkan hasil penelitian dengan judul Analisis Penanganan Muatan Kantong *Redpack* di Kapal Pada PT. Sarana Bandar Logistik. Peneliti dapat membuat simpulan sebagai berikut :

1. Penanganan bongkar muat kantong *redpack* di kapal pada PT. Sarana Bandar Logistik berjalan dengan baik dan efektif. Dikarenakan sudah banyak pengiriman yang efektif tertuju ke pelabuhan yang dituju dengan bukti yang telah ada dari perusahaan PT Sarana Bandar Logistik, bukti tersebut adalah berita acara kegiatan bongkar muat *redpack*. Dengan adanya berita acara, maka kantong *redpack* dapat di katakan efektif dalam pengiriman barang, karena semua barang tujuan telah sampai di pelabuhan tujuan dengan kondisi yang baik.
2. Tindakan pencegahan kesalahan bongkar muat kantong *redpack* di kapal pada PT. Sarana Bandar Logistik yaitu dengan mencocokkan *telly* manual dengan *telly* yang telah di cetak oleh petugas *redpack*. Mencocokkan *telly* tersebut dilakukan saat kantong *redpack* diangkut oleh buruh dari mobil *truck* menuju gudang kapal, cara mencocokkan dengan mencatat nomor seri yang tertulis pada kantong *redpack*, membaca tujuan kantong *redpack* dan

menyampaikan kepada buruh bahwa kantong yang diangkut harus menuju tumpukan dengan pelabuhan daerah tujuan.

## B. Keterbatasan Penelitian

Pelaksanaan penelitian ini ada beberapa keterbatasan yang bisa dijadikan acuan untuk peneliti berikutnya agar bisa mendapatkan hasil penelitian yang lebih baik dan juga sumber informasi dapat dicari dengan maksimal. Keterbatasan saat melakukan observasi antara lain yaitu :

1. Pada penelitian ini yakni data primer yang didapatkan yaitu hasil wawancara dan dokumentasi hanya melalui online. Penulis memberikan pertanyaan yang akan diajukan melalui media online yang dapat melakukan komunikasi secara pribadi.
2. Hanya terdapat beberapa penjelasan mengenai rumusan masalah mengenai penanganan bongkar muat dan mengapa kesalahan dapat terjadi.
3. Ruang lingkup pada saat melakukan penelitian kurang general karena hanya mencakup satu perusahaan cabang dan tidak terlalu besar untuk dapat mengeksplor semua informasi dari perusahaan.

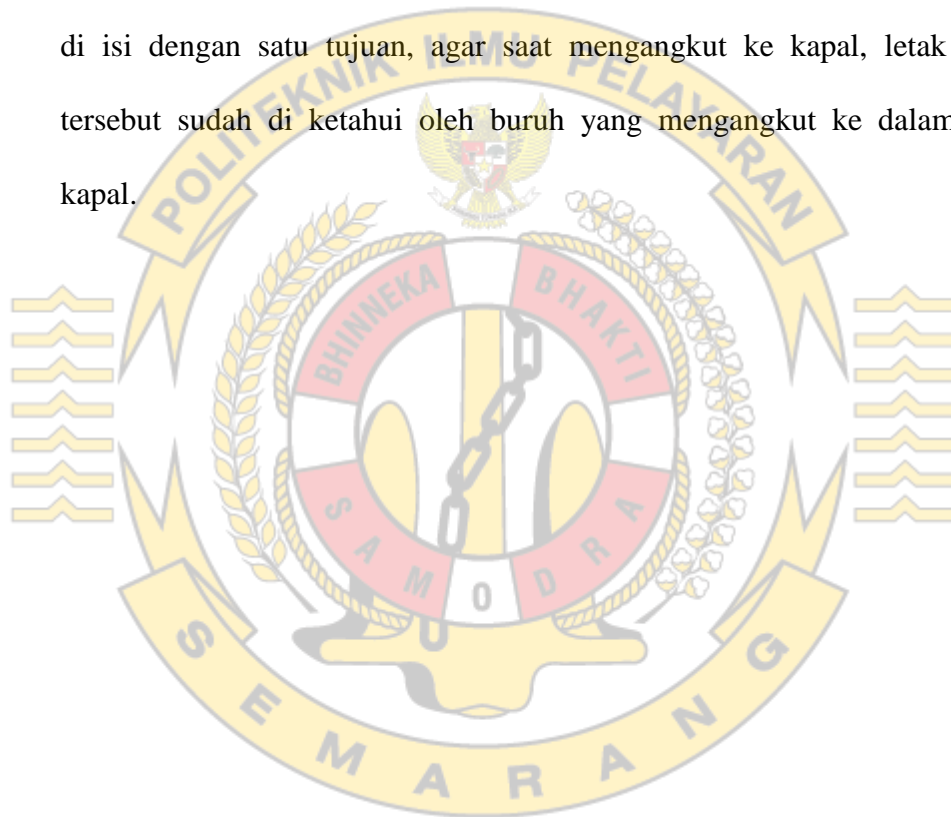
## C. Saran

Berdasarkan simpulan, dalam hal ini peneliti memberikan saran sebagai berikut:

1. Perusahaan lebih menegaskan kepada petugas *redpack* agar lebih teliti dalam melakukan bongkar muat, dan penulisan tujuan yang tertempel pada luar

kantong lebih di perjelas agar memudahkan petugas dalam melaksanakan bongkar muat kantong *redpack*.

2. Perusahaan lebih tegas memberikan perintah kepada petugas *redpack* agar memisahkan tujuan kantong tersebut saat berada di gudang penumpukan, dan setiap satu mobil yang mengangkut kantong *redpack* menuju dermaga hanya di isi dengan satu tujuan, agar saat mengangkut ke kapal, letak kantong tersebut sudah di ketahui oleh buruh yang mengangkut ke dalam gudang kapal.



## DAFTAR PUSTAKA

- Anwar Erlan. (2015). OPTIMALISASI PERENCANAAN MEMUAT CURAH GUNA MENUNJANG KELANCARAN OPERASI DI KAPAL SINAR KUDUS. In *OPTIMALISASI PERENCANAAN MEMUAT CURAH GUNA MENUNJANG KELANCARAN OPERASI DI KAPAL SINAR KUDUS*.
- Catur, S., Wijaya, R., Retno, S. W., Tinggi, S., Pelayaran, I., & Ji, J. (n.d.). METEOR STIP MARUNDA Optimalisasi Fuel Oil Purifier Guna Menunjang Pengoperasian Mesin Induk Di Atas Kapal MT. Ontari. *JUNI*, 15, 196.  
<http://ejournal.www.stipjakarta.dephub.go.id>
- KBBI (Kamus Besar Bahasa Indonesia)*. (n.d.).
- Lestariningsih, T., Hadi Irawan, D., Robita Kamelia, F., Kelautan Banyuwangi Jl Transmigrasi No, A., & Kalipuro Banyuwangi, K. (2022). *DISCOVERY: Jurnal Kemaritiman dan Transportasi PROSES KEGIATAN BONGKAR CLINKER PADA PT PELINDO (PERSERO) CABANG TANJUNG WANGI* (Vol. 4, Issue 2).  
<https://ejournal1.akaba-bwi.ac.id/ojs/index.php/discovery>
- Luqman Hakim Wijaya. (2022). *"IMPLEMENTASI APLIKASI BEA CUKAI PADA KELANCARAN PROSES PENERBITAN INWARD DAN OUTWARD MANIFEST DI PT. SAMUDERA AGENCIES INDONESIA CABANG CILEGON"* SKRIPSI.
- Metode Penelitian Kualitatif*. (n.d.).
- Moleong, L. J. (2017). *Metode Penelitian Kualitatif*, cetakan ke-36, Bandung: PT. Remaja Rodakaya Offset, 6.
- Oleh, D. (n.d.). *ANALISIS TIDAK MENGALIRNYA PENDINGIN AIR TAWAR PADA INTERCOOLER MAIN AIR COMPRESSOR*.
- Pengertian Redpack*. (2021, June 18).  
[https://r.search.yahoo.com/\\_ylt=AwrPppZJSb1keXorrXZP5At.;\\_ylu=Y29sbwMEcG9zAzEEdnRpZAMEc2VjA3Ny/RV=2/RE=1690155466/RO=10/RU=https%3a%2f%2fwww.kompas.com%2ftren%2fread%2f2021%2f06%2f18%2f153000965%2fmengirim-barang-via-red-pack-kapal-pelni-begini-caranya/RK=2/RS=Gqu3jP0AN.xec8ZSptITHPTn.ZA-](https://r.search.yahoo.com/_ylt=AwrPppZJSb1keXorrXZP5At.;_ylu=Y29sbwMEcG9zAzEEdnRpZAMEc2VjA3Ny/RV=2/RE=1690155466/RO=10/RU=https%3a%2f%2fwww.kompas.com%2ftren%2fread%2f2021%2f06%2f18%2f153000965%2fmengirim-barang-via-red-pack-kapal-pelni-begini-caranya/RK=2/RS=Gqu3jP0AN.xec8ZSptITHPTn.ZA-)
- Peraturan Menhub RI No.60, 2014*. (n.d.).
- Prof\_dr\_sugiyono\_metode\_penelitian\_kuant*. (n.d.).
- R. Kriyantono. (2018). *Kriyantono, Motivasi Penelitian Subjektif, Kualitatif*.
- Rachmad Kriyantono. (2015). *Public Relations, Issue & Crisis Management: Pendekatan Critical Public Relation, Etnografi Krisis dan Kualitatif*.



regularship.id. (n.d.). *Kep Menhub No.14, 2002.*

saranabandarlogistik.co.id. (n.d.). *PT Sarana Bandar Logistik web.*

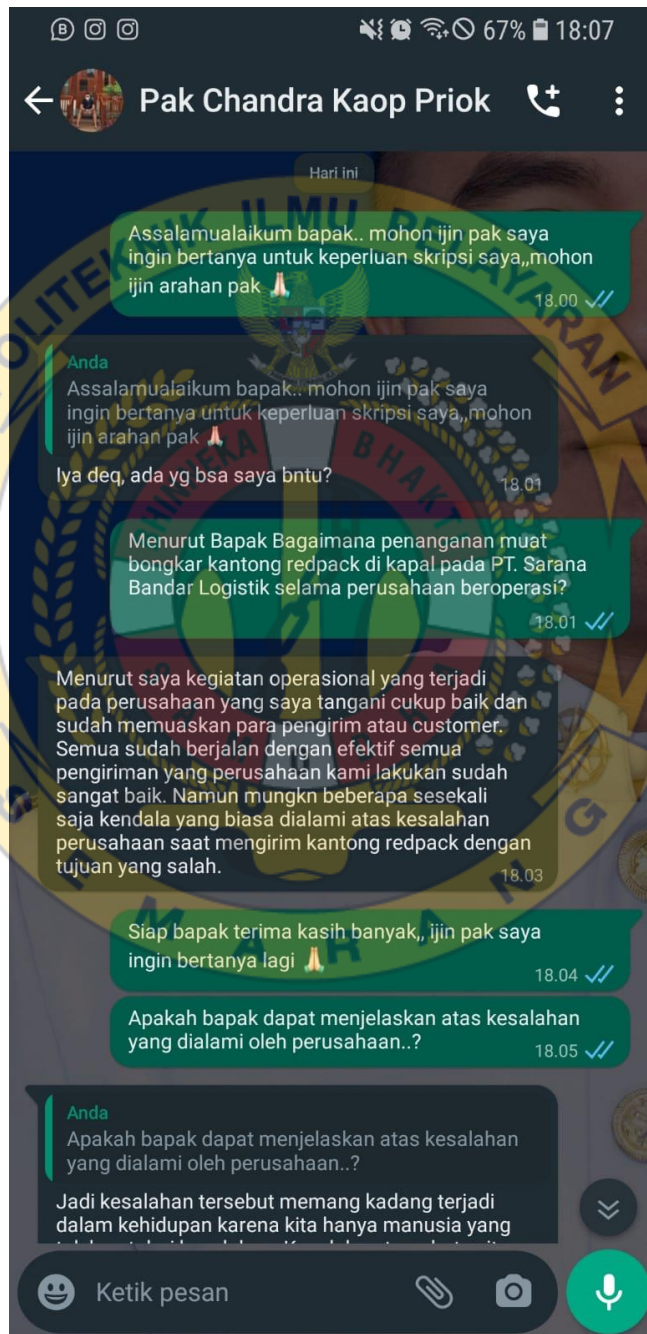
Sugiyono. (2018). *Metode penelitian kuantitatif, kualitatif dan R \& D/Sugiyono. Bandung : Alfabeta, 15.*

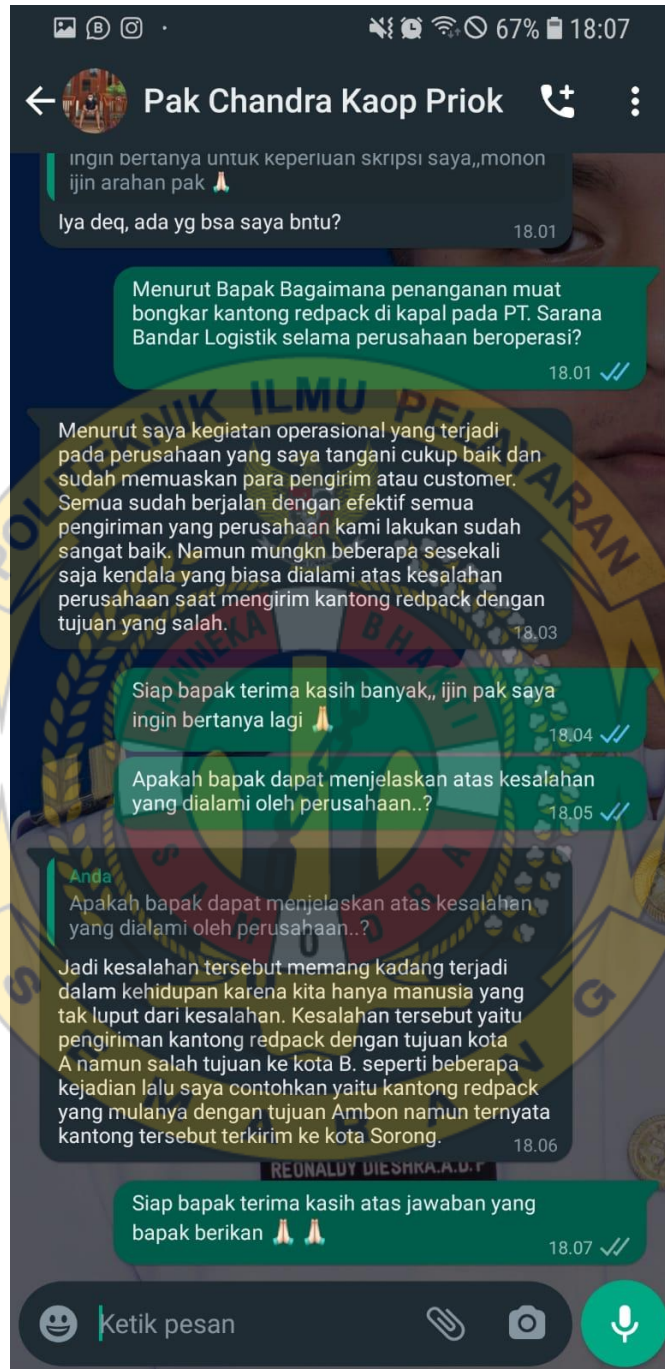


## LAMPIRAN 1

### Responden 1

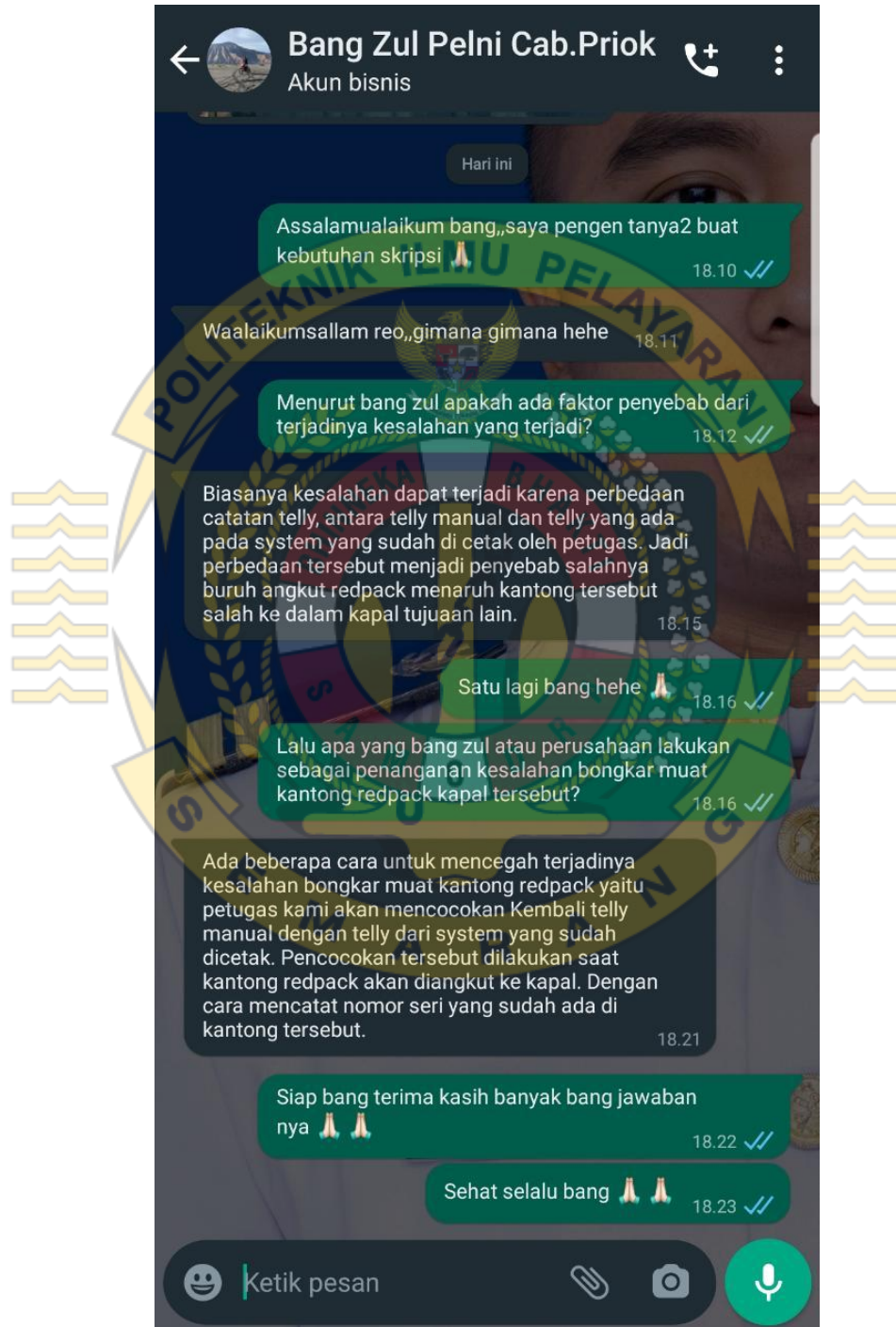
Nama : Bpk. Chandra Irsyal Rahman





## LAMPIRAN 2

### Responden 2



### LAMPIRAN 3

### Berita Acara Kantong Redpack

**sbl**

**PELNI**  
LOGISTICS

**BERITA ACARA KEGIATAN BONGKAR MUAT REDPACK**

Pada hari ini **Selasa Tanggal Enam Bulan Juni Tahun Dua Ribu Dua Puluh Tiga**, telah dilakukan kegiatan bongkar / muat di Pelabuhan Tanjung Priok dengan baik.

**Nama Kapal** : KM. Dobonsolo / Voy 12 Call 01  
**Tanggal Sandar** : 6 Juni 2023 / Jam 12.40 WIB  
**Mulai Muat** : 6 Juni 2023 / Jam 13.00 WIB  
**Jumlah Termuat** : Redpack Tg. Priok : 4.147 Kg/M3 / 171 Bag  
**Bau Bau** : 3 Kantong  
**Ambon** : 79 Kantong  
**Sorong** : 53 Kantong  
**Serui** : 26 Kantong  
**Jayapura** : 10 Kantong  
**Selesai Bongkar** : 6 Juni 2023 / Jam 16.00 WIB  
**Tanggal Berangkat** : 6 Juni 2023 / Jam 23.59 WIB

Demikian berita acara ini dibuat agar dapat dipergunakan sebagaimana mestinya.

Jakarta, 6 Juni 2023  
**PT. SARANA BANDAR LOGISTIK**

MUALIM 1

*[Signature]*

*[Signature]*

LAMPIRAN 4  
Faktur Pembayaran



**PT. PELAYARAN NASIONAL INDONESIA (PERSERO)  
(PELNI)**

**FAKTUR PEMBAYARAN**

CABANG : TANJUNG PRIOK  
ALAMAT : JLN.PALMAS NO. 2  
KODE CABANG : 431

**Bukti Pembayaran (Receipt)**

Kode Pemesanan : B2306063821226      Jenis Pembayaran : VIRTUAL ACCOUNT  
Tanggal : 06 Jun 2023 14:56 WIB      Status Pembayaran : Lunas

**Data Pemesan**  
SOKEL  
KOTA JAKARTA  
085215123174  
mah.pudin0797@gmail.com

**Data Penerima**  
SOKEL  
KOTA JAYAPURA  
085215123174  
mah.pudin0797@gmail.com

**Data Pesanan**

Kapal : KM. Dobonsolo      Jenis Layanan : CY to CY  
Pelabuhan Muat : TANJUNG PRIOK      Tanggal Berangkat : 06-06-2023 23:59:00 WIB  
Pelabuhan Bongkar : JAYAPURA      Tanggal Tiba : 14-06-2023 11:00:00 WIT  
Jenis Muatan : RedPack

Keterangan	Harga (Rp)
Tarif All In Muatan	Rp 2.873.431,00

- Layanan CY to CY atau CY to Door Muatan sudah siap di Depo selambat-lambatnya 1 jam sebelum keberangkatan kapal

Untuk koordinasi pengiriman/pengambilan barang, harap menghubungi :  
Pelabuhan Muat : PELNI Logistics cabang TANJUNG PRIOK, telp. -.  
Pelabuhan Bongkar : PELNI Logistics cabang JAYAPURA, telp. -.

LAMPIRAN 5  
Daftar Muatan Redpack



DAFTAR MUATAN REDPACK



Kapal / Voyage : KM. DOBONSOLO  
Tanggal Berangkat : 6 JUNI 2023  
Pelabuhan Muat : TANJUNG PRIOK  
Pelabuhan Tujuan : BAU BAU

No.	SHIPPER	CONSIGNEE	NAMA BARANG	JUMLAH KOLI	NO. KANTONG	JMLH KANTONG	BERAT / KG	KETERANGAN
1	JABARUDIN 081355142441	JABARUDIN 081355142441	BARANG JASTIP	1	PL 00002043	1	20	CY - CY
				1	PL 00000459	1	20	CY - CY
2	WA ODE SALMINA 087875439111	WA ODE SALMINA 087875439111	BARANG JASTIP	1	PL 00004571	1	10	CY - CY
<b>TOTAL</b>				<b>3</b>		<b>3</b>	<b>50</b>	

PT. SBL  
Cabang Muat

PT. PELNI (Porseo)  
Cabang Muat

MUALIM

Jakarta, 6 Juni 2023  
PT. SBL  
Cabang Bongkar

LAMPIRAN 6

Invoice

