



**PENANGANAN PETI KEMAS IMPOR DI DEPO PT
GREATING FORTUNE LOGISTIK**

SKRIPSI

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

Oleh

GILANG EKO ARDIANTO
NIT. 572011337550 K

**PROGRAM STUDI DIPLOMA IV
TATALAKSANA ANGKUTAN LAUT DAN KEPELABUHAN
POLITEKNIK ILMU PELAYARAN
SEMARANG**

2024

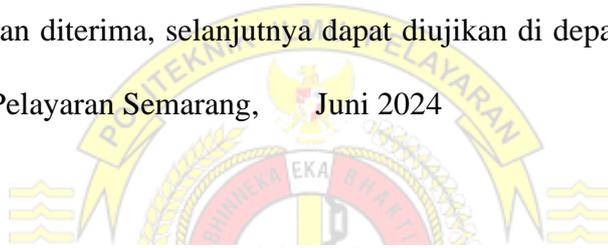
HALAMAN PERSETUJUAN

**PENANGANAN PETI KEMAS IMPOR DI DEPO PT GREATING
FORTUNE LOGISTIK**

Disusun Oleh:

GILANG EKO ARDIANTO
NIT. 572011337550 K

Telah disetujui dan diterima, selanjutnya dapat diujikan di depan Dewan Penguji
Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang, Juni 2024



**Dosen Pembimbing I
Materi**

Dr. NUR ROHMAH, SE., M.M.
Pembina (IV/a)
NIP.19750318 200312 2 001

**Dosen Pembimbing II
Metodologi dan Penulisan**

INDIRA ARI PUTRI S.ST.Pel.MT
PPPK Gol X
NIP. 19930519 202321 2 001

**Mengetahui
Ketua Program Studi TALK**

Dr. LATIFA IKA SARI, S.Psi, M.Pd.
Penata Tingkat I (III/d)
NIP.19850731 200812 2 002

HALAMAN PENGESAHAN

Skripsi dengan judul “Penanganan Peti Kemas Impor di Depo PT Greeting Fortune Logistik” karya,

Nama : Gilang Eko Ardianto

NIT : 572011337550 K

Program Studi : Tatalaksana Angkutan Laut dan Kepelabuhan

Telah dipertahankan di hadapan Panitia Penguji Skripsi Prodi Tatalaksana Angkutan Laut dan Kepelabuhan, Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang pada hari
, tanggal

Semarang, Juli 2024

PENGUJI

Penguji I : YOZAR FIRDAUS AMRULLAH, S.S., M.Hun
Penata Tk. I (III/c)
NIP. 19811007 200712 1 001

Penguji II : Dr. NUR ROHMAH, SE., MM
Pembina (IV/a)
NIP. 19750318 200312 2 001

Penguji III : Dr. A AGUS TJAHJONO, M.M., M.Mar.E.
Pembina Utama (IV/c)
NIP. 19710620 199903 1 001



Mengetahui :
Direktur Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang

Capt. SUKIRNO., M.MTr., M.Mar
Pembina Tingkat I (IV/b)
NIP. 19671210 199903 1 001

HALAMAN PERNYATAAN KEASLIAN

Yang bertanda tangan di bawah ini:

Nama : Gilang Eko Ardianto

NIT : 572011337550 K

Program Studi : TALK

Skripsi dengan judul “Penanganan Peti Kemas Impor di Depo PT Greeting Fortune Logistik” karya,

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 risiko/sanksi yang di jatuhkan apabila ditemukan adanya pelanggaran terhadap etika keilmuan dalam karya ini.

Semarang,

2024

Yang menyatakan pernyataan,

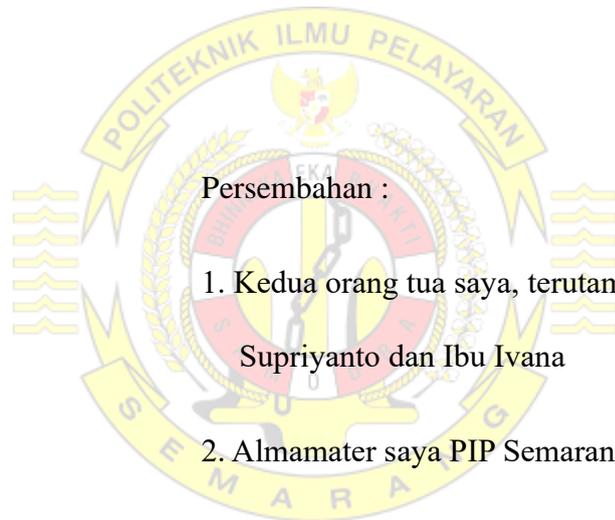


GILANG EKO ARDIANTO
NIT. 572011337550 K

HALAMAN MOTTO DAN PERSEMBAHAN

Motto :

- Bersyukur adalah tanda bahwa kita setuju dengan segala keputusan Tuhan.
- Prosesmu memang tidak secepat yang lain, tapi tidak masalah. Ini bukan kompetisi.
- Tidak ada ujian yang tidak bisa diselesaikan. Tidak ada kesulitan yang melebihi batas kesanggupan. Karena 'Allah tidak akan membebani seseorang melainkan sesuai dengan kadar kesanggupannya.'" (QS. Al-Baqarah: 286)



PRAKATA



Puji syukur kami panjatkan kepada Tuhan Yang Maha Esa karena dengan rahmat serta hidayah-Nya Penulis telah mampu menyelesaikan skripsi yang berjudul “Penanganan Peti Kemas Impor di Depo PT Greeting Fortune Logistik”, guna memenuhi persyaratan untuk memperoleh gelar Sarjana Terapan Pelayaran dan untuk menyelesaikan program pendidikan Diploma IV di Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.

Dalam penyusunan skripsi ini, Penulis banyak mendapat bimbingan dan arahan dari berbagai pihak yang sangat membantu dan bermanfaat. Dalam kesempatan ini Penulis ingin menyampaikan rasa hormat dan terima kasih yang sebesar-besarnya kepada yang terhormat:

1. Bapak Capt. Sukirno., M.MTr., M.Mar selaku Direktur Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.
2. Ibu Dr. Latifa Ika Sari, S.Psi, M.Pd. selaku Kaprodi Tatalaksana Angkutan Laut dan Kepelabuhan.
3. Ibu Dr. Nur Rohmah, SE., M.M. selaku Dosen Pembimbing Materi Skripsi yang telah sabar dalam memberikan bimbingan dalam penyusunan skripsi.
4. Ibu Indira Ari Putri S.ST.Pel.MT. selaku Dosen Pembimbing Metodologi Penelitian dan Penulisan yang telah sabar dalam memberikan bimbingan dalam penyusunan skripsi.
5. Seluruh tim penguji skripsi ini.

6. Seluruh dosen PIP Semarang yang telah memberikan ilmu pengetahuan yang sangat bermanfaat dalam membantu proses penyusunan skripsi ini.
7. Perusahaan PT Greeting Fortune Logistik dan semua staf karyawan yang telah memberikan kesempatan untuk tempat penelitian dan praktik laut serta membantu proses Penulisan skripsi ini.
8. Bapak Supriyanto dan Ibu Ivana selaku orang tua yang telah memberikan doa dan dukungannya.
9. Seluruh teman-teman angkatan LVII terutama teman-teman prodi TALK yang tidak mungkin disebutkan satu persatu.

Dengan segala kerendahan hati, Penulis menyadari bahwa dalam Penulisan skripsi ini masih jauh dari kata sempurna. Penulis mengharapkan kritik dan saran yang bersifat membangun dalam penyempurnaan skripsi ini. Penulis berharap semoga skripsi ini bermanfaat bagi seluruh civitas akademika Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang khususnya prodi TALK dan bagi seluruh pembaca skripsi ini.

Semarang,

2024

Penulis


GILANG EKO ARDIANTO
NIT. 572011337550 K

ABSTRAKSI

Ardianto, Gilang Eko. 2024. “*Penanganan Peti Kemas Impor di Depo PT Greeting Fortune Logistik*”. Skripsi. Program Diploma IV, Program Studi TALK, Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang, Pembimbing I : Dr. Nur Rohmah, SE., M.M., Pembimbing II : Indira Ari Putri S.ST.Pel.MT.

Depo adalah tempat peti kemas yang akan dimasukkan ke dalam kapal atau telah dibongkar dari kapal. Penumpukan peti kemas di depo (*tier*) dapat dilakukan antara dua sampai lima tingkat. Pada saat peti kemas masuk depo setelah dipergunakan untuk kegiatan impor seringkali terjadi kerusakan yang memerlukan perhatian serius. Masalah ini mengakibatkan peti kemas harus diperbaiki terlebih dahulu sebelum digunakan kembali, perbaikan peti kemas membutuhkan waktu dan biaya. *Surveyor* peti kemas memiliki peran penting dalam mengamati dan mengevaluasi setiap tingkat kerusakan yang terjadi pada peti kemas. Tujuan dari penelitian ini untuk menjelaskan proses penanganan peti kemas impor dan mengetahui upaya yang dilakukan agar peti kemas impor siap digunakan kembali.

Penelitian ini menggunakan metode penelitian kualitatif deskriptif dengan menggunakan teknik pengumpulan data dengan wawancara, observasi dan dokumentasi. Keabsahan data menggunakan dengan cara triangulasi sumber, triangulasi teknik dan triangulasi waktu. Analisis data menggunakan *Miles* dan *Huberman*.

Hasil penelitian ini menunjukkan bahwa penanganan peti kemas impor di depo PT Greeting Fortune Logistik pada alur masuk peti kemas impor di depo PT Greeting Fortune logistik yaitu kedatangan peti kemas impor di depo, proses input data, proses survei peti kemas impor di depo, proses pencucian peti kemas impor, dan peletakan peti kemas impor. Pada saat alur keluar peti kemas impor di depo PT Greeting Fortune logistik yaitu pemuatan *input data* dari pihak pelayaran, pembayaran *lift on*, dan survei peti kemas impor di depo. Upaya yang dilakukan peti kemas impor mengalami kerusakan agar siap digunakan kembali yaitu pemuatan dokumen *repaired*, pembayaran biaya dan proses perbaikan, pembersihan peti kemas, pembaruan dokumen peti kemas, dan peti kemas impor siap digunakan kembali. Untuk itu PT Greeting Fortune Logistik sebaiknya lebih meningkatkan dalam pelayanan baik pada peti kemas impor, sistem serta melakukan *maintenance* peti kemas impor serta melakukan sosialisasi kepada staf pegawai untuk meningkatkan kinerja pada penanganan peti kemas impor.

Kata Kunci : Depo, Peti kemas Impor, Kerusakan, *Repaired*

ABSTRACT

Ardianto, Gilang Eko. 2024. “*Handling Imported Containers at the PT Greeting Fortune Logistik Depot*”. Thesis for Port and Shipping Study Program, Diploma IV Program, Merchant Marine Polytecnic of Semarang, Supervising I : Dr. Nur Rohmah, SE., M.M., Supervising II: Indira Ari Putri S.ST.Pel.MT.

A depot is a container place that will be put on a ship or has been unloaded from a ship. Container stacking in depots (tiers) can be done between two to five levels. When containers enter the depot after being used for import activities, there is often damage that requires serious attention. This problem results in containers having to be repaired first before being reused, repairing containers takes time and money. Container surveyors have an important role in observing and evaluating any level of damage that occurs to the container. The purpose of this study is to explain the process of handling imported containers and find out the efforts made so that imported containers are ready for reuse.

This study uses a descriptive qualitative research method using data collection techniques with interviews, observations and documentation. The validity of the data uses source triangulation, technique triangulation and time triangulation. Data analysis uses Miles and Huberman.

The results of this study show that the handling of import containers at the PT Greeting Fortune Logistik depot in the inbound flow of import containers at the PT Greeting Fortune depot is logical, namely the arrival of import containers at the depot, the data input process, the import container survey process at the depot, the import container washing process, and the placement of import containers. At the time of the export flow of import containers at the PT Greeting Fortune depot, it is logical to load data input from the shipping side, lift on payment, and survey import containers at the depot. Efforts made by imported containers to be damaged so that they are ready for reuse are loading repaired documents, paying fees and repair processes, cleaning containers, updating container documents, and imported containers are ready for reuse. For this reason, PT Greeting Fortune Logistik should further improve in service both in imported containers, systems and carry out import container maintenance and socialization to employee staff to improve performance in handling imported containers.

Keywords : *Depot, Container, Import, Damage, Repaired*

DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL.....	i
HALAMAN PERSETUJUAN.....	ii
HALAMAN PENGESAHAN.....	iii
HALAMAN PERNYATAAN KEASLIAN	iv
HALAMAN MOTTO DAN PERSEMBAHAN.....	v
PRAKATA.....	vi
ABSTRAKSI	viii
ABSTRACT.....	ix
DAFTAR ISI.....	x
DAFTAR TABEL.....	xii
DAFTAR GAMBAR	xiii
DAFTAR LAMPIRAN.....	xv
BAB I PENDAHULUAN.....	1
A. Latar Belakang Masalah	1
B. Fokus Penelitian.....	5
C. Rumusan Masalah.....	6
D. Tujuan Penelitian	6
E. Manfaat Hasil Penelitian.....	6
BAB II KAJIAN TEORI.....	8
A. Deskripsi Teori.....	8
B. Kerangka Pikir Penelitian	21
BAB III METODE PENELITIAN.....	23

A.	Metode Penelitian	23
B.	Tempat Penelitian.....	25
C.	Sampel Sumber Data Penelitian/Informan.....	25
D.	Teknik Pengumpulan Data	27
E.	Instrumen Penelitian	31
F.	Teknik Analisis Data Kualitatif.....	33
G.	Pengujian Keabsahan Data	35
BAB IV HASIL PENELITIAN		38
A.	Gambaran Konteks Penelitian.....	38
B.	Deskripsi Data.....	40
C.	Temuan.....	46
D.	Pembahasan Hasil Penelitian	47
BAB V SIMPULAN DAN SARAN		63
A.	Simpulan	63
B.	Keterbatasan Penelitian.....	63
C.	Saran	64
DAFTAR PUSTAKA		65

DAFTAR TABEL

Tabel 4.1 Tabel Perbandingan Penelitian Sekarang dan Penelitian Terdahulu 38



DAFTAR GAMBAR

Gambar 2.1 Peti Kemas di Depo.....	10
Gambar 2.2 Peti Kemas <i>Refrigrator</i> di Depo.....	11
Gambar 2.3 Peti Kemas Tangki.....	12
Gambar 2.4 Peti Kemas Curah Kering.....	13
Gambar 2.5 Peti Kemas Rak Datar	14
Gambar 2.6 Peti Kemas Berbasis Platform.....	15
Gambar 2.7 Peti Kemas 20 Kaki.....	16
Gambar 2.8 Peti Kemas 40 Kaki.....	17
Gambar 2.9 Peti Kemas Ekspor/ <i>Outbound</i>	18
Gambar 2.10 Peti Kemas Impor/ <i>Inbound</i>	19
Gambar 2.11 Peti Kemas Depo.....	19
Gambar 2.12 Depo Peti Kemas di PT Greeting Fortune Logistik	21
Gambar 2.13 Kerangka Pikir Penelitian.....	22
Gambar 4.1 Lokasi Kantor PT Greeting Fortune Logistik	41
Gambar 4.2 Struktur Organisasi PT Greeting Fortune Logistik	42
Gambar 4.3 Peti Kemas Impor Masuk ke dalam Depo.....	44
Gambar 4.4 Depo Peti Kemas PT Greeting Fortune Logistik	45
Gambar 4.5 Peti Kemas Impor di Depo PT Greeting Fortune Logistik.....	46
Gambar 4.6 Alur Kedatangan Peti Kemas Impor di Depo.....	49
Gambar 4.7 Alur <i>Input</i> Data pada Sistem Komputer	50
Gambar 4.8 Survei Peti Kemas Impor oleh EMKL	52

Gambar 4.9 Proses Pencucian Peti Kemas Impor di Depo PT Greeting Fortune	
Logistik	53
Gambar 4.10 Proses Penempatan Peti Kemas Impor di Depo PT Greeting Fortune	
Logistik	54
Gambar 4.11 Dokumen <i>Rilis Order</i>	55
Gambar 4.12 Dokumen Kwitansi Impor.....	56
Gambar 4.13 Pengecekan Peti Kemas Impor Sebelum Keluar dari Depo.....	57
Gambar 4.14 Proses Perbaikan Peti Kemas Impor di Depo PT Greeting Fortune	
Logistik	60



DAFTAR LAMPIRAN

Lampiran 1 Hasil Wawancara	68
Lampiran 2 Dokumentasi Ketika Wawancara dengan Narasumber.....	74
Lampiran 3 Foto Kantor PT Greeting Fortune Logistik	75
Lampiran 4 Standar Operasional Prosedur	76
Lampiran 5 Dokumen <i>Delivery Order</i>	78
Lampiran 6 Dokumen <i>Rilis Order</i>	79
Lampiran 7 Dokumentasi Kwitansi Pembayaran.....	80
Lampiran 8 Daftar Riwayat Hidup.....	80



BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang Masalah

Pada saat peti kemas masuk depo setelah dipergunakan untuk kegiatan impor seringkali terjadi kerusakan yang memerlukan perhatian serius. Masalah ini mengakibatkan peti kemas harus diperbaiki terlebih dahulu sebelum digunakan kembali, perbaikan peti kemas membutuhkan waktu dan biaya. *Surveyor* peti kemas memiliki peran penting dalam mengamati dan mengevaluasi setiap tingkat kerusakan yang terjadi pada peti kemas. Pemeriksaan yang dilakukan meliputi bentuk dan dokumentasi yang akurat untuk dilakukan tindakan perbaikan jika dibutuhkan, selain itu depo juga harus menerapkan inovasi dalam teknologi pelacakan dan pemantauan posisi peti kemas. Hal ini berguna dalam mengurangi risiko kerusakan dan kehilangan pada peti kemas yang sedang disewa.

Depo adalah tempat peti kemas yang akan dimasukkan ke dalam kapal atau telah dibongkar dari kapal. Penumpukan peti kemas di depo (*tier*) dapat dilakukan antara dua sampai lima tingkat. Jika peti kemas diambil beberapa tingkat terbawah, tingkat di atasnya harus dipindah terlebih dahulu. Depo harus memiliki jalur, baik memanjang maupun melintang sebagai tempat alat berat beroperasi. Depo memiliki tanggung jawab terhadap proses *stripping*, *stuffing*, pengajuan sewa peti kemas, dan perbaikan peti kemas. Depo memainkan peran penting dalam memastikan pengoperasian peti kemas yang efisien di seluruh dunia dan berguna untuk memfasilitasi antar moda transportasi, seperti transportasi laut, rel kereta, dan jalan yang dikhususkan oleh beragam skala

ekonomi dalam frekuensi kedatangan. Kegiatan operasional depo sangat bergantung dengan perusahaan pelayaran karena perusahaan pelayaran adalah pemilik dari peti kemas dan kapal yang membawa barang kiriman. Perusahaan pelayaran membutuhkan tempat yang luas untuk menampung peti kemas yang mereka miliki sehingga perlu depo sebagai tempat penyimpanan peti kemas mereka (Sahara & Pertiwi, 2023). Depo peti kemas berperan penting dalam aktivitas ekspor dan impor.

Kelancaran arus barang mempengaruhi pertumbuhan ekonomi suatu negara. Indonesia merupakan negara dengan pertumbuhan ekspor dan impor yang pesat. Kelancaran pengiriman barang ke seluruh negara di dunia tidak terlepas dari pengaturan distribusi peti kemas sehingga untuk memaksimalkan stok peti kemas yang ada diperlukan *management* strategi yang tepat. Ketika permintaan ekspor tinggi, peti kemas yang berfungsi sebagai alat pengangkut dan pengemas yang bisa langsung beroperasi dan dikirimkan ke negara tujuan. Pada dasarnya kelancaran arus proses bisnis suatu perusahaan tidak luput dengan adanya pelayanan yang optimal dari perusahaan itu sendiri (Widyawati dkk, 2020). Depo peti kemas berperan dalam penyimpanan peti kemas dan perbaikan peti kemas setelah proses impor. Perbaikan peti kemas yang optimal dan cepat berperan penting dalam distribusi peti kemas, karena dengan tercukupinya stok peti kemas yang *customer* inginkan maka proses ekspor dan impor akan berjalan lancar.

Depo perlu dilengkapi dengan alat-alat berat untuk menunjang proses *lift off* dan *lift on* seperti *top loader*, *side loader*, *forklift*, *crane*, dan *reach stacker*. Depo peti kemas berfungsi sebagai pusat logistik yang strategis untuk menyimpan peti kemas yang tiba dari pelabuhan. Disini peti kemas diatur,

diidentifikasi, dan dikelola dengan baik sehingga dapat dengan cepat diakses jika dibutuhkan agar distribusi peti kemas ke berbagai lokasi berjalan secara optimal. Depo peti kemas tidak hanya melakukan fungsi penyimpanan, tetapi juga memainkan peran penting dalam menjaga dan memelihara kualitas dan keandalan peti kemas. Depo peti kemas melakukan pemeriksaan, perbaikan, dan perawatan berkala untuk memastikan setiap peti kemas dalam kondisi terbaik. Kerusakan peti kemas selama perjalanan dapat mengganggu kelancaran rantai pasok logistik. Secara keseluruhan depo memainkan peran penting dan berkontribusi secara signifikan terhadap efisiensi dan keberlanjutan operasi peti kemas di seluruh dunia dengan menyediakan fasilitas penyimpanan yang terorganisir dan memperhatikan perawatan dengan melakukan pengecekan struktural, sistem kelistrikan, dan komponen lainnya sehingga setiap peti kemas siap untuk perjalanan laut, pengangkutan darat, dan bongkar muat di pelabuhan. Pengelolaan limbah dan daur ulang juga penting untuk menjaga keberlanjutan operasi depo peti kemas. Depo yang mengadopsi praktik berkelanjutan dapat mendaur ulang barang bekas dan mengurangi dampak perbaikan dan pemeliharaan pada lingkungan. Langkah-langkah ini meningkatkan peran depo dalam mendukung keberlanjutan dan tanggung jawab lingkungan dalam sektor logistik global. Depo tidak hanya tempat penyimpanan dan perawatan tetapi juga bertanggung jawab atas pelestarian lingkungan.

Transportasi memiliki dampak sosial yang signifikan. Aksesibilitas yang lebih baik memungkinkan komunitas terhubung dengan lebih baik, memungkinkan pertukaran ide dan budaya antar wilayah. Dampak transportasi secara keseluruhan harus dipertimbangkan dalam konteks lingkungan. Penggunaan bahan bakar fosil dalam transportasi dapat menyebabkan polusi

udara dan emisi gas rumah kaca yang berdampak pada masalah kesehatan masyarakat dan perubahan iklim. Oleh karena itu diperlukan perubahan ke arah teknologi dan sistem transportasi yang lebih ramah lingkungan seperti inovasi kendaraan listrik dan penggunaan bahan bakar alternatif. Transportasi sangat penting dalam era globalisasi karena membentuk hubungan sosial yang erat dan berdampak pada lingkungan.

Di era globalisasi, transportasi merupakan tulang punggung rantai pasokan yang memungkinkan distribusi barang secara efektif dari produsen ke konsumen. Pengangkutan adalah kesepakatan bersama antara pengangkutan dan pengiriman untuk mengangkut barang atau orang dengan aman dari suatu tempat ke tujuan tertentu. Pentingnya transportasi tidak hanya bersifat ekonomi, tetapi juga sosial dan ekologi. Transportasi juga memainkan peran penting dalam masyarakat karena membantu memperluas jaringan sosial dan meningkatkan pengalaman individu. Pentingnya transportasi untuk lingkungan semakin diakui dengan membangun sistem transportasi yang ramah lingkungan, mencakup penggunaan energi terbarukan, kendaraan listrik, dan desain infrastruktur yang ramah lingkungan. Tujuan dari langkah-langkah ini adalah untuk mengurangi efek transportasi yang merugikan lingkungan, seperti emisi gas rumah kaca dan kerusakan ekosistem. Sistem transportasi dapat membantu melestarikan lingkungan dan mengimbangi pertumbuhan ekonomi dengan kelestarian alam dengan memprioritaskan inisiatif berkelanjutan.

Sistem transportasi yang efisien meningkatkan aksesibilitas, mendorong pertumbuhan bisnis, dan menciptakan lapangan pekerjaan. Selain itu, sistem transportasi yang efisien menghasilkan lebih banyak pekerjaan. Kebutuhan akan tenaga kerja di bidang transportasi dan logistik meningkat sebagai akibat

dari peningkatan volume pergerakan barang maupun orang. Peningkatan Aksesibilitas menciptakan lapangan kerja baru dibidang terkait, seperti manufaktur, distribusi, dan penjualan. Sistem transportasi harus dirancang dan dikelola dengan baik. Pengelolaan yang baik dapat meningkatkan efisiensi operasional, mengurangi biaya logistik, dan menghasilkan keuntungan ekonomi yang lebih besar bagi masyarakat.

Pemerintah Republik Indonesia telah membentuk Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran dan Peraturan Pemerintah Nomor 20 Tahun 2010 tentang Angkutan di Perairan. Pelayaran merupakan bagian dari sarana transportasi laut yang sangat strategis dalam dunia maritim, yang dapat mendukung persatuan dan kesatuan bangsa serta mewujudkan cita-cita Indonesia sebagai poros maritim global yang menopang sektor perekonomian negara. Ketika transportasi terganggu maka perekonomian nasional juga terganggu. Efisiensi dalam operasional transportasi dapat mengurangi biaya operasional dan memberikan dampak positif pada transportasi laut. Pelayaran bukan hanya sekedar mengangkut, tetapi juga merupakan jembatan antar budaya, perdagangan, dan pertukaran antar negara. Berdasarkan latar belakang di atas maka peneliti ini berjudul “Penanganan Peti Kemas Impor di Depo PT Greating Fortune Logistik”

B. Fokus Penelitian

Menurut Spradley dalam Sugiyono (2022) fokus merupakan *single* dominan atau *multiple* dominan yang menghubungkan dengan situasi sosial. Fokus penelitian kualitatif bersifat holistik, yaitu menyeluruh dan tidak terpisahkan pada situasi sosial umum yang diteliti. Fokus penelitian adalah komponen penting dari penelitian karena memungkinkan untuk mengarahkan penelitian

dengan lebih tepat dan memfokuskan bidang penelitian pada masalah yang relevan. Fokus dari penelitian ini adalah pada penanganan peti kemas impor di depo PT Greeting Fortune Logistik. Peti kemas impor adalah peti kemas yang digunakan untuk kegiatan komoditas perdagangan dari luar negeri ke dalam wilayah suatu negara.

C. Rumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang yang telah dikemukakan, maka rumusan masalah pada penelitian adalah sebagai berikut :

1. Bagaimana proses penanganan peti kemas impor di depo PT Greeting Fortune Logistik ?
2. Apa saja upaya yang dilakukan oleh PT Greeting Fortune Logistik agar peti kemas impor siap digunakan kembali ?

D. Tujuan Penelitian

Tujuan dalam penelitian ini adalah sebagai berikut:

1. Untuk menjelaskan proses penanganan peti kemas impor di depo PT Greeting Fortune Logistik.
2. Untuk mengetahui upaya yang dilakukan oleh PT Greeting Fortune Logistik agar peti kemas impor siap digunakan kembali.

E. Manfaat Hasil Penelitian

Penelitian ini diharapkan mempunyai manfaat secara teoretis maupun praktis sebagai berikut :

1. Manfaat Secara Teoretis
 - a. Meningkatkan informasi dan pengetahuan bagi pembaca tentang penanganan peti kemas impor di depo, dan menjadi dasar untuk

penelitian lebih lanjut, termasuk penambahan referensi pembelajaran tentang prosedur penanganan peti kemas impor di dalam depo di Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.

- b. Menambah pengetahuan Taruna maupun Taruni Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang yang akan melaksanakan praktik darat, mengenai penanganan peti kemas impor di depo untuk memperlancar kegiatan perdagangan antar negara.

2. Manfaat Secara Praktis

- a. Sebagai bahan masukan untuk depo dalam menangani peti kemas impor agar siap digunakan kembali.
- b. Bagi Ekspedisi Muatan Kapal Laut (EMKL), memahami bagaimana menangani peti kemas impor di depo berguna membantu memenuhi kebutuhan peti kemas secara efisien dan efektif, dan bagi perusahaan pelayaran, memahami proses ini dapat membantu mencegah terjadinya kerusakan peti kemas selama proses bongkar muat di pelabuhan.

BAB II

KAJIAN TEORI

A. Deskripsi Teori

Deskripsi teori adalah uraian sistematika tentang teori dan temuan penelitian yang berkaitan dengan variabel yang diteliti dan berfungsi sebagai referensi untuk memecahkan masalah, mempermudah pemahaman dan diskusi tentang penanganan peti kemas impor di depo PT Greeting Fortune Logistik.

1. Penanganan

Menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI), "penanganan" berarti "menangani" dan berasal dari kata dasar tangan. Penanganan adalah istilah yang mengacu pada sebuah tindakan yang diambil untuk melakukan sesuatu. Selain itu, penanganan dapat berarti proses, cara, atau tindakan menangani sesuatu yang sedang terjadi secara alami. Menurut Pramono (2021) penanganan adalah proses, metode, tindakan, atau penggarapan. Pada penelitian ini pokok bahasannya adalah penanganan peti kemas impor di depo PT Greeting Fortune Logistik. Peneliti mengambil peran sebagai pengamat di lapangan pada saat penanganan peti kemas impor di depo PT Greeting Fortune Logistik. Pengamatan ini bertujuan untuk mengetahui alur proses masuk dan keluarnya peti kemas dari depo.

2. Peti Kemas

a. Pengertian Peti Kemas

Peti kemas merupakan alat transportasi yang berbentuk peti persegi panjang yang terbuat dari besi baja dengan ukuran khusus dan tahan terhadap cuaca. Peti kemas dipergunakan mengangkut dan

menyimpan sejumlah unit barang, paket, atau curah sehingga meminimalkan dan melindungi isi dari kehilangan atau kerusakan. Menurut Koleangan dalam Putra & Nugroho (2023) peti kemas adalah sebuah wadah atau tempat yang berbentuk balok dan terbuat dari campuran besi dan logam yang dapat menampung atau menyimpan barang yang dimasukkan ke dalamnya. Menurut Kramadibrata dalam Trissan & Agustia (2021) sejak awal tahun 1960, peti kemas adalah jenis kemasan satuan muatan terbaru yang menyerupai kotak besar. Peti kemas biasanya terbuat dari bahan seperti *polywood* atau FRP (*Fiber lass reinforced plastics*), tembaga (antikarat), aluminium, atau baja. Memiliki pintu yang dapat dikunci dan dilengkapi dengan "piting sudut dan kunci putar" di setiap sisi, sehingga dengan mudah menyatukan atau melepaskan peti kemas satu sama lain.

Peti kemas adalah sebuah wadah atau lokasi yang memiliki kapasitas untuk menampung atau menyimpan item yang dimasukkan ke dalamnya. Peti kemas besar ini biasanya digunakan dalam balok berukuran 6 x 2,4 x 2,6 m dengan berat kosong 2.200 kg hingga 12,2 x 2,4 x 2,6 m dengan berat kosong 3.800 kg dan terbuat dari campuran besi dan logam. Kondisi ini memungkinkan peti kemas untuk mempertahankan barang-barang yang ada di dalamnya selama pengiriman menggunakan kapal laut dalam perdagangan domestik maupun impor dan ekspor. Alat atau sarana mengangkut peti kemas adalah truk, kereta api, dan kapal laut.

Peti kemas memungkinkan akses langsung ke pelanggan atau pusat distribusi. Truk peti kemas memberikan fleksibilitas dalam pengangkutan barang di darat. Sementara itu, kereta api menjadi cara efektif untuk mengangkut banyak peti kemas dengan jarak yang jauh. Penggunaan kapal peti kemas merupakan komponen penting dari rantai pasokan global. Kapal-kapal peti kemas dapat menghubungkan pelabuhan di seluruh dunia dan mendukung perdagangan global dengan mengangkut dengan jumlah yang besar dalam satu perjalanan. Memastikan bahwa barang tetap dalam kondisi baik selama pengiriman sangat penting. Menurut Suyono dalam Suryantoro dkk. (2020), lima kategori jenis peti kemas terdiri dari:

1) Peti Kemas Kargo Umum

Peti kemas kargo umum adalah peti kemas yang digunakan untuk mengangkut barang umum.



Gambar 2.1 Peti Kemas di Depo
Sumber : Dokumentasi Pribadi (2023)

2) Peti Kemas *Thermal* atau Peti Kemas *Refrigator*

Peti kemas *thermal* atau peti kemas *refrigator* adalah peti kemas yang memiliki pengatur suhu untuk muatan tertentu.



Gambar 2.2 Peti Kemas *Refrigator* di Depo

Sumber : Dokumentasi Pribadi (2023)

3) Peti Kemas Tangki

Peti kemas tangki adalah tangki yang terletak di dalam kerangka peti kemas yang digunakan untuk mengangkut muatan curah cair (*liquid bulk*) dan gas (*gas bulk*). Peti kemas tangki memiliki banyak keunggulan, salah satunya adalah dapat menyimpan dan mengangkut berbagai jenis muatan, seperti gas cair, bahan kimia berbahaya, dan produk petrokimia. Desain yang tahan terhadap tekanan dan kondisi lingkungan membuatnya cocok untuk mengatasi tantangan transportasi jarak jauh dan berbagai cuaca.



Gambar 2.3 Peti Kemas Tangki

Sumber : freepik.com

4) Peti Kemas Curah Cair

Peti kemas curah cair adalah peti kemas *cargo* umum yang dirancang khusus untuk mengangkut muatan curah. Barang curah kering ini dapat berupa batu bara, pasir, bijih logam, gandum, batu bara, dan berbagai jenis bubuk atau butiran lainnya. Desain peti kemas curah cair memungkinkan muatan curah kering dapat diangkat dalam jumlah besar dengan aman dan terkendali. Peti kemas ini memiliki struktur kuat dan tahan lama yang membuatnya dapat menanggung beban berat dari muatan curah, dan dirancang agar mudah dimuat dan dikeluarkan menggunakan peralatan bongkar muat yang sesuai.



Gambar 2.4 Peti Kemas Curah Cair
Sumber : aoitsubasa.jp

5) Peti Kemas Platform

Peti kemas platform adalah peti kemas dengan lantai dasar. Peti kemas rak datar ada yang memiliki lantai dasar dengan dinding di ujungnya dan ada yang berupa peti kemas berbasis platform, yang memiliki lantai dasar saja. Peti kemas rak datar dan peti kemas berbasis platform adalah dua kategori utama peti kemas platform.

a) Peti Kemas Rak Datar

Peti kemas rak datar memiliki lantai datar tanpa sisi panjang atau dinding. Di ujungnya ada dinding yang dapat dilipat atau dilepas. Peti kemas ini dibuat untuk membawa barang yang tidak dapat dimasukkan ke dalam peti kemas kargo biasa karena bentuk atau ukurannya yang tidak konvensional. Peti kemas rak datar sering digunakan untuk mengangkut muatan besar, berat,

atau yang memerlukan dukungan dari bawah. Contohnya mesin industri, bejana besar, material konstruksi atau bahan konstruksi.



Gambar 2.5 Peti Kemas Rak Datar
Sumber : usenter1.com

b) Peti kemas berbasis platform

Peti kemas berbasis platform digunakan untuk mengangkut barang yang harus ditempatkan langsung di atas lantai datar, seperti drum besar, gulungan kawat, atau peralatan berat yang membutuhkan dukungan penuh dari bawah. Peti kemas ini memiliki lantai datar tanpa dinding di sekelilingnya, dan bentuknya dapat rendah atau tinggi tergantung pada kebutuhan untuk mengangkut barang tertentu.



Gambar 2.6 Peti Kemas Berbasis Platform

Sumber : tradewheel.com

b. Fungsi Peti Kemas

Peti Kemas memiliki beberapa fungsi, antara lain sebagai alat angkut, sebagai gudang, dan sebagai alat pengepakan barang.

c. Kegunaan Peti Kemas

Peti Kemas digunakan untuk berbagai kegunaan, seperti:

- 1) Bagi pemilik barang yaitu melindungi barang dari kehilangan atau kerusakan, mengirimkan barang dengan cepat dan lancar, dan menurunkan biaya pengiriman barang.
- 2) Bagi pemilik kapal yaitu meningkatkan kapasitas penyimpanan dan pemuatan, meningkatkan jumlah kedatangan kapal, dan mengurangi biaya-biaya eksploitasi yang meningkat sebagai akibat dari penundaan kapal.

- 3) Bagi pelabuhan yaitu mewujudkan layanan untuk kapal dan menjamin kepuasan pelanggan.

d. Ukuran Peti Kemas

Untuk memastikan kompatibilitas dan keamanan pengiriman, *International Organization for Standardization* (ISO) telah menetapkan standar untuk beberapa ukuran peti kemas yang umum digunakan di seluruh dunia. Ukuran peti kemas adalah komponen penting dalam industri pengiriman dan logistik. Peti kemas 20 kaki dan 40 kaki adalah yang paling banyak digunakan. Peti kemas 20 kaki disebut *Twenty-foot Equivalent Unit* (TEU), dan peti kemas 40 kaki disebut *Forty-foot Equivalent Unit* (FEU). Secara lebih khusus, ukuran yang umum untuk kedua jenis peti kemas ini adalah :

- 1) Peti kemas 20 kaki (TEU) dengan ukuran panjang 20 kaki (sekitar 6,1 meter), lebar 8 kaki (sekitar 2,44 meter) dan tinggi 8,5 kaki (sekitar 2,59 meter).



Gambar 2.7 Peti Kemas 20 Kaki
Sumber : Dokumentasi Pribadi (2023)

- 2) Peti Kemas 40 kaki (FEU) dengan dimensi panjang: 40 kaki (sekitar 12,2 meter), lebar 8 kaki (sekitar 2,44 meter) dan tinggi 8,5 kaki (sekitar 2,59 meter)



Gambar 2.8 Peti Kemas 40 Kaki
Sumber : Dokumentasi Pribadi (2023)

3. Impor

Impor dapat didefinisikan sebagai pembelian barang dari luar negeri ke dalam negeri melalui perjanjian kerja sama antara dua negara atau lebih. Menurut Anjarwani (2021) impor adalah proses memasukkan barang ke dalam wilayah pabean dengan mematuhi ketentuan kepabeanan yang berlaku. Impor berarti membawa barang atau komoditas dari negara lain ke dalam negeri melalui proses perdagangan. Negara pengirim dan penerima mengambil bagian dalam impor barang. Perdagangan internasional bergantung pada impor. Menurut Ratnasari dalam Dimas (2022) impor adalah transfer barang dari satu tempat ke tempat lain secara tidak resmi, biasanya untuk tujuan bisnis. Pengiriman barang dari satu daerah ke daerah lain biasanya merupakan bagian dari impor.

4. Depo

Depo adalah sistem yang kompleks yang berbagai fungsi penanganan, transportasi, dan penyimpanan unit berinteraksi secara terus menerus. Depo adalah tempat pertemuan antara moda transportasi dimana peti kemas yang diangkut oleh kapal, truk atau kereta akan disimpan sementara di lapangan penumpukan untuk kemudian dikirim dengan transportasi yang sama atau berbeda. Di dalam depo, peti kemas diangkat dengan peralatan yang jenisnya berbeda-beda. Di dalam terminal, peti kemas dikelompokkan menjadi tiga jenis, yaitu peti kemas ekspor/*outbound*, peti kemas impor/*inbound* dan peti kemas depo.

a) Peti Kemas Ekspor/*Outbound*

Peti Kemas yang digunakan untuk mengangkut barang dari satu negara ke negara lain disebut peti kemas ekspor atau *outbound*. Setelah barang dibawa keluar dari negara asalnya, peti kemas tersebut akan dikembalikan ke depo untuk digunakan kembali atau ditempatkan di tempat lain.



Gambar 2.9 Peti Kemas Ekspor/*Outbound*
Sumber : nusabali.com

b) Peti Kemas *Impor/Inbound*

Peti kemas impor atau *inbound* digunakan untuk mengangkut barang dari luar negeri ke dalam negeri. Setelah barang diambil dari dalamnya, peti kemas tersebut dikembalikan ke depo untuk digunakan kembali atau ditempatkan di tempat lain.

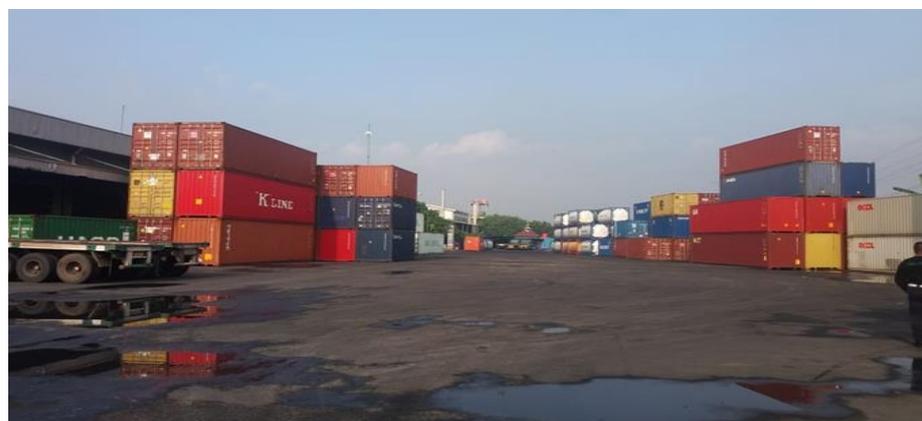


Gambar 2.10 Peti Kemas Impor/*Inbound*

Sumber : ortax.org

c) Peti Kemas Depo

Peti Kemas depo biasanya dimiliki oleh perusahaan transportasi atau perusahaan *leasing* peti kemas, dan digunakan untuk menyimpan peti kemas kosong yang akan digunakan kembali atau ditempatkan di tempat lain.



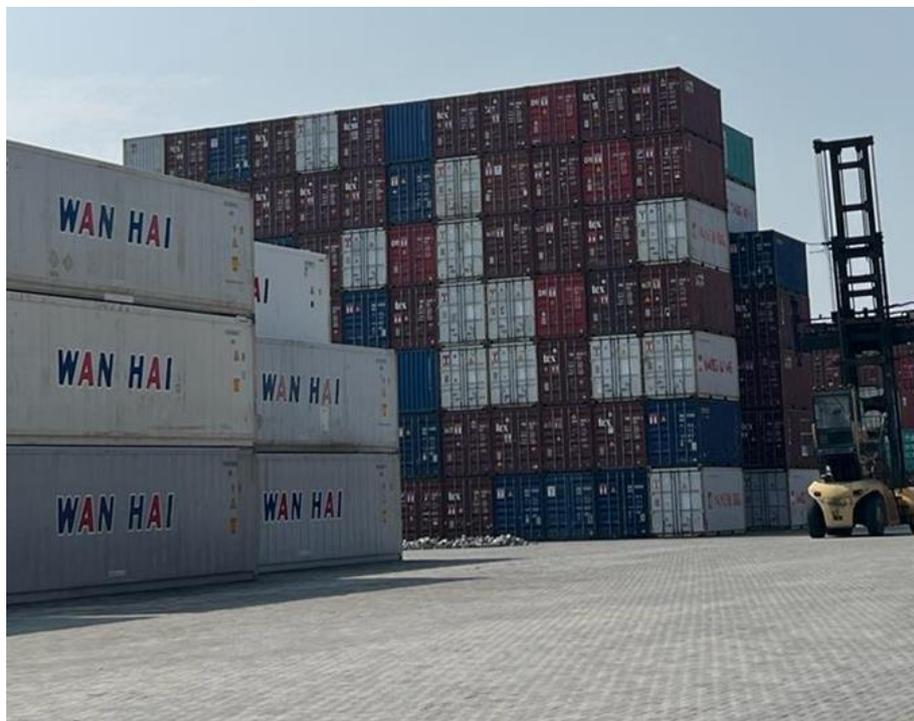
Gambar 2.11 Peti Kemas Depo

Sumber : prasetya.co.id

Depo peti kemas adalah tempat dimana berbagai jenis sarana transportasi berkumpul. Tata kelola yang efektif diperlukan untuk memastikan bahwa peti kemas dapat dengan cepat dikirim ke pelanggan. Tujuan utama terminal dan depo peti kemas adalah untuk mengurangi waktu tunggu atau *dwelling time* (DT) yang diperlukan untuk perpindahan peti kemas dari pelabuhan ke pelanggan. Pengendapan dalam peti kemas, terutama untuk barang impor, disebut *dwelling time* (DT). DT dihitung dari waktu peti kemas tiba di dermaga dari kapal dan kemudian diangkut ke lapangan penumpukan. Di lapangan penumpukan, peti kemas ditunggu untuk diselesaikan administrasi, diperiksa jika diperlukan, sampai pemiliknya mengambilnya dan keluar dari pintu gerbang.

Peraturan Menteri Perhubungan No.KBB/83/2016 tentang Penyelenggaraan dan Pengusahaan Depo peti kemas menetapkan bahwa depo peti kemas adalah suatu tempat didalam atau diluar Daerah Lingkungan Kerja (DLKr) pelabuhan yang digunakan untuk penyimpanan, penumpukan, pembersihan, cucian, perawatan, perbaikan, pemuatan (*stuffing*), dan pembongkaran (*stripping*), serta kegiatan lain yang dibutuhkan untuk memastikan bahwa peti kemas isi (penuh dan/atau kosong) tetap aman. Usaha depo peti kemas dilakukan oleh badan usaha seperti BUMN, Badan Usaha Milik Daerah (BUMD), Perseroan Terbatas (PT), atau koperasi yang didirikan khusus untuk bisnis ini. Kegiatan bisnis di depo peti kemas memerlukan izin usaha

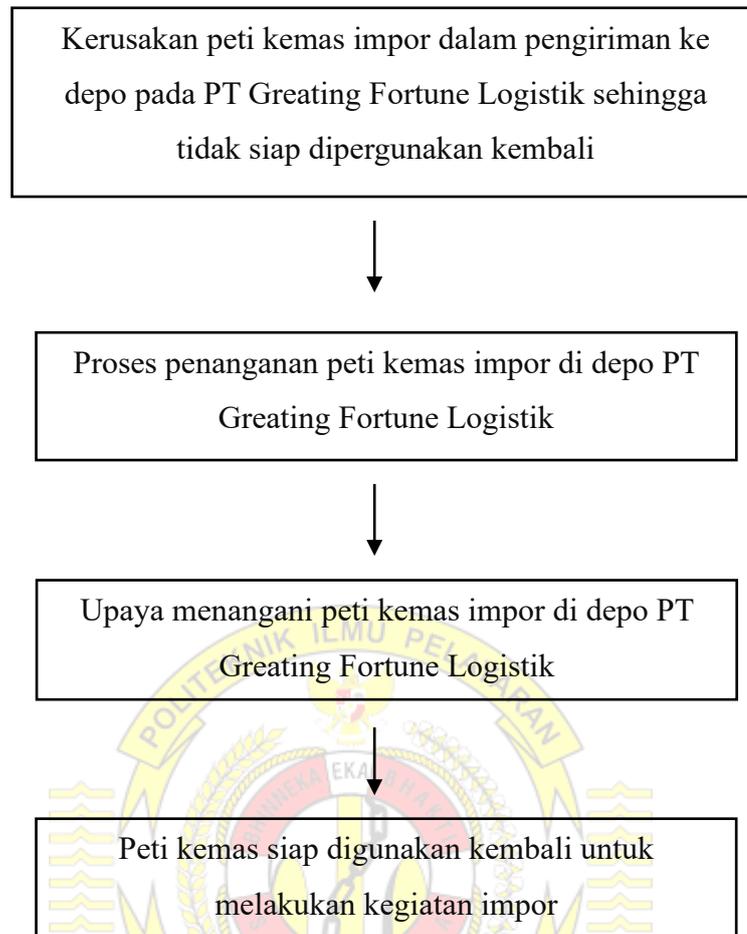
dari Gubernur Provinsi di lokasi perusahaan. Setelah memenuhi persyaratan administrasi dan teknis, izin usaha diberikan.



Gambar 2.12 Depo Peti Kemas di PT Greeting Fortune Logistik
Sumber : Dokumentasi Pribadi (2023)

B. Kerangka Pikir Penelitian

Kerangka berpikir digunakan untuk memberikan penjelasan dasar tentang masalah yang akan diteliti. Kerangka berpikir adalah narasi yang diceritakan oleh peneliti sebagai bahan untuk membuat rumusan hipotesis. Penanganan peti kemas impor di depo PT Greeting Fortune Logistik membutuhkan upaya maksimal agar peti kemas siap digunakan kembali. Berikut ini kerangka pikir penelitian dalam bentuk grafik sederhana:



Gambar 2.13 Kerangka Pikir Penelitian

BAB V

SIMPULAN DAN SARAN

A. Simpulan

1. Penanganan Peti Kemas Impor di depo PT Greeting Fortune Logistik
 - a. Alur masuk peti kemas impor di depo PT Greeting Fortune logistik yaitu kedatangan peti kemas impor di depo, proses *input* data, proses survei peti kemas impor di depo, proses pencucian peti kemas impor, dan peletakan peti kemas impor.
 - b. Alur keluar peti kemas impor di depo PT Greeting Fortune logistik yaitu pemuatan *input* data dari pihak pelayaran, pembayaran *lift on*, dan survei peti kemas impor di depo.
2. Upaya yang dilakukan PT Greeting Fortune Logistik agar peti kemas impor yang mengalami kerusakan agar siap digunakan kembali yaitu pemuatan dokumen *repaired*, pembayaran biaya dan proses perbaikan, pembersihan peti kemas, pembaruan dokumen peti kemas, dan peti kemas impor siap digunakan kembali.

B. Keterbatasan Penelitian

Peneliti menemukan bahwa ada keterbatasan, yang dapat menjadi faktor kesempurnaan yang harus dipertimbangkan oleh peneliti yang akan datang saat mereka melakukan penelitian mereka. Penelitian ini bukan yang sempurna. dan masih ada kesalahan yang perlu diperbaiki dalam penelitian selanjutnya. Keterbatasan yang ditemukan meliputi:

1. Keterbatasan dalam perihal waktu dan tempat penelitian karena peneliti hanya dilakukan pada satu tempat yaitu di daerah Jl. Tambakrejo Selatan, Arteri Yos Sudarso, RT.04/RW06, Tambakrejo, Kec. Gayamsari, Kota Semarang Jawa Tengah dalam wilayah PT Greeting Fortune Logistik merupakan perusahaan cabang.
2. Karena dokumen perusahaan ada yang bersifat rahasia, peneliti tidak dapat mengakses beberapa data dan dokumen yang berguna untuk penelitian.
3. Disebabkan oleh pemikiran, pemahaman, dan pendapat yang berbeda yang dimiliki setiap responden selama proses pengambilan data, informasi yang diberikan kepada mereka tidak mencerminkan pendapat asli mereka.

C. Saran

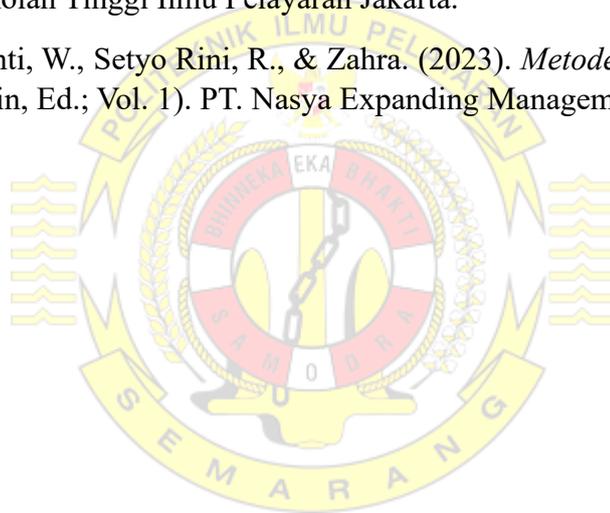
1. PT Greeting Fortune Logistik sebaiknya lebih meningkatkan dalam pelayanan baik pada peti kemas impor, sistem serta melakukan *maintenance* peti kemas impor.
2. PT Greeting Fortune Logistik sebaiknya melakukan sosialisasi kepada staf pegawai untuk meningkatkan kinerja pada penanganan peti kemas impor.

DAFTAR PUSTAKA

- Amin, N. F., Garancang, S., & Abunawas, K. (2023). Konsep Umum Populasi dan sampel dalam penelitian. *Jurnal Kajian Islam Kontemporer*, 14(1). 15-31.
- Anjarwani, A. W. (2021). *Pajak Lalu Lintas Barang (Kepabeanan, Ekspor, Impor, dan Cukai)*. Deepublish. Yogyakarta.
- Ardiansyah., Risnita., & Jailani, M. S. (2023). *Teknik Pengumpulan Data Dan Instrumen Penelitian Ilmiah Pada Pendekatan Kualitatif dan Kuantitatif*. IHSAN : Jurnal Pendidikan Islam, 1(2), 1-9. <https://doi.org/10.61104/ihsan.v1i2.57>
- Arikunto, S. (2019). *Prosedur Penelitian*. Rineka Cipta. Jakarta Timur
- Aulia, T., Salman, M., & Lubis, N. K. (2023). *Kecenderungan Penelitian Minat Zakat di Jurnal Google Scholar Tahun 2022* (Vol. 1, Issue 1). 178–189. <https://doi.org/10.59246/muqaddimah.v1i1.98>
- Azhari, M. T. A., Bahri, A. F. B., Asrul, & Rafida, T. (2023). *Metode Penelitian Kuantitatif*. Sonpedia Publishing. Semarang.
- Damayanti, N. E., David, C., Anggae, E. M. R., Aisyah, N., Yunita, G., Juniarko, O., & Dahlia, P. (2023). *Kelayakan Bisnis Percetakan Syailendra Kota Palangkaraya Ditinjau Dari Aspek Pemasaran*. *Jurnal Manajemen Kreatif Dan Inovasi*, 2(1), 66–71. <https://doi.org/10.59581/jmki-widyakarya.v2i1.2096>
- Dimas, A. (2022). *Analisis Impor Tembakau Indonesia Tahun UU08-2018*. Universitas Siliwangi. Jawa Tengah
- Hidayanti, P. N. (2021). *Literasi Digital: Urgensi dan Tantangan dalam Pembelajaran Sejarah*. *FACTUM: Jurnal Sejarah Dan Pendidikan Sejarah*, 10(2), 155–162. <https://doi.org/10.17509/factum.v10i2.39203>
- Hildani, T., & Safitri, I. (2021). *Implementasi Pembelajaran Matematika Berbasis Kurikulum Jaringan Sekolah Islam Terpadu (Jsit) Dalam Membentuk Karakter Siswa*. *Jurnal Cendekia: Jurnal Pendidikan Matematika*, 5(1), 591-606. <https://doi.org/10.31004/cendekia.v5i1.549>
- Indonesia. (2016). *Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 83 Tahun 2016 tentang Penyelenggaraan dan Pengusahaan Depo Peti Kemas*. Jakarta.
- Indonesia. (2010). *Peraturan Pemerintah (PP) Nomor 20 Tahun 2010 tentang Angkutan Di Perairan*. Jakarta
- Indonesia. (2008). *Undang-undang (UU) Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran*. Jakarta

- KBBI. (2023). *Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI)*. (Online, diakses tanggal 31 Januari 2024).
- Makbul, M. (2021). *Metode Pengumpulan Data dan Instrumen Penelitian*. OFS.Io. Makassar. <https://doi.org/https://doi.org/10.31219/osf.io/svu73>.
- Pramono, J. (2021). *Otomatisasi Tata Kelola Kepegawaian*. Penerbit Andi. Yogyakarta.
- Priadana, M. S., & Sunarsi, D. (2021). *Metode Penelitian Kuantitatif*. Pascal Books. Yogyakarta.
- Purnomo, H. (2024). *Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif Dan R&D*. CV. Saba Jaya. Karawang.
- Purwanto, A. (2022). *Konsep Dasar Penelitian Kualitatif: Teori dan Contoh Praktis*. Penerbit P4I. NTB.
- Putra, E. Y. A., & Nugroho, F. X. A. P. (2023). *Proses Pemindahan Lokasi Penimbunan Kontainer Impor di Depo PT. Karana Panorama Logistik Surabaya*. *Jurnal Aplikasi Pelayaran Dan Kepelabuhanan*, 13(2), 66–75. <https://doi.org/10.30649/japk.v13i2.91>
- Rukin. (2021). *Metodologi Penelitian Kualitatif Edisi Revisi* (A. Rofiq, Ed.). CV. Jakad Media Publishing. Surabaya.
- Sahara, S., & Pertiwi, D. C. (2023). *Analisis Pengelolaan Persediaan Dan Distribusi Container Di Depo Container*. In *ADVANCES in Social Humanities Research* (Vol. 1, Issue 12). 38-51. <https://doi.org/10.46799/adv.v1i12.148>
- Sari, I. S., & Fadli, U. M. D. (2023). *Analisis Faktor-Faktor Yang Mempengaruhi Disiplin Kerja Karyawan Pada Bpjs Ketenagakerjaan Cabang Karawang*. *Jurnal Ilmiah Multidisplin*, 1(3). 232–237. <https://doi.org/10.55681/primer.v1i3.137>.
- Sugiyono. (2021). *Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif dan R&D*. Alfabeta. Bandung.
- Sugiyono. (2022). *Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif, dan R&D (Kedua)*. Alfabeta. Bandung.
- Suryantoro, B., Punama, D. W., & Haqi, M. (2020). *Tenaga Kerja, Peralatan Bongkar Muat lift ON/OFF, dan Efektivitas Lapangan Penumpukan Terhadap Produktivitas Bongkar Muat Peti Kemas*. *Jurnal Baruna Horizon*, 3(1). 156–169. <https://doi.org/10.52310/jbhorizon.v3i1.41>

- Suwardi, M. A. R. (2021). *Analisis Terjadinya Kerusakan Kontainer Temas Line Di Terminal Peti Kemas Makassar*. Skripsi. Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar. Makassar.
- Trissan, W., & Agustia, M. (2021). *Design of Container Use as an Alternative Housing with Futuristic Modern Architecture Concept*. Parentas: Jurnal Mahasiswa Pendidikan Teknologi dan Kejuruan, 7(1), 24-31. <https://doi.org/10.37304/parentas.v7i1.2980>
- Widyawati, N., Meciana, D., & Hanna Ester Kalangi, M. (2020). *Moda Transportasi Darat dan Kualitas Layanan Jasa terhadap kelancaran arus container di depo*. Jurnal Baruna Horizon, 3(2). 230-241. <https://doi.org/https://doi.org/10.52310/jbhorizon.v3i2.43>
- Wijaya, R. M. (2019). *Upaya Meningkatkan Persediaan Peti Kemas Terhadap Permintaan Pelanggan pada PT. Evergreen Shipping Agency Indonesia*. Skripsi. Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran Jakarta.
- Yuniarti, P., Wianti, W., Setyo Rini, R., & Zahra. (2023). *Metode Penelitian Sosial* (M. Nusrudin, Ed.; Vol. 1). PT. Nasya Expanding Management. Pekalongan.



LAMPIRAN 1

Hasil Wawancara

Script Wawancara Narasumber

Nama Narasumber : *Human Resource Development (HRD)*

Tanggal Wawancara : 24 November 2023

Peneliti : Selamat pagi ibu, terima kasih telah meluangkan waktu untuk wawancara hari ini. Bagaimana untuk kabar hari ini bu?

HRD : Selamat pagi, Taruna! Kabar saya baik, terima kasih. Bagaimana dengan kamu sendiri taruna?

Peneliti : Alhamdulillah, baik juga ibu. saya mau bertanya mengenai alur proses penanganan peti kemas impor di depo PT. Greeting Fortune Logistik itu bagaimana bu?

HRD : Baik taruna, saya kan menjelaskan secara umum. Untuk alur sendiri di perusahaan kita dimulai dari rilis *delivery order*. DO sendiri dibuat oleh pihak pelayaran. Setelah itu diserahkan ke pihak ekspedisi muatan kapal laut (EMKL) dan melakukan untuk pembaran *lift Off*. Selanjutnya peti kemas impor balik ke depo. Tiba di depo, supir memberikan suratnya ke loket untuk memasukan peti kemas ke dalam depo. Setelah diterima surat kemudian pihak depo melakukan survei peti kemas dan peletakan peti kemas sesuai dengan ukuran *feet* peti kemas.

Peneliti : Jika ada peti kemas mengalami kerusakan bagaimana ibu?

- Ibu Audy : Baik taruna, sebelum masuk ke dalam depo. Di perusahaan kita, peti kemas dilakukan survei terlebih dahulu. Jika proses waktu survei ada peti kemas yang mengalami kerusakan. Pihak depo akan menanyakan kepada pihak penyewa dilakukan perbaikan di depo atau dengan memberikan jaminan di depo.
- Peneliti : izin ibu, untuk tim *repaird* sendiri apakah sudah ada di sini atau bagaimana ibu?
- HRD : Untuk tim *repaird*, kita sendiri ada. Untuk melakukan *repaird*, pihak *repaird* melakukan dengan survei terlebih dahulu, kemudian tim *repaird* melakukan pengajuan biaya untuk proses perbaikan peti kemas.
- Peneliti : Untuk kendala penanganan peti kemas yang sering terjadi itu apa bu?
- HRD : Kebanyakan peti kemas mengalami *longstay* karena adanya kendala peti kemas ada tembelannya dan bentuk jelek.

Script Wawancara Narasumber

Nama Narasumber : *Accord Delivery Order* (ACC DO)

Tanggal Wawancara : 24 November 2023

Peneliti : Selamat pagi pak! terima kasih telah meluangkan waktu untuk wawancara hari ini. Bagaimana untuk kabar hari ini pak ? Senang bertemu dengan pak.

ACC DO : Selamat pagi, Taruna! senang bertemu dengan taruna. Baik Taruna. Bagaimana kabarnya taruna?

Peneliti : Kabar saya baik, terima kasih. Saya ingin membahas proses pemasukan data peti kemas ke dalam sistem komputer. Bagaimana biasanya pak mengelola informasi tersebut?

ACC DO : Baik, kami biasanya menggunakan sistem elektronik untuk mengelola data peti kemas. Kami memiliki formulir *online* yang harus diisi untuk setiap pengiriman peti kemas.

Peneliti : Apakah bapak perlu informasi tertentu untuk memudahkan proses ini?

ACC DO : Ya, kami memerlukan nomor peti kemas, jenis barang yang dikirim, dan informasi pengirim dan penerima. Semua ini harus dimasukkan dengan benar agar tidak terjadi kesalahan dalam pengiriman.

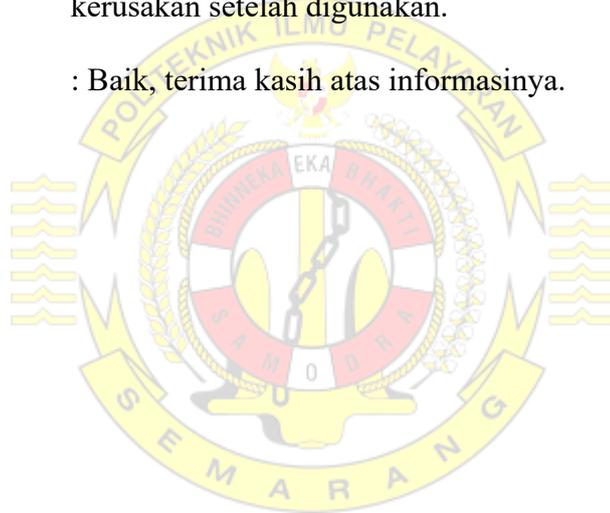
Peneliti : Bagaimana biasanya data ini diimpor ke dalam sistem komputer pak?

ACC DO : Kami memiliki antarmuka yang memungkinkan untuk mengimpor data dari file *excel* atau CSV. Setelah data siap, kami akan memprosesnya secepat mungkin dan memberi konfirmasi saat data sudah diimpor.

Peneliti : Apakah ada kendala yang terjadi ketika proses penanganan peti kemas di depo?

ACC DO : Ya, ada kendala yang terjadi ketika proses penanganan peti kemas di depo, yaitu terdapat peti kemas yang mengalami kerusakan setelah digunakan.

Peneliti : Baik, terima kasih atas informasinya.



Script Wawancara Narasumber

Nama Narasumber : Manajer Operasional

Tanggal Wawancara : 24 November 2023

Peneliti : Selamat pagi, Ibu . terima kasih telah meluangkan waktu untuk wawancara hari ini. Bagaimana untuk kabar hari ini bu? Senang bertemu dengan ibu.

Manajer Operasional : Selamat pagi, Taruna! Tentu, ada yang ingin Anda diskusikan?

Peneliti : Baik bu, saya ingin meninjau jam kerja di perusahaan ini. Untuk operasional perusahaan ini dari jam berapa ke jam berapa bu?

Manajer Operasional : Operasional kita sendiri dimulai dari pukul 08.30 sampai 16.30 WIB.

Peneliti : Untuk fasilitas yang ada disini apa saja bu?

Manajer Operasional : Kami memiliki 2 *side holder*, *machine washing*, dan tempat untuk perbaikan seperti las, bubut, bahan baku seperti tembaga dan lain-lain.

Peneliti : Selanjutnya, peti kemas dari perusahaan mana yang paling sering masuk ke depo ?

Manajer Operasional : Yang sering masuk biasanya dari Wan Hai, Yang Ming, dan CGM. Kita perlu memastikan proses penerimaan dan penanganannya efisien untuk perusahaan-perusahaan tersebut.

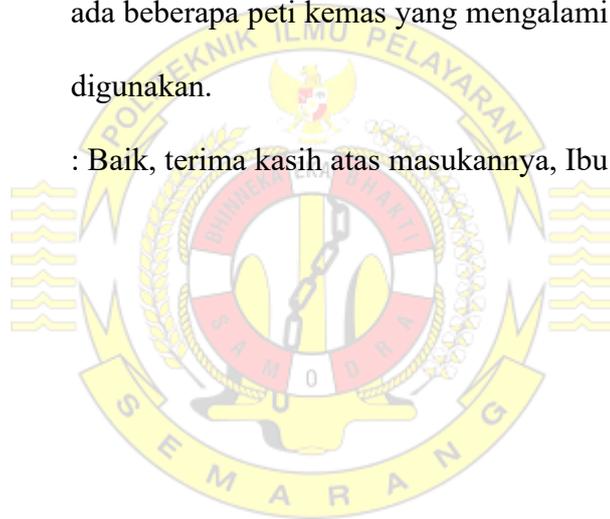
Peneliti : Saya akan melakukan analisis lebih lanjut terkait pola kedatangan peti kemas dari perusahaan-perusahaan tersebut. Ada saran atau catatan lain terkait hal ini?

Manajer Operasional : Mungkin perlu koordinasi yang lebih baik dengan pihak terkait untuk memastikan segala proses berjalan lancar.

Peneliti : Apakah ada kendala yang terjadi ketika proses penanganan peti kemas impor di depo PT Greeting Fortune Logistik?

Manajer Operasional : Ya, terdapat kendala ketika peti kemas masuk ke depo, yaitu ada beberapa peti kemas yang mengalami kerusakan setelah digunakan.

Peneliti : Baik, terima kasih atas masukannya, Ibu.



LAMPIRAN 2

Gambar 1 Dokumentasi ketika wawancara dengan narasumber



LAMPIRAN 3

Gambar 2 Kantor PT Greeting Fortune Logistik

LAMPIRAN 4

	PT. GREATING FORTUNE LOGISTIK	No Dokumen/ Document No :	GFL01/SOP
		Halaman page	2 of 3

1. TUJUAN / PURPOSE
 Untuk meminimalisir kesalahan pada saat input container masuk atau keluar Serta menghindari adanya complain baik dari pelayaran ataupun customer.
To minimize errors when inputting containers entering or leaving and avoiding complaints both from shipping and customers.

2. Ruang Lingkup / SCOPE
 Departemen Operational Staff
Department of Staff Operational.

3. Tanggung Jawab / Responsibility
 a). Divisi Operational Staff bertanggung jawab akan semua data container masuk dan keluar .
 b). gate staff berfungsi melakukan transaksi pembayaran serta memberikan EMKL kwitansi bomomor sebelum supir melakukan kegiatan bongkar/muat, gate staff juga bertugas untuk menginput ke dalam system bongkar/muat sehingga menghasilkan EIR IN/OUT sesuai dengan actual container IN/OUT yang akan diberikan kepada supir/emkl dan serta memastikan overdue keluar dari depo .
*a). The Operational Staff Divisten is responsible for all incoming and outgoing container data.
 b). gate staff functions to make payment transactions and provide EMKL with a numbered receipt before the driver carries out unloading/ loading and unloading activities, gate staff is also in charge of inputting into the loading / unloading system so as to produce EIR IN / OUT in accordance with the actual CONTAINER IN / OUT that will be given to the driver / emkl and ensure the overdue out of the depot.*

4. Defnisi / Definition
 Gate in adalah kegiatan bongkar container ke depo yang di masukan ke dalam inputan sebuah system perusahaan sehingga terjadi data baik yang akan dilaporkan ke pelayaran maupun yang akan dijadikan arsip oleh sebuah perusahaan, Gate Out adalah kegiatan muat container yang akan keluar dari depo yang juga dimasukan data nya ke dalam sebuah system perusahaan sehingga menghasilkan data yang valid untuk dilaporkan ke pelayaran ataupun menjadi sebuah arsip perusahaan, Plan In/Plan Out adalah proses dari sistem pembayaran yang data nya akan diinput serta menghasilkan sebuah kwitansi/bukti bahwa pembayaran sudah dilakukan oleh customer sehingga bisa mempermudah kegiatan bongkar dan muat sebelum supir/emkl menyerahkan ke team gate untuk menghasilkan sebuah EIR IN/OUT .
Gate in is the activity of unloading containers to depots that are input into the input of a company system so that data occurs both to be reported to the shipping and those that will be used as archives by a company, Gate Out is the activity of loading containers that will come out of the depot which is also entered into a company system so as to produce valid data to be reported to the shipping or become a company archive. Plan In/Plan Out is a process of the payment system whose data will be collected and produce a receipt/proof that the payment has been made by the customer so that it can facilitate loading and unloading activities before the driver/emkl submits it to the team gate to produce an EIR IN/OUT.

5. Prosedur Pelaksanaan / Implementation Procedure
 tindakan spesifik untuk menerapkan sistem yang baik dari adanya data masuk dan keluar nya container melalui depo, ada beberapa tahap dan dibagi menjadi 2, yaitu proses BONGKAR dan proses MUAT sebuah container.
Specific actions to implement a good system from the existence of data in and out of the container through the depot, there are several stages and are divided into 2, namely the UNLOADING process and the LOADING process of a container.

LANGKAH 1 : PROSES PELAYANAN EXPORT CONTAINER

1. UNIT KONTAINER MASUK DEPO DAN MELAKUKAN PENGECEKAN KONTAINER OLEH TEAM SURVEYOR KAMI, SETELAH DI SURVEY SELESAI UNIT AKAN LANGSUNG DI CUCI BERSIH.
CONTAINER UNIT ENTERED TO DEPO AND DO CONTAINER CHECKING BY OUR SURVEYOR TEAM, AFTER SURVEY HAS DONE, CONTAINER UNIT WILL IMMEDIATELY WASHED.

2. EMKL MELAKUKAN DEPOSIT PEMBAYARAN SEBELUM UNIT MASUK DEPO SESUAI DENGAN BL YANG MASIH VALID.
EMKL DO PAYMENT DEPOSIT BEFORE UNIT ENTERED TO DEPO ACCORDING TO WITH THE VALID BL.

3. SUPIR AKAN MENUJU KE LOKET UNTUK MELAKUKAN INPUT DATA ATAU ENTRY DATA SESUAI DENGAN KONTAINER YANG DI BAWA.
DRIVER WILL GO TO LOCKET FOR DO INPUT DATA OR ENTRY DATA ACCORDING TO WITH CONTAINER THAT CARRIED.

4. APABILA UNIT TERSEBUT SUDAH MELAKUKAN DEPOSIT KITA AKAN MEMBERIKAN EIR DAN KWITANSI DEPOSIT PLAN IN . JIKA LANGSUNG MELAKUKAN PEMBAYARAN DI LOKET, AKAN DI BERI KWITANSI DAN KWITANSI BON BONGKAR,TEAM LOKET AKAN MENGINPUT KONDISI CONTAINER SESUAI HASIL SURVEY DARI SURVEYOR KAMI (SESUAI DENGAN NO KONTAINER, SIZE , BL NO , NAMA CUSTOMER CONSIGNEE , STATUS KONTAINER (AV/DM).
IF THE UNIT HAS DONE IN DEPOSIT, WE WILL GIVE EIR AND DEPOSIT PLAN IN RECEIPT, IF IMMEDIATELY MAKE PAYMENT AT THE LOCKET, A RECEIPT, AND UNLOADING BILL RECEIPT WILL BE GIVEN. LOCKET TEAM WILL INPUT CONTAINER CONDITION ACCORDING TO THE SURVEY RESULT FROM OUR SURVEYOR (ACCORDING TO WITH CONTAINER NUMBER, SIZE, BL NUMBER, CONSIGNEE CUSTOMER'S NAME, CONTAINER STATUS (AV/DM).

5. SETELAH ENTRY DATA SELESAI TEAM LOKET AKAN MEMBERIKAN BON BONGKAR,EIR ATAU KWITANSI KEPADA SUPIR.
AFTER THE ENTRY DATA HAS BEEN DONE, THE LOCKET TEAM WILL GIVE THE UNLOADING BILL, EIR, OR RECEIPT TO THE DRIVER.

6. SUPIR AKAN MENUJU KELAPANGAN UNTUK PROSES BONGKAR UNIT.
THE DRIVER WILL GO TO THE FIELD FOR THE UNIT UNLOADING PROCESS.

Gambar 3 Standar Operasional Prosedur

 <p>PT. GREATING FORTUNE LOGISTIK</p>	No Dokumen/ Document No : Halaman page	GFL.01/SOP 3 of 3
<p>7. SETELAH PROSES BONGKAR SUPIR AKAN MENINGGALKAN DEPO. <i>AFTER THE UNLOADING PROCESS, THE DRIVER WILL LEAVE FROM DEPO.</i></p> <p>8. TIM LOKET AKAN MELANJUTKAN PROSES COMPLETE IN AGAR EDI (LAPORAN OTOMATIS) TERKIRIM TEPAT WAKTU. <i>LOCKET TEAM WILL CONTINUE THE COMPLETE IN PROSES. NO THAT EDI (AUTOMATIC REPORT) WILL BE SENT ON TIME.</i></p> <p><i>PROSES REVISI DO EMKL MEMBAWA DO YANG BARU SESUAI DENGAN DOKUMEN YANG VALID DARI PELAYARAN (KALAU BISA ADA WEBSITE TERSENDIRI YANG MEMUNGKINKAN KITA MENGECEK VALID DO SECARA MANDIRI) DI JKT WEB PORTALNYA. ADA PILIHAN WLBK (DATA BOOKING YG BISA DIRELEASE MENCAKUP SIZE, TYPE, JUMLAH, NAMA, SHIPPER, GRADE, CONTAINER YANG DI INKINKAN).</i> <i>REVISION DO EMKL PROCESS BRING THE NEW DO ACCORD WITH VALID DOCUMENT FROM SHIPPING (IF THERE IS A OWN WEBSITE THAT ALLOWS US TO CHECK THE VALID DO INDEPENDENTLY), THE PORTAL IS ON THE JKT WEBSITE, THERE ARE OPTIONS FOR WORK (BOOKING DATA THAT CAN BE RELEASED INCLUDING TYPE SIZE, AMOUNT, NAME, SHIPPER, CONTAINER GRADE THAT DESIRED).</i></p> <p>LANGKAH 2 : PROSES PELAYANAN EXPORT CONTAINER</p> <p>1. PROSES BON MUAT, EMKL DATANG KE DEPO DENGAN MEMBAWA ID DAN BL YANG MASH VALID. <i>LOAD BILL PROCESS, EMKL COME TO DEPO WITH VALID ID AND BL.</i></p> <p>2. TIM LOKET AKAN MENGECEK BL DAN PROSES PEMBUATAN SURAT JALAN APABILA BL MASH VALID. <i>LOCKET TEAM WILL CHECK BL AND THE PROCESS OF MAKING A ROAD LETTER IF BL IS STILL VALID.</i></p> <p>3. SETELAH PROSES INPUT BOOKING DI RELEASE, TIM LOKET AKAN MENAGH BIAYA A LIFT ON (EXPORT) KE EMKL SESUAI DENGAN KUOTA KONTAINER. <i>AFTER THE INPUT BOOKING PROCESS HAS BEEN RELEASED, LOKET TEAM WILL CHARGE THE LIFT ON (EXPORT) FEE TO EMKL ACCORDING TO CONTAINER QUOTA.</i></p> <p>4. EMKL AKAN MEMBAYAR BIAYA SESUAI DENGAN KWITANSI. <i>EMKL WILL PAY THE FEES ACCORDING TO THE RECEIPT.</i></p> <p>5. TIM LOKET AKAN MEMBERIKAN KWITANSI SETELAH PROSES PEMBAYARAN SELESAI BESERTA BON MUAT. <i>LOCKET TEAM WILL GIVE THE RECEIPT AFTER PAYING PROCESS HAS BEEN DONE WITH THE LOAD BILL.</i></p> <p>6. SETELAH BON MUAT JADI, SUPIR AKAN MENUJU KE DEPO UNTUK PROSES MUAT. <i>AFTER BILL, LOAD HAS BEEN DONE, THE DRIVER WILL GO TO DEPO FOR THE LOAD PROCESS.</i></p> <p>7. TIM LAPANGAN AKAN MEMUAT UNIT KONTAINER SESUAI DENGAN BON MUAT. <i>TEAM ON THE FIELD WILL LOAD THE CONTAINER UNIT ACCORDING TO THE LOAD BILL.</i></p> <p>8. SETELAH PROSES MUAT SELESAI SUPIR AKAN MENUJU KE LOKET UNTUK PROSES SURAT JALAN. <i>AFTER THE LOAD PROCESS HAS BEEN DONE, THE DRIVER WILL GO TO THE LOKET FOR THE ROAD LETTER PROCESS.</i></p> <p>9. LOKET AKAN MENGECEK KEMBALI KONDISI KONTAINER DI SYSTEM KAMI SEBELUM PROSES SURAT JALAN. <i>LOCKET WILL RECHECK CONTAINER CONDITIONS IN OUR SYSTEM BEFORE THE ROAD LETTER PROCESS.</i></p> <p>10. SETELAH INPUT DI SYSTEM SUPIR AKAN MENERIMA SURAT JALAN (BR OUT ATAU CASH RECEIPT). <i>AFTER INPUT INTO THE SYSTEM, THE DRIVER WILL BRING THE ROAD LETTER (BR OUT or CASH RECEIPT).</i></p> <p>11. SUPIR AKAN MENINGGALKAN DEPO SETELAH PROSES SELESAI. <i>DRIVER WILL LEAVE FROM DEPO AFTER THE PROCESS HAS BEEN DONE.</i></p> <p>12. TEAM LOKET AKAN MELAKUKAN PROSES COMPLETE OUT SEHINGGA EDI TERKIRIM UNTUK UPLOAD COPARN. <i>LOCKET TEAM WILL DO THE COMPLETE OUT PROCESS THUS EDI HAS SENT FOR THE COPARN REPORT.</i></p> <p>13. LAPORAN HARIAN AKAN DI KIRIM SECARA OTOMATIS SISTEM PADA PUKUL 07.30 , 10.30 , 16.30 dan 23.30 , DAN LAPORAN COPARN UNTUK SEMENTARA AKAN TETAP DI KIRIM SECARA MANUAL SAMPAI SISTEM SELESAI DI PERBAHARUI. <i>DAILY REPORT WILL BE SENT BY AUTOMATIC SYSTEM AT 07:30, 10:30, 16:30 and 23:30 AND COPARN REPORT TEMPORARILY WILL BE SENT MANUALLY UNTIL THE SYSTEM IS UPDATED.</i></p> <p>BATAL EXPORT - TETAP BAYAR TANPA TERKECUALI <i>CANCELLED EXPORT, KEEP PAYING WITH NO EXCEPTION</i></p> <p>1. KARENA KETINGGALAN KAPAL. <i>BECAUSE MISS THE SHIP.</i></p> <p>2. KARENA BENCANA. <i>BECAUSE OF DISASTER.</i></p> <p>3. KARENA BARANG YANG MAU DI EXPORT BELUM SIAP. <i>BECAUSE OF THE ITEMS THAT ARE NOT READY.</i></p> <p>PROSES CARA PEMBAYARAN DI DEPO BY CASH ATAU TRANSFER. <i>THE PAYMENT PROCESS TO THE DEPO IS BY CASH OR TRANSFER.</i></p> <p>14. MELAKUKAN PENGECEKAN ULANG EIR IN/OUT KETIKA KONTAINER KELUAR MASUK AREA DEPO. <i>RECHECK THE EIR IN/OUT WHEN THE CONTAINER EXITS ENTERS THE DEPO AREA.</i></p> <p>MEMBERIKAN SANKSI BAGI SIAPAPUN KARYAWAN YANG MELANGGAR SOP DAN MERUGIKAN PERUSAHAAN TANPA TERKECUALI <i>PROVIDING SANCTIONS FOR ANY EMPLOYEE WHO VIOLATES THE SOP AND HARMS THE COMPANY WITHOUT EXCEPTION.</i></p>		
<p style="text-align: right;"><i>[Signature]</i> 2022.10.20</p>		

Gambar 4 Standar Operasional Prosedur

LAMPIRAN 5



PT. PELAYARAN TRESNAMUDA SEJATI

MEMBER OF INSA No. 285/INSA/TV/1989

ACM
INSURANCE
CERT. NO. TAC000000

PTA
2002 P108 0

ORIGINAL

NO. 0181740

SEMARANG BRANCH JL. WIDOHARJO NO. 37-39 Phone : (024) 3542998 (HUNTING)
Fax/Tlx : (024) 3543228 SEMARANG

DELIVERY ORDER

GOODS EX MV/MT : WAN HAI 315/ SEMARANG , ¹² 16/05/24

DELIVERED TO :
PT. FORINDO MULTI UTAMA / *Forindo* VOY : S233 FROM : SHEKOU
JALAN RAYA JEPARA-KUDUS KM 21 NO. 89
RT 002 RW 003 SENGONBUGEL, MAYONG, B/L : 164E501397 GODOWN : UTPK TG. EMAS
JEPARA
TOTAL : *** One CONTAINER ONLY ***
Wan Hai 315

Marks and containers	Numbers	Contents	Ton/M3
CONTAINER NO / SEAL NO : =====	1x40' CONTAINER	STC : 846 PKG	
WHSU 5096819 WHLU631489		FILAMENT THREAD 368PACKAGES	24,730.000
N/M		HS-CODE:540233	KGM(s)
PREPAID		CROCHET MACHINE AND ACCESSORIES	67.600
		1PACKAGE HS-CODE:844790	MTQ
		FLEXIBLE FASTENER FOR MASK	
		455PACKAGES HS-CODE:722300	
		RUBBER THREAD 22PACKAGES	
		HS-CODE:400700	
		" FCL/FCL "	

30 MAY 2024

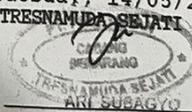
PERUSAHAAN PELAYARAN NASIONAL
PT. PELAYARAN TRESNAMUDA SEJATI

202405 - 37046 (14) ✓

CONTAINER KOSONG KEMBALI KE
PT. GREATING FORTUNE LOGISTIK
JL. TAMBAK REJO, ARTEPIYOS SUPARSONO RT 01 RW 06
GAYAMSARI, KOTA SEMARANG
KOORDINAT : 6°57'00.2"S 110°26'43.8"E
WAN HAI LINES (SGP) PTE LTD

SEMARANG CY FULL CONTAINER LOAD

Received By: Abovementioned number of Container(s) were delivered Tuesday, 14/05/2024
in accordance with the marks and numbers PT. PELAYARAN TRESNAMUDA SEJATI



MANAGER IMPORT

TMS IMP-07 (05.2019)

Gambar 5 Dokumen Delivery Order

LAMPIRAN 6

PT. PELAYARAN TRESNAMUDA SEJATI

JL. WIDHARJO NO. 37-39 PHONE : (024) 542998 (HUNTING)
 FAX/TLX : (024) 543228 SEMARANG, INDONESIA

REF NO : 44418/WHLMSG/DO/ DATE : 17/05/2024
 TO : GREATING FORTUNE LOGISTIK PT.
 JL. TAMBAK REJO, ARTERI YOS SUDARSO RT.04
 RW.06, GAYAMSARI, SEMARANG, JAWA TENGAH
 TO : MISAJA MITRA PT.

HAL : PENGAMBILAN CONTAINER KOSONG.
 DENGAN HORMAT,
 BERSAMA INI KAMI MOHON AGAR DIBERIKAN :
 1x 40" RF

CONTAINER KOSONG SEBAGAI BERIKUT :
 KETERANGAN : CONTAINER PINTU DI DEPO [FIFO SYSTEM]
 SET TEMP -20°C, CLOSED VENT

NO. CONTAINER :

TENTATIVE OPEN STACK	CLOSING TIME
18/05/2024 @ 22.00	23/05/2024 @ 22.00

Perhatian Untuk Shipper / ENKL
 Berat Isi Maximum (Gross)

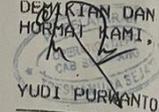
20' GP	= 21.000 Kgs.
40' GP	= 26.480 Kgs.
40' HC / JMS	= 26.280 Kgs.

KEPADA SHIPPER : MISAJA MITRA PT.
 E M K L : RAHAYU PERDANA TRANS PT. Telp:
 COMMODITY : FROZEN SHRIMP
 BERAT : 20' : 0 40' : 0 HQ: 24000
 REC. PENGAPALAN : WAN HAI 363 VOY : N 008 NO SI : 0019
 TUJUAN : OSAKA JPOSA No. Booking : 0151 No BL : 050EA04290
 TRANSIT : TAIPEI TWIPE TEMP: -20 TEMPCD: C IMDG: UNDG: -
 BIAYA-BIAYA YANG TIMBUL ATAS PENYERAHAN CONTAINER KOSONG TERSEBUT DIATAS,
 AGAR DIBEBAHKAN KEPADA : SHIPPER/EMKL

BATAS MAXIMUM BERAT BARANG YANG DI STUFFING KE DALAM CONTAINER, DILARANG MELEBIHI NET WEIGHT/PAYLOAD YANG TERTULIS PADA PINTU CONTAINER. BILA KEDAPATAN MELEBIHI BERAT SEHINGGA MENIMBULKAN MASALAH DI PELABUHAN ASAL/TRANSHIPMENT/TUJUAN ADALAH MENJADI TANGGUNG JAWAB SHIPPER

HARAP DIPERHATIKAN :

- * D/O INI HANYA BERLAKU 3 (TIGA) HARI SEJAK TANGGAL DIKELUARKAN
- * CONTAINER YANG SUDAH DIAMBIL DAN TIDAK STACK/DIKAPALKAN YANG MELEBIHI MASA FREE TIME YANG TELAH DITENTUKAN AKAN DIKENAKAN BIAYA DETENTION
- * FREE TIME DETENTION : DRY CONTAINER=7 (TUJUH) HARI, SPECIAL CONTAINER=3 (TIGA) HARI
- * KELEBIHAN BIAYA PENUMPUKAN DITERMINAL MENJADI TG. JAWAB SHIPPER/EMKL

DEMIKIAN DAN TERIMA KASIH ATAS BANTUAN DAN KERJASAMANYA.
 HORMAT KAMI,

 YUDI PURWANTO
 TMS INV-02 (05.2019)

Adi/RPT

Gambar 6 Dokumen Release Order

LAMPIRAN 7

PT. Greeting Fortune Logistik
Empty In Receipts **GFL 004225**

To: PT. PUTRA SAMUDRA TRANSINDO
18/05/2024 09:33
Receipt No: IYNAA2405180011

No	S/T	Cnt/No	Lifting	Admin	FSC	WS	PPN	Amount
40	HQ	WHSU5096919	400,000	50,000	12,000	0	50,820	512,820

Total (RP): 512,820

BOOKING No: 164E501397
Shipping Line: WHL
Tax mail: tax_semarang@greeting-fortune.com

PT. Muliaform Telp. (024) 7621810-11

PT. Greeting Fortune Logistik **GFL 004226**
Cash Receipts

CUST: PT. RAHAYU PERDANA TRANS
Print Time: 18/05/2024 09:42
Receipt No: 02405180004
Shipping Line: WHL
BOOKING No: 050EA04290

Size	Type	Qty	1
Lifting Charge		400,000	
Admin Charge		50,000	
Export Surcharge		0	
Fuel Surcharge		12,000	
Seal Charge		0	
PPN (11%) Charge		50,820	
Amount:		512,820	

Total (RP): 512,820
IDR FIVE HUNDRED TWELVE THOUSAND EIGHT HUNDRED AND TWO HUNDRED

Tax mail: tax_semarang@greeting-fortune.com

PT. Muliaform Telp. (024) 7621810-11

Gambar 7 Dokumen Kwitansi Pembayaran

LAMPIRAN 8
Daftar Riwayat Hidup



1. Nama : Gilang Eko Ardianto
2. NIT : 572011337550 K
3. Tempat/Tanggal lahir : Jepara, 18 April 2001
4. Jenis kelamin : Laki-laki
5. Agama : Islam
6. Alamat : Ds. Sinanggul RT 014 / RW 003, Kec. Mlonggo,
Kota Jepara, Jawa Tengah 59451
7. Nama Orang Tua
 - a. Ayah : Supriyanto
 - b. Ibu : Ivana
8. Riwayat pendidikan
 - a. MI Matholiunnajah : 2008 – 2011
 - b. SD N 04 Sinanggul : 2011 – 2014
 - c. SMP N 2 Jepara : 2014 – 2017
 - d. SMA N 1 Jepara : 2017 – 2020
 - e. PIP Semarang : 2020 – sekarang
9. Pengalaman Prada

Perusahaan : PT Greating Fortune Logistik