

**ANALISIS FAKTOR PENYEBAB KETERLAMBATAN
PENGIRIMAN KARGO DOMESTIK DI BANDARA
INTERNASIONAL SOEKARNO-HATTA**

Laporan Kerja Praktik

*Diajukan untuk memenuhi mata kuliah Kerja Praktik Program Studi SI
Manajemen Transportasi*



Oleh :
Osianna Butar-butar
13119001

**PROGRAM STUDI MANAJEMEN TRANSPORTASI
SEKOLAH TINGGI MANAJEMEN LOGISTIK INDONESIA
BANDUNG
2022**

**ANALISIS FAKTOR PENYEBAB KETERLAMBATAN
PENGIRIMAN KARGO DOMESTIK DI BANDARA
INTERNASIONAL SOEKARNO-HATTA**

Laporan Kerja Praktik

*Diajukan untuk memenuhi mata kuliah Kerja Praktik Program Studi SI
Manajemen Transportasi*



Oleh :
Osianna Butar-butar
13119001

**PROGRAM STUDI MANAJEMEN TRANSPORTASI
SEKOLAH TINGGI MANAJEMEN LOGISTIK INDONESIA
BANDUNG
2022**

LEMBAR PENGESAHAN

ANALISIS FAKTOR PENYEBAB KETERLAMBATAN PENGIRIMAN KARGO DOMESTIK DI BANDARA INTERNASIONAL SOEKARNO-HATTA

Oleh:

Osianna Butar-butar
13119001

Telah dinyatakan lulus dalam Seminar Kerja Praktik pada hari Rabu tanggal 14
bulan September tahun 2022

Mengetahui,
Ketua Program Studi Manajemen
Transportasi,

Pradhana Wahyu Nariendra, S.T., M.T.
NIK: 116.79.216

Menyetujui,
Pembimbing Kerja Praktik

Wenny Gustamola, S.T., M.T.
NIK: 222.83.235

KATA PENGANTAR

Puji syukur kehadiran Tuhan Yang Maha Esa atas berkat-Nya penulis dapat menyelesaikan Laporan Kerja Praktik dengan judul “**ANALISIS FAKTOR PENYEBAB KETERLAMBATAN PENGIRIMAN KARGO DOMESTIK DI BANDARA INTERNASIONAL SOEKARNO-HATTA**” dengan baik.

Laporan Kerja Praktik ini ditulis untuk memenuhi kelulusan mata kuliah Kerja Praktik di Program Studi Manajemen Transportasi di Sekolah Tinggi Manajemen Logistik Indonesia. Penulis menyampaikan terima kasih kepada:

1. Tuhan Yang Maha Esa atas karunia dan berkat yang diberikan kepada penulis sehingga Laporan Kerja Praktik ini dapat terselesaikan dengan baik.
2. Orangtua, abang dan kakak penulis yang senantiasa memberikan dukungan, doa dan motivasi.
3. Ibu Wenny Gustamola S.T.,M.T. selaku dosen pembimbing yang telah membimbing penulis dalam menyusun Laporan Kerja Praktik.
4. Ibu Syafrianita S.T.,M.T. selaku dosen penguji
5. Seluruh staf di divisi komersial, *cargo business 1* dan *cargo business 2* yang telah membimbing dan memberikan banyak pelajaran kepada penulis.
6. Partner kerja praktik saya yaitu Sicilya dan Amabel serta teman saya Sela dan Ester yang senantiasa memberi masukan, bantuan dan dukungan kepada saya.

Penulis menyadari bahwa Laporan Kerja Praktik masih jauh dari kesempurnaan, maka kritik dan saran yang bersifat membangun sangatlah dibutuhkan guna memperbaiki kekurangan yang ada. Akhir kata semoga laporan ini dapat bermanfaat bagi semua pembaca.

Bandung, 10 November 2022

Penulis

DAFTAR ISI

LEMBAR PENGESAHAN	i
KATA PENGANTAR	ii
DAFTAR ISI	iii
DAFTAR GAMBAR	v
DAFTAR TABEL	vi
BAB I PENDAHULUAN.....	1
1.1 Latar Belakang	1
1.2 Tujuan Penelitian	2
1.3 Kerangka Pemikiran.....	2
1.4 Metodologi Penelitian	3
1.5 Sistematika Laporan Kerja Praktik	5
BAB II TINJAUAN PUSTAKA	7
2.1 Transportasi.....	7
2.2 Angkutan Udara	8
2.3 Bandar Udara	8
2.4 Jasa	9
2.5 Pengiriman	9
2.6 Keterlambatan	10
2.7 Kargo.....	10
2.7.1 Kargo Udara.....	10
2.8 <i>General Cargo</i>	11
2.9 Pihak-pihak Terkait dalam Pengiriman Kargo.....	11
2.10 <i>Fishbone Diagram</i>	12

2.11	Dokumen Pengiriman General Cargo Domestik.....	16
BAB III PENGUMPULAN DATA DAN PEMBAHASAN.....		17
3.1	Profil Perusahaan	17
3.1.1	PT Angkasa Pura Kargo.....	17
3.1.2	Struktur Organisasi PT Angkasa Pura Kargo	18
3.1.3	Sejarah.....	18
3.1.4	Visi dan Misi.....	19
3.1.5	Struktur Organisasi Gudang 530 dan 540	20
3.2	Aktivitas Kerja Praktik.....	26
3.3	Pengumpulan Data	28
3.3.1	Jenis dan Sumber Data.....	28
3.3.2	Teknik Pengumpulan Data.....	28
3.3.1	Standar Operasional Prosedur di <i>Outgoing</i>	29
3.3.2	Penanganan Kargo di Gudang.....	34
3.4	Pengolahan Data dan Analisis.....	36
3.4.1	Identifikasi Faktor Penyebab Keterlambatan Pengiriman Kargo Domestik	36
3.4.2	Analisis Faktor Penyebab Keterlambatan Pengiriman.....	39
3.4.3	Hasil Analisis Faktor Penyebab Keterlambatan Pengiriman Kargo Domestik di Bandara Internasional Soekarno-Hatta.....	43
BAB IV KESIMPULAN DAN SARAN.....		47
4.1	Kesimpulan	47
4.2	Saran.....	47
REFLEKSI DIRI		49
DAFTAR PUSTAKA.....		51
LAMPIRAN-LAMPIRAN		

DAFTAR GAMBAR

Gambar 1. 1 Kerangka Pemikiran.....	2
Gambar 1. 2 <i>Flowchart</i> Metodologi Penelitian	3
Gambar 2. 1 <i>Fishbone</i> Diagram	13
Gambar 3. 1 Profil Perusahaan.....	17
Gambar 3. 2 Struktur Organisasi Perusahaan	18
Gambar 3. 3 Struktur Organisasi Gudang Angkasa Pura Kargo Soekarno-Hatta.	20
Gambar 3. 4 Alur <i>Outgoing</i>	29
Gambar 3. 5 <i>Flowchart Regulated agentt</i>	31
Gambar 3. 6 Prosedur Penerimaan Kargo.....	34
Gambar 3. 7 <i>Fishbone</i> Diagram Faktor Keterlambatan Pengiriman.....	40

DAFTAR TABEL

Tabel 3. 1 Hasil Analisis Faktor Penyebab Keterlambatan Pengiriman	43
--	----

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Kegiatan pengangkutan tidak akan pernah lepas dari aktivitas manusia. Ada berbagai metode pengangkutan yaitu pengangkutan darat, laut dan udara. Pengangkutan juga menyatakan perkembangan zaman, terkhusus pada bidang transportasi dan teknologi. Peran pengangkutan sangat luas dan penting dalam pembangunan ekonomi negara. Pengangkutan memiliki definisi sebagai pembawaan barang-barang atau penumpang, selain itu pengangkutan juga dapat diartikan sebagai pemindahan barang dan manusia dari tempat asal ke tempat tujuan.

Kargo udara di Indonesia berkembang sejalan dengan berkembangnya penerbangan nasional. Pertumbuhan kargo didorong juga oleh semakin kompetitifnya persaingan usaha yang membutuhkan waktu pengiriman barang yang cepat dan tepat waktu. Tingginya kebutuhan masyarakat akan barang menjadi peluang bisnis tersendiri bagi perusahaan yang bergerak dibidang jasa ekspedisi barang. Dengan pesatnya perkembangan *e-commerce*, semakin banyak kebutuhan untuk mengirim berbagai pesanan baik ke dalam kota, luar kota, dalam negeri serta luar negeri.

Bisnis angkutan kargo udara merupakan usaha yang menjanjikan sesuai dengan berkembangnya industri penerbangan di Indonesia. Hal ini ditunjukkan dengan prospek angkutan udara yang cukup baik dari sisi pertumbuhan penumpang dan kargo sehingga dibutuhkan kualitas pelayanan yang memadai.

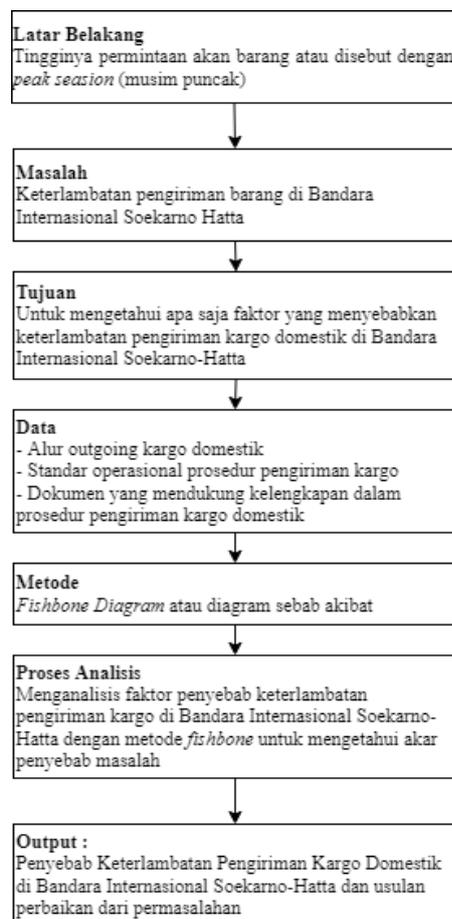
Dalam pengiriman melalui udara, terdapat beberapa kendala atau permasalahan yang terjadi, salah satunya yaitu keterlambatan pengiriman kargo udara yang disebabkan oleh berbagai hal seperti adanya *event* spesial dari berbagai *e-commerce* (shopee, tokopedia dan lain sebagainya). Selain itu, tingginya permintaan akan pengiriman melalui kargo udara sering terjadi pada hari libur nasional (hari raya idul fitri, natal dan tahun baru). Sehingga terjadinya penumpukan barang atau dikenal dengan istilah *peak season* (musim puncak).

1.2 Tujuan Penelitian

Adapun tujuan dalam penelitian ini adalah untuk mengetahui apa saja variabel yang menjadi faktor penyebab keterlambatan pengiriman kargo domestik, terkhususnya pada jenis komoditas *general cargo* di Bandara Internasional Soekarno-Hatta dan digambarkan dalam *Fishbone Diagram* untuk menemukan akar penyebab dari permasalahan tersebut dan memberikan saran kepada perusahaan berupa solusi untuk mengatasi permasalahan tersebut.

1.3 Kerangka Pemikiran

Dalam menyelesaikan masalah dalam penelitian ini diperlukan langkah-langkah yang sistematis agar penelitian dapat dilakukan dengan terarah dan terstruktur sehingga memudahkan dalam melakukan analisis terhadap permasalahan yang teliti. Laporan ini berfokus terhadap penentuan solusi dalam permasalahan keterlambatan pengiriman kargo domestik di PT Angkasa Pura Kargo Bandara Internasional Soekarno Hatta.

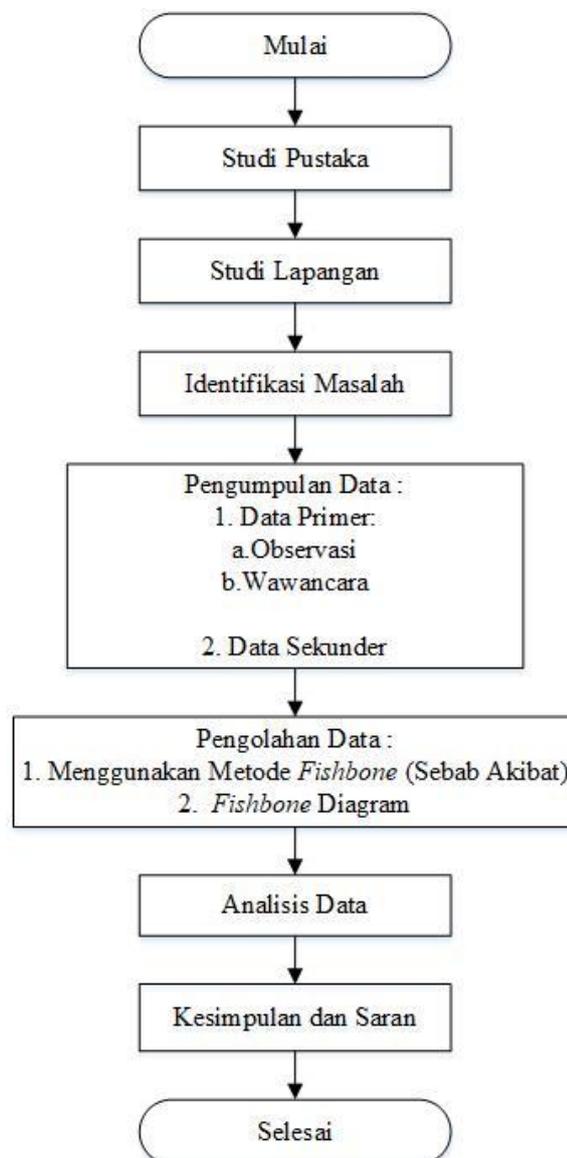


Gambar 1. 1 Kerangka Pemikiran

Perusahaan mempunyai beberapa permasalahan yang belum terselesaikan dalam melakukan fungsi kegiatan bisnis. Sehingga permasalahan yang dihadapi akan terselesaikan dengan adanya perencanaan yang baik dan benar.

1.4 Metodologi Penelitian

Dalam melaksanakan penelitian ini dibutuhkan suatu proses yang terstruktur dan sistematis. Adapun langkah-langkah penyelesaian masalah penelitian adalah sebagai berikut:



Gambar 1. 2 *Flowchart* Metodologi Penelitian

Uraian *Flowchart*:

1. Studi Pustaka teori atau pencarian informasi yang terkait dengan topik penelitian dan diperoleh dari berbagai sumber yang menjelaskan pengertian transportasi, angkutan barang, kargo udara, general kargo, penanganan kargo domestik, dokumen pengiriman kargo domestik, *fishbone* diagram.
2. Studi Lapangan
Pada bagian ini, penyusun melakukan kegiatan pengamatan langsung pada tempat kerja praktik, serta melakukan secara langsung kerja praktik di PT Angkasa Pura Kargo Bandar Udara Internasional Soekarno – Hatta.
3. Identifikasi Masalah
Identifikasi masalah merupakan kegiatan menentukan dan merumuskan masalah mengenai keterlambatan pengiriman barang di PT Angkasa Pura Kargo Bandara Internasional Soekarno Hatta. Ini adalah dasar dari penelitian.
4. Pengumpulan Data
Pengumpulan data merupakan mencari data yang berkaitan dengan permasalahan yang sudah diidentifikasi. Pengumpulan data dilakukan dengan cara observasi, wawancara dan meminta langsung kepada karyawan PT Angkasa Pura Kargo Soekarno Hatta.
5. Pengolahan Data
Pengolahan data dilakukan dengan metode *fishbone* diagram atau diagram sebab akibat.
6. Analisis Data
Pada bagian ini, penyusun merangkum sejumlah besar data yang masih mentah kemudian diolah menjadi informasi yang dapat diinterpretasikan dalam bentuk diagram tulang ikan sehingga hasilnya dapat dipelajari dan diterjemahkan dengan cara singkat yang penuh arti. Analisis dilakukan untuk memperjelas permasalahan yang ada berdasarkan pada maksud dan tujuan penelitian ini dilakukan.

7. Kesimpulan dan Saran

Kesimpulan didapat setelah memahami keseluruhan pada setiap tahap penelitian dan berisi jawaban dari masalah yang diangkat. Saran didapatkan untuk memberikan solusi perbaikan yang dilakukan pada penelitian ini dan untuk selanjutnya.

1.5 Sistematika Laporan Kerja Praktik

Dalam suatu penulisan dijelaskan sistematika penulisan yang merupakan gambaran umum mengenai isi dari keseluruhan pembahasan. Yang bertujuan untuk mengetahui alur-alur pembahasan pada penulisan tersebut. Adapun sistematika penulisannya sebagai berikut:

BAB I PENDAHULUAN

Dalam bab ini berisikan tentang latar belakang yang menunjukkan urgensi dari topik yang dipilih dan tujuan dari penelitian yang dilakukan, kerangka pemikiran yang terkait dengan topik laporan kerja praktik, metodologi, dan sistematika laporan kerja praktik.

BAB II TINJAUAN PUSTAKA

Dalam bab ini berisi landasan teori yang akan dibahas sesuai perumusan masalah.

BAB III PENGUMPULAN DATA DAN PEMBAHASAN

Dalam bab ini berisikan tentang profil PT Angkasa Pura Kargo Bandar Udara Internasional Soekarno – Hatta, aktivitas kerja praktik, pengumpulan data terkait permasalahan yang diangkat serta pengolahan data dan analisis.

BAB IV KESIMPULAN DAN SARAN

Bab ini berisikan tentang kesimpulan penulis terhadap hasil analisis dari permasalahan dan saran dari penelitian tersebut.

BAB V REFLEKSI DIRI

Pada bab ini dibahas mengenai penjabaran tentang hal-hal positif yang diterima selama melakukan kerja praktik di PT Angkasa Pura Kargo Bandar Udara Internasional Soekarno–Hatta, penjabaran tentang manfaat Kerja Praktik terhadap pengembangan *soft-skills* dan kekurangan *soft-skills* yang dimiliki, penjabaran tentang manfaat Kerja Praktik terhadap pengembangan kemampuan kognitif.

DAFTAR PUSTAKA

Pada bagian ini berisi tentang sumber-sumber referensi yang digunakan dalam penelitian.

LAMPIRAN

Lampiran merupakan lembar tambahan yang dibutuhkan dalam penyusunan laporan kerja praktik ini

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

2.1 Transportasi

Menurut Nasution (2004), Transportasi diartikan sebagai pemindahan barang dan manusia dari tempat asal ke tempat tujuan. Proses pengangkutan merupakan gerakan dari tempat asal, dari mana kegiatan angkutan dimulai, ke tempat tujuan, kemana kegiatan pengangkutan diakhiri. Dalam hubungan ini terlihat bahwa unsur pengangkutan meliputi:

- Muatan yang diangkut.
- Tersedia kendaraan sebagai alat angkutannya.
- Ada jalan yang dapat dilalui.
- Ada terminal asal dan terminal tujuan.
- Sumber daya manusia dan organisasi atau manajemen yang menggerakkan kegiatan transportasi tersebut.

Ada beberapa jenis dan macam-macam klasifikasi transportasi menurut Kamaludin, (1987) :

- a. Angkutan penumpang (*passanger*), yaitu angkutan yang akan mengangkut setiap penumpang di antara lokasi-lokasi pada rutenya dengan ongkos yang sama tanpa diskriminasi.
- b. Angkutan barang (*goods*), yaitu suatu angkutan yang mengangkut muatan tunggal atau jamak dari asal ke tujuan, baik untuk penugasan menerus ataupun untuk penuntasan bertahap.
- c. Angkutan pos (*mail*), angkutan muatan tidak langsung yang bertanggung jawab atas transport muatan, menarik ongkosnya dan sebagainya, tetapi pada kenyataannya tidak mengangkut sendiri muatan tadi dari asal ke tujuannya. Dimana yang mengangkut muatan tadi adalah angkutan-angkutan yang lain (misalnya kereta api atau perusahaan penerbangan)

2.2 Angkutan Udara

Angkutan udara adalah cara pengangkutan barang yang tercepat dan paling mahal. Oleh karena itu, angkutan udara digunakan untuk barang bernilai tinggi atau barang tidak tahan lama yang membutuhkan pengiriman cepat.

Menurut Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 35 Tahun 2021 Tentang Penyelenggaraan Angkutan Udara, Angkutan Udara adalah setiap kegiatan dengan menggunakan Pesawat Udara untuk mengangkut penumpang, Kargo, dan/ atau pos untuk satu perjalanan atau lebih dari satu bandar udara ke bandar udara yang lain atau beberapa bandar udara.

2.3 Bandar Udara

Menurut UU Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan, bandar udara adalah kawasan di daratan dan atau perairan dengan batas-batas tertentu yang digunakan sebagai tempat pesawat udara mendarat dan lepas landas, naik turun penumpang, bongkar muat barang, dan tempat perpindahan intra dan antarmoda transportasi, yang dilengkapi dengan fasilitas keselamatan dan keamanan penerbangan, serta fasilitas pokok dan fasilitas penunjang lainnya.

Menurut Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 40 Tahun 2012 Tentang Pembangunan dan pelestarian lingkungan hidup bandar udara, kebandarudaraan adalah segala sesuatu yang berkaitan dengan penyelenggaraan bandar udara dan kegiatan lainnya dalam melaksanakan fungsi keselamatan, keamanan, kelancaran, dan ketertiban arus lalu lintas pesawat udara, penumpang, kargo dan pos.

2.4 Jasa

Jasa adalah aktivitas atau manfaat yang ditawarkan oleh satu pihak kepada pihak lain yang pada dasarnya tidak berwujud dan tidak menghasilkan kepemilikan apapun. Karakteristik jasa terdiri dari empat karakteristik sebagai berikut:

- Tidak berwujud, jasa tidak dapat dilihat, diraba, dirasakan, dicium atau didengar sebelum dibeli,
- Tidak terpisahkan, jasa tidak dapat dipisahkan dari penyediannya, umumnya jasa dihasilkan dan dikonsumsi secara bersamaan,
- Keanekaragaman, jasa bersifat sangat beraneka ragam karena merupakan *non standardized output* artinya banyak variasi bentuk, kualitas dan jenis tergantung pada siapa, kapan dan dimana jasa tersebut dihasilkan,
- Tidak tahan lama, jasa merupakan komoditas tidak tahan lama dan tidak dapat disimpan.

Secara umum pelayanan, jasa pengiriman barang adalah segala upaya yang diselenggarakan atau dilakukan bersama-sama dalam suatu organisasi untuk memberikan pelayanan secara efisien dan efektif guna mencapai satu kesatuan tujuan dalam perusahaan.

2.5 Pengiriman

Definisi pengiriman adalah kegiatan mendistribusikan produk barang dan jasa produsen kepada konsumen. Pengiriman adalah kegiatan pemasaran untuk memudahkan dalam penyampaian produk dari produsen kepada konsumen. Manfaat pengiriman berdasarkan definisi sebelumnya adalah kegiatan pengalih pindah tangan kepemilikan suatu barang atau jasa. Kegiatan pengiriman menciptakan arus saluran pemasaran atau arus saluran pengiriman.

Menurut Mikael (2016) kegiatan pengiriman secara tidak langsung secara aktual sudah sering kali dijumpai dalam kehidupan sehari-hari, dari kebanyakan pihak produsen sendiri tidak mampu untuk menangani masalah pengiriman tanpa dibantu oleh beberapa penyedia jasa pengiriman itu sendiri. Untuk mengatasi permasalahan tersebut produsen tentunya membutuhkan mitra bisnis yang mumpuni untuk menangani penyaluran pengiriman yang baik agar produk dan jasa yang diberikan dapat dengan cepat dirasakan dampaknya oleh konsumen selaku target pasar dari produsen itu sendiri.

2.6 Keterlambatan

Keterlambatan adalah salah satu masalah kinerja yang paling persisten dan salah satu yang paling sulit diubah, sebagai waktu pelaksanaan yang tidak dimanfaatkan sesuai dengan rencana kegiatan sehingga menyebabkan satu atau beberapa kegiatan mengikuti menjadi tertunda atau tidak diselesaikan tepat sesuai jadwal yang telah direncanakan.

Dari beberapa definisi keterlambatan, penulis menyimpulkan bahwa keterlambatan merupakan kerugian materi, modal dan waktu yang berdampak terhadap kegiatan yang mengikutinya menjadi tertunda dan tidak berjalan sesuai yang diharapkan tindakan atau tidak dapat mencapai tujuan yang sudah ditetapkan.

2.7 Kargo

Setiap barang yang diangkut oleh pesawat udara selain benda pos, barang kebutuhan pesawat selama penerbangan yang habis pakai, dan bagasi yang tidak ada pemiliknya atau bagasi yang salah penanganan. (PM 53 Tahun 2017 Tentang Pengamanan Kargo dan Pos Serta Rantai Pasok atau Supply Chain Kargo dan Pos yang diangkut dengan Pesawat Udara.

2.7.1 Kargo Udara

Kargo udara adalah barang muatan pesawat udara yang dilengkapi surat muatan udara (*Air Waybill*) atau surat muatan udara termasuk bagasi yang dikirim melalui prosedur pengiriman kargo.

2.8 General Cargo

General Cargo adalah barang-barang kiriman biasa sehingga tidak perlu memerlukan penanganan secara khusus, namun tetap harus memenuhi persyaratan yang ditetapkan dan aspek *safety*. Contoh barang yang dikategorikan general cargo antara lain: barang-barang keperluan rumah tangga, peralatan kantor, peralatan olahraga, pakaian (garmen, tekstil) dan lain-lain.

2.9 Pihak-pihak Terkait dalam Pengiriman Kargo

a. Pihak pengirim (*shipper/agentt*)

Shipper bisa berupa perorangan, badan usaha, dilakukan secara langsung tanpa perantara, atau melalui jasa ekspedisi muatan kapal laut atau ekspedisi muatan pesawat udara.

b. *Regulated agent*

Layanan yang telah memenuhi syarat dan sudah disertifikasi oleh Kementerian Perhubungan RI untuk melakukan pemeriksaan keamanan kargo, menyediakan perlindungan keamanan bagi pengiriman kargo yang telah diperiksa, mengeluarkan deklarasi keamanan kiriman atau disebut juga sebagai CSD, dan menyediakan tim professional.

c. *Freight Forwarding*

Menangani ekspor maupun impor, kiriman udara, pengiriman barang termasuk muatan, jasa pengiriman *door to door* atau *port to port* atau *door to port* maupun sebaliknya, izin bea cukai, an konsolidasi. Berusaha untuk mengirim barang tepat waktu. Disamping itu dengan adanya jaringan yang luas dapat menyediakan layanan berkualitas tinggi baik kenyamanan, keamanan dan keakuratan waktu sehingga dapat mencapai kepuasan pelanggan.

d. Pihak pengangkut (*carrier*)

Carrier bisa berupa *cargo sales airline*, *cargo sales agentt*, *airline/air charter* yang juga berfungsi sebagai pengangkut kargo.

e. *Cargo Terminal Operator*

Memiliki singkatan CTO atau dapat disebut juga sebagai Tempat Penimbunan Sementara (TPS). Fungsi dari terminal kargo ini sebagai sarana dalam memproses pengiriman maupun penerimaan muatan udara baik secara domestik atau internasional. Namun, juga melayani layanan kargo transshipment.

f. *Air Freight*

Muatan udara semakin menjadi pilihan terbaik dalam proses pengiriman dokumen maupun barang, karena lebih efektif dan efisiensi dalam hal waktu. Kargo udara ini berfungsi penerbangan khusus menggunakan pesawat kargo. Pesawat kargo yang digunakan di Angkasa Pura Kargo Soekarno-Hatta adalah pesawat Airbus 300. Angkasa Pura Kargo Soekarno-Hatta pada angkutan udara akan membuat tawaran yang disesuaikan dengan kebutuhan customer dan menyediakan layanan pribadi yang secara khusus dirancang untuk mendukung semua tingkat bisnis yang ada.

g. Pihak penerima (*consignee*)

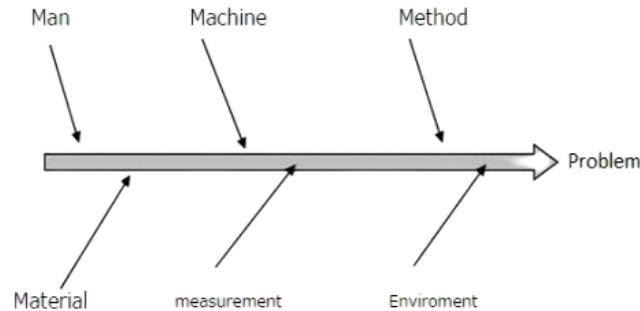
Consignee bisa berupa perorangan, badan usaha maupun dalam bentuk *cargo agentt*.

2.10 Fishbone Diagram

Fishbone diagram (diagram tulang ikan) sering disebut juga diagram Ishikawa atau *cause-and-effect diagram* (diagram sebab-akibat). *Fishbone diagram* adalah alat untuk mengidentifikasi berbagai sebab potensial dari satu efek atau masalah, dan menganalisis masalah tersebut melalui sesi brainstorming.

Faktor-faktor yang menjadi penyebab utama yang mempengaruhi kualitas pada *fishbone diagram* terdiri dari 5M + 1E yaitu *machine* (mesin), *man* (manusia), *method* (metode), *material* (bahan produksi), *measurement*

(pengukuran), dan *environment* (lingkungan). Faktor-faktor tersebut berguna untuk mengelompokkan jenis akar permasalahan ke dalam sebuah kategori.



Gambar 2. 1 *Fishbone Diagram*

Sumber : *Journal Article*

1. *Man*

5M yang pertama adalah *man* atau orang, yaitu semua orang yang terlibat dalam sebuah proses.

2. *Method*

Kedua adalah *method* atau metode analisa yang digunakan, seperti analisa mengenai :

- Bagaimana proses tersebut dilakukan
- Apa saja kebutuhan yang spesifik dari proses, seperti : instruksi kerja, prosedur, peraturan, dan sebagainya.

3. *Material*

Yang ketiga adalah *Material*, yaitu semua material yang dibutuhkan untuk menjalankan proses seperti : bahan baku atau dasar pembuat produk, alat tulis, atau lainnya.

4. *Machine*

Keempat adalah machine atau mesin, yakni mesin-mesin yang diperlukan untuk menjalankan proses langsung atau pekerjaan pendukung lainnya. Mesin yang dimaksud mencakup keseluruhan, baik mesin-mesin produksi ataupun perangkat pendukung seperti komputer, server dan lainnya.

5. *Measurement*

Measurement atau pengukuran, yaitu cara pengambilan data dari proses. Tujuannya adalah untuk mengukur kemampuan dan kualitas dari proses. Dengan pengambilan data yang benar maka dapat diketahui kemampuan dan kualitas proses secara akurat.

6. *Environment*

IE adalah environment atau lingkungan, yakni kondisi disekitar proses atau tempat kerja yang mempengaruhi kinerja. Dampak lingkungan tersebut dapat mempengaruhi baik secara langsung atau tidak langsung, seperti : suhu udara, tingkat kebisingan, kelembaban udara dan lainnya.

2.10.1 Langkah-langkah Pembuatan *Fishbone Diagram*

- Langkah 1: Menyepakati pernyataan masalah
Sepakati sebuah pernyataan masalah (problem statement). Pernyataan masalah ini diinterpretasikan sebagai “*effect*”, atau secara visual dalam *fishbone* seperti “kepala ikan”. Gambarkan sebuah kotak mengelilingi tulisan pernyataan masalah tersebut dan buat panah horizontal panjang menuju ke arah kotak.
- Langkah 2: Mengidentifikasi kategori-kategori
Dari garis horizontal utama, buat garis diagonal yang menjadi “cabang”. Setiap cabang mewakili “sebab utama” dari masalah yang ditulis. Sebab ini diinterpretasikan sebagai “*cause*”, atau secara visual dalam *fishbone* seperti “tulang ikan”.
- Langkah 3: Menemukan sebab-sebab potensial dengan cara brainstorming
Setiap kategori mempunyai sebab-sebab yang perlu diuraikan melalui sesi brainstorming. Saat sebab-sebab dikemukakan, tentukan di mana sebab tersebut harus ditempatkan dalam *fishbone* diagram, yaitu tentukan di

bawah kategori yang mana gagasan tersebut harus ditempatkan. Sebab-sebab ditulis dengan garis horizontal sehingga banyak “tulang” kecil keluar dari garis diagonal. Pertanyakan kembali “Mengapa sebab itu muncul?” sehingga “tulang” lebih kecil (sub-sebab) keluar dari garis horizontal. Satu sebab bisa ditulis di beberapa tempat jika sebab tersebut berhubungan dengan beberapa kategori.

- Langkah 4: Mengkaji dan menyepakati sebab-sebab yang paling mungkin. Setelah setiap kategori diisi carilah sebab yang paling mungkin di antara semua sebab-sebab dan sub-subnya. Jika ada sebab-sebab yang muncul pada lebih dari satu kategori, kemungkinan merupakan petunjuk sebab yang paling mungkin. Kaji kembali sebab-sebab yang telah didaftarkan (sebab yang tampaknya paling memungkinkan) dan tanyakan, “Mengapa ini sebabnya?” Pertanyaan “Mengapa?” akan membantu kita sampai pada sebab pokok dari permasalahan teridentifikasi. Tanyakan “Mengapa ?” sampai saat pertanyaan itu tidak bisa dijawab lagi. Kalau sudah sampai ke situ sebab pokok telah teridentifikasi. Lingkarilah sebab yang tampaknya paling mungkin pada *fishbone* diagram.

2.10.2 Manfaat *Fishbone* Diagram

- Membantu menentukan akar penyebab masalah dengan pendekatan yang terstruktur
- Mendorong kelompok untuk berpartisipasi dan memanfaatkan pengetahuan kelompok tentang proses yang dianalisis
- Menunjukkan penyebab yang mungkin dari variasi atau perbedaan yang terjadi dalam suatu proses
- Meningkatkan pengetahuan tentang proses yang dianalisis dengan membantu setiap orang untuk mempelajari lebih lanjut berbagai faktor kerja dan bagaimana faktor-faktor tersebut saling berhubungan
- Mengenal area dimana data seharusnya dikumpulkan untuk pengkajian lebih lanjut.

2.11 Dokumen Pengiriman General Kargo Domestik

1. Surat Muatan Udara (Airway Bill)

Surat Muatan Udara (airway bill) adalah dokumen berbentuk cetak, melalui proses elektronik, atau bentuk lainnya yang merupakan salah satu bukti adanya perjanjian pengangkutan udara antara pengirim kargo dan pengangkut, dan hak penerima kargo untuk mengambil kargo (Pasal 1 Angka 28 UU Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan).

2. Pemberitahuan Tentang Isi (PTI)

Pemberitahuan Tentang Isi adalah dokumen berbentuk cetak, melalui proses elektronik, atau bentuk lainnya yang diterbitkan oleh perusahaan penerbangan (domestik) untuk pengiriman barang sebagai bentuk deklarasi/pengakuan dari pengirim barang tentang kesesuaian/kebenaran mengenai isi barang, jumlah barang, ukuran barang serta berat barang yang akan diangkut.

3. *Consignment Security Declaration*

Consignment Security Declaration (CSD) merupakan pengumuman kondisi keamanan suatu kargo yang dikeluarkan oleh bandara keberangkatan dan ditujukan bagi bandara tujuan. Dalam dokumen tersebut terdapat informasi perihal jenis barang, pengirim, penerima dan instansi pemeriksa. CSD memberi regulator jejak audit tentang bagaimana, kapan, dan oleh siapa kargo telah diamankan di sepanjang rantai pasokan dan bertujuan untuk memenuhi persyaratan ICAO, memastikan bahwa setiap kiriman yang diterima oleh operator pesawat atau *agent* yang diatur dilengkapi dengan dokumentasi. Untuk menghindari sejumlah besar deklarasi keamanan yang berbeda, IATA mengembangkan CSD standar bekerja sama dengan industri dan regulator.

BAB III

PENGUMPULAN DATA DAN PEMBAHASAN

3.1 Profil Perusahaan

3.1.1 PT Angkasa Pura Kargo

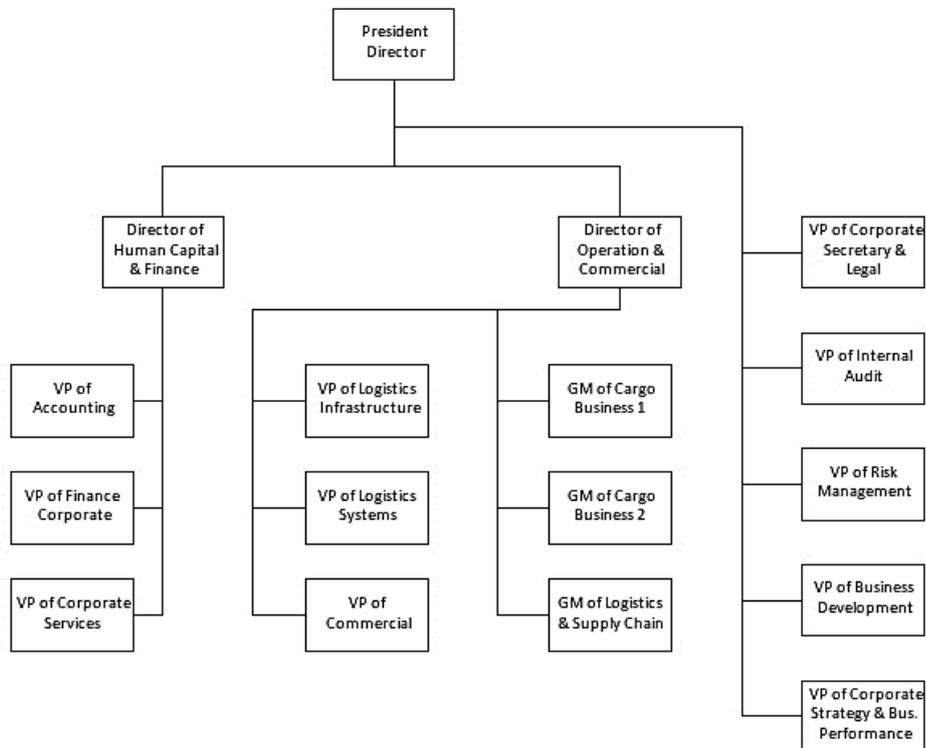
PT Angkasa Pura Kargo adalah anak usaha PT Angkasa Pura II (Persero) yang diberi wewenang untuk melaksanakan kegiatan pengelolaan aset dengan mengacu pada surat *President Director* nomor 15:05/00.1/07/201610741 tanggal 26 Oktober 2016 perihal Penugasan Pendayagunaan Aset Tetap dan Pengelolaan Bisnis Kargo PT Angkasa Pura II (Pesero) dan Surat Keputusan Direksi PT Angkasa Pura II (Persero) Nomor KEP.15.05/00/12/2016/0830 Tentang Bisnis Inti PT Angkasa Pura Kargo untuk melakukan kegiatan Jasa Pelayanan Kargo di kargo PT Angkasa Pura II (Persero).



Gambar 3. 1 Profil Perusahaan

Untuk mengoperasikan fasilitas kegiatan jasa pelayanan kargo diperlukan Sistem dan Prosedur Pengelolaan yang tertata dengan baik dan dapat dijalankan dengan optimal. Sistem dan Prosedur Pengelolaan ini dibuat untuk Bandara - Bandara yang gudang kargonya dikelola oleh Angkasa Pura Kargo.

3.1.2 Struktur Organisasi PT Angkasa Pura Kargo



Gambar 3. 2 Struktur Organisasi Perusahaan

3.1.3 Sejarah

Usaha pelayanan kargo dimulai pada tahun 2007 saat PT Angkasa Pura II (Persero) mengoperasikan terminal kargo untuk memenuhi kebutuhan perusahaan-perusahaan yang bergerak di sektor logistik. Seiring perkembangan infrastruktur bandara di Indonesia dan perbaikan atas layanan bandara yang mengedepankan keamanan dan keselamatan atas pengiriman dan pengelolaan kargo, maka di tahun 2016 PT Angkasa Pura II (Persero) membentuk anak usaha strategis yakni PT Angkasa Pura Kargo dengan fokus layanan di bidang jasa operator terminal kargo, pelayanan kargo dan pos udara serta pengembangan prasarana dan sarana terminal kargo. PT Angkasa Pura Kargo beroperasi di sejumlah bandara Indonesia yang dikelola oleh PT Angkasa Pura II (Persero). PT Angkasa Pura Kargo memastikan aspek penting seperti keberlanjutan, keselamatan dan keamanan pengelolaan rantai pasokan

di bandara. Pengiriman kargo dari gudang dengan transportasi udara seperti pesawat terbang komersial atau pesawat kargo sesuai dengan prosedur serta standarisasi keselamatan dan keamanan yang diakui dan terakreditasi oleh lembaga dalam negeri dan internasional.

3.1.4 Visi dan Misi

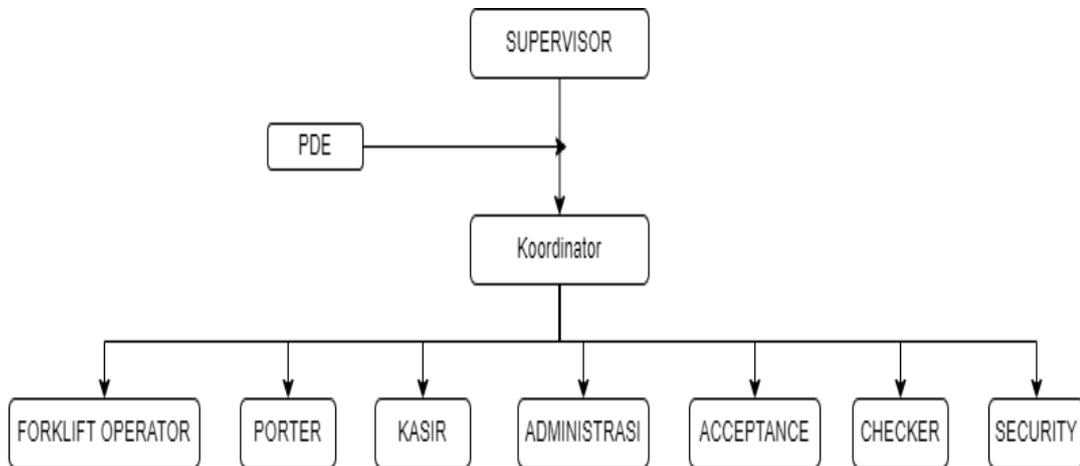
Visi:

Menjadi penyedia layanan kargo dan logistik terintegrasi bandar udara yang terbaik dan terpercaya di kawasan.

Misi:

Memberikan layanan kargo dan logistik terbaik kepada pelanggan yang mengutamakan keamanan dan standar layanan, memberikan keuntungan maksimal bagi pemegang saham sesuai dengan *Good Corporate Governance*, mengutamakan profesionalisme dan produktivitas dengan menciptakan lingkungan kerja yang mendukung, mengutamakan pengelolaan kargo yang ramah lingkungan dan memberdayakan masyarakat sekitar.

3.1.5 Struktur Organisasi Gudang 530 dan 540



Gambar 3. 3 Struktur Organisasi Gudang Angkasa Pura Kargo Soekarno-Hatta

I. Kedudukan, Tugas dan Susunan Organisasi

Gudang 530 dan Gudang 540 merupakan unit Bisnis tersendiri namun masih dalam lingkup organisasi Kantor Cabang PT Angkasa Pura Kargo. Sumber Daya Manusia (SDM) yang mengelola Gudang 530 dan Gudang 540 berasal dari internal perusahaan dan dapat juga berasal dari eksternal perusahaan.

SDM yang berasal dari internal perusahaan adalah Pegawai PT Angkasa Pura Kargo yang ditempatkan pada Gudang 530 dan Gudang 540, Sedangkan SDM yang berasal dari eksternal perusahaan merupakan karyawan perbantuan PT Angkasa Pura (Perseru) dan outsourcing yang dipekerjakan untuk kelancaran kegiatan operasional Gudang 530 dan Gudang 540.

a. Sumber Daya Internal:

1. Supervisor Gudang 530 dan Gudang 540

Supervisor Gudang 530 dan Gudang 540 merupakan atasan langsung dari Koordinator, Administrasi, PDE, Kasir dan *security*.

Tugas dan tanggung jawabnya adalah:

- a. Memimpin dan mengelola pelaksanaan operasi Gudang 530 dan Gudang 540 secara terpadu serta menguasai dan mengurus/menjaga aset yang digunakan
- b. Merumuskan, menetapkan dan melakukan kebijakan Gudang 530 dan Gudang 540 berikut kewajiban-kewajiban lainnya sesuai dengan kebijaksanaan dan petunjuk yang telah ditetapkan oleh atasan langsung
- c. Menyusun laporan data produksi dan pendapatan serta data biaya yang berkaitan dengan pengelolaan pengoperasian layanan gudang 530 dan 540 setiap bulannya
- d. Menyusun kegiatan atau aktivitas seluruh SDM yang terkait dengan pengelolaan kegiatan layanan kargo di gudang 530 dan gudang 540, mulai dari Koordinator, staff operasional dan administrasi
- e. Bertanggung jawab atas pengelolaan kegiatan Gudang 530 dan Gudang 540 serta pencapaian sasaran kerja secara langsung kepada Manajer yang membawahnya.

2. Pertukaran Data Elektronik (PDE)

Tugas dan tanggung jawabnya adalah:

- a. Pemeriksaan *Flight Schedule* dan email masuk dari *Airline* atau *origin station*
- b. Penginputan data manifest untuk TPS Online sesuai sistem Bea dan Cukai
- c. Melakukan pengecekan data terhadap *Inward Manifest* dan barang yang tiba terkait data Partial, Norec maupun data yang tidak sesuai untuk kemudian memberikan informasi kepada *Consignee*
- d. Melakukan penginputan data berupa "Excel" yang berasal dari fim PDE Manifest ke sistem TPS Online Angkasa Pura Kargo
- e. Membuat rekapitulasi data harian ULD (pallet dan container).

3. Koordinator

Tugas dan tanggung jawabnya adalah:

- a. Menyiapkan, memonitor dan mengendalikan seluruh kegiatan operasional dan kesiapan fasilitas yang dilaporkan kepada supervisor, teknis dan peralatan Gudang 530 dan Gudang 540 sesuai dengan Sistem dan Prosedur Pengelolaan Gudang 530 dan Gudang 540
- b. Memenuhi target untuk mengendalikan dan merencanakan seluruh kegiatan operasional dan pengamanan Gudang 530 dan Gudang 540 sesuai dengan Sistem dan Prosedur
- c. Menyiapkan dan melaksanakan inspeksi, mengukur hasil kerja dan melaporkan kegiatan operasional kepada Supervisor
- d. Bertanggung jawab pada Supervisor dan Manajer
- e. Supervisor merupakan atasan langsung dari Koordinator

4. Administrasi

Tugas dan tanggung jawabnya adalah:

- a. Menyiapkan dan mempertanggungjawabkan pengelolaan administrasi Gudang 530 dan Gudang 540 sesuai dengan standar akuntansi yang berlaku
- b. Menyiapkan dan melaksanakan kegiatan perlengkapan kebutuhan administrasi
- c. Menyiapkan dan membuat laporan pertanggungjawaban administrasi dan Keuangan Gudang 530 dan Gudang 540
- d. Bertanggung jawab pada Koordinator dan Supervisor
- e. Koordinator merupakan atasan langsung dari Administrasi.

5. Kasir

Tugas dan tanggung jawabnya meliputi:

- a. Menerima pembayaran jasa penanganan, penumpukan, dan administrasi per SMU/AWB kargo

- b. Membuat Bukti Pembayaran Jasa gudang Kargo dan menginput ke dalam sistem Kasir yang terintegrasi dengan sistem ERP
- c. Melaksanakan tugas-tugas lain yang berguna menunjang kegiatan pelayanan Gudang 530 dan Gudang 540 atas arahan dan petunjuk koordinator dan Supervisor
- d. Melaporkan kegiatan transaksi harian kepada koordinator melalui email
- e. Kasir bertanggung jawab kepada Koordinator dan Supervisor
- f. Koordinator merupakan atasan langsung dari Kasir

6. Pengamanan Kargo (*Security Non-Avsec*)

Tugas dan tanggung jawabnya meliputi:

- a. Memeriksa semua perlengkapan dan peralatan keselamatan keamanan yang terkait layanan kargo udara di gudang 530 dan gudang 540
- b. Mengadakan pemeriksaan fisik kargo di area penerimaan dan pengeluaran secara manual
- c. Memastikan bahwa barang yang dimasukkan dalam gudang kargo dalam keadaan yang tidak membahayakan keselamatan jiwa dan keamanan penerbangan serta memenuhi persyaratan pengangkutan kargo udara.
- d. Menjaga dan melaksanakan keamanan kargo selama berada di dalam gudang kargo dan pada saat diserahkan kepada Pengguna Jasa.
- e. Menjaga keamanan seluruh aset Gudang 530 dan Gudang 540.
- f. Melarang orang atau kendaraan memasuki area gudang kargo tanpa ijin / tidak memiliki Pas lin Masuk yang dikeluarkan oleh PT Angkasa Pura II (Persero)/Penyelenggara Bandar Udara
- g. Melaksanakan penindakan apabila menemukan kejadian atau peristiwa yang dapat membahayakan, mengancam penerbangan.
- h. Mengawal proses serah terima kargo *Outgoing* atau *Incoming* kepada *Customer*
- i. Bertanggung jawab penuh kepada Koordinator dan Supervisor

b. Sumber Daya Eksternal:1. Pemeriksa Kargo (*Checker*)

Tugas dan tanggung jawabnya adalah:

- a. Melakukan pemeriksaan kelengkapan dokumen pengangkutan kargo.
- b. Melakukan pemeriksaan fisik kargo.
- c. Membuat dan menandatangani Berita Acara Serah Terima Kargo yang ditandatangani bersama petugas *Airline/Ground Handling*.
- d. Mencatat dengan lengkap dalam *Checklist* Kargo setiap barang yang masuk/keluar dari area gudang.
- e. Meng-input data kargo *incoming* dan *outgoing* yang telah siap ke dalam sistem SIGO.
- f. Membuat laporan keadaan fisik kargo *incoming* dan *outgoing* (*break down* dan *build up*);
- g. Melakukan pengaturan penempatan kargo dalam gudang

2. *Acceptance*

Tugas dan tanggung jawab petugas *Acceptance* meliputi:

- a. Pada saat melakukan proses penerimaan barang pastikan sudah sesuai dengan ketentuan dan peraturan perusahaan, peraturan pemerintah dan peraturan *airlines*.
- b. Menerima kargo dari pihak *shipper* dan melakukan pengecekan terhadap fisik kargo maupun dokumen dan memastikan bahwa kargo tersebut telah memenuhi persyaratan *ready for carriage*
- c. Membuat CIR (*Cargo Irregularities Report*) apabila ada irregularities yang terjadi
- d. Bertanggung jawab penuh kepada Supervisor dan Koordinator

3. Operator *Forklift*

Tugas dan tanggung jawab petugas Operator *Forklift* meliputi:

- a. Melaksanakan proses bongkar muat kargo menggunakan peralatan *forklift* dengan penuh tanggung jawab
- b. Menjaga kondisi kargo dengan baik pada saat proses bongkar muat kargo
- c. Menempatkan kargo ke dalam gudang kargo sesuai petunjuk dan arahan *checker* maupun supervisor/koordinator operasional kargo
- d. Melaporkan kepada *checker* setiap kali ditemukan adanya kerusakan, kejanggalan dan hal-hal yang mencurigakan pada saat proses bongkar muat atau penyimpan kargo
- e. Menempatkan peralatan *forklift* pada tempatnya setelah digunakan
- f. Merawat dan menjaga kondisi *forklift* dengan baik
- g. Bertanggung jawab penuh kepada supervisor dan koordinator

4. Porter

Tugas dan tanggung jawab petugas Porter meliputi:

- a. Melaksanakan proses bongkar muat kargo dengan penuh tanggung jawab
- b. Menjaga kondisi kargo dengan baik pada saat proses bongkar muat kargo
- c. Membantu menyusun kargo ke gerobak milik *Airline/Ground Handling*
- d. Menempatkan kargo ke dalam gudang kargo sesuai petunjuk dan arahan *Checker* maupun Supervisor/Koordinator Operasi, Fasilitas dan Keamanan Kargo
- e. Melaporkan kepada *Checker* setiap kali ditemukan adanya kerusakan, kejanggalan dan hal-hal yang mencurigakan pada saat proses bongkar muat atau penyimpan kargo
- f. Menyusun menempatkan peralatan kerja seperti *Pallet, Hand Pallet* pada tempatnya setelah digunakan

3.2 Aktivitas Kerja Praktik

Penulis melaksanakan kerja praktik di PT Angkasa Pura Kargo Bandara Internasional Soekarno Hatta, yang dimulai dari tanggal 4 Juli 2021 sampai tanggal 5 September 2021. Dengan waktu kerja sebanyak lima hari (Senin-Jumat) jam kerja pukul 08.00 WIB – 17.00 WIB. Selama 2 bulan penulis ditempatkan di 3 divisi yang berbeda yaitu divisi komersial, divisi *cargo business 1* dan *cargo business 2*.

Tugas yang praktikan lakukan antara lain:

1. Membantu Staf Administrasi dalam mengerjakan tugasnya
2. Memahami administrasi dalam menyusun laporan bulanan domestik PT Angkasa Pura Kargo Soekarno Hatta
3. Mempelajari dan memahami sistem operasional domestik di terminal kargo PT Angkasa Pura Kargo Soekarno Hatta
4. Melakukan studi lapangan ke *Regulated agentt* (RA) dan mempelajari alur proses pergerakan barang di *Regulated agentt*
5. Mempelajari dan membuat Kajian Bisnis Perusahaan
6. Mengikuti *training* mengenai *basic cargo & warehouse handling* serta K3
7. Mempelajari dan membuat rekapitulasi harian
8. Mempelajari cara klasifikasi jenis komoditas kargo dengan staf *cargo business 2*
9. Merekap data komoditi (Laporan *accounting*) dari setiap 16 kantor cabang Angkasa Pura Kargo
10. Mempelajari sistem operasional prosedur di domestik
11. Mempelajari proses pembuatan BTK (Bukti Timbang Kargo). BTK yaitu dokumen yang merupakan pencatatan hasil timbang kargo yang memuat tanggal kargo ditimbang dan masuk ke gudang kargo, nama *airline*/pengangkut, nomor penerbangan, stasiun tujuan, nomor SMU/AWB, jumlah koli, berat serta total berat dan identitas pengirim (*shipper*)
12. Melihat dan mempelajari proses pergerakan barang di gudang 510, 520, 530 dan 540

13. Memfilter data jenis komoditas per masing-masing cabang
14. Membantu staf membuat dan memisahkan dokumen untuk pembuatan Tata Naskah (Takah) yang terdiri dari *Requisition Form* (RF), Rencana Anggaran Biaya (RAB), *Bill Of Quantity* (BOQ), Justifikasi, Berita Acara, *Term Of Reference* (TOR) serta Lembar Data Pengadaan (LDP) untuk ke *procurement*
15. Mempelajari cara membuat dan memproses PAS mitra kerja
16. Membantu membuat rekapitulasi produksi dan pendapatan gudang 530 dan gudang 540
17. Melihat dan memahami proses di *cargo sales agent* (CSA) dalam proses *outgoing* domestik.
18. Meminta dan mengumpulkan data yang dibutuhkan terkait dengan laporan kerja praktek
19. Melakukan bimbingan dengan pembimbing lapangan kerja praktik

3.3 Pengumpulan Data

3.3.1 Jenis dan Sumber Data

Penelitian ini menggunakan dua jenis data yaitu:

1. Data Primer

Data primer adalah data yang langsung dan segera diperoleh dari sumber data oleh peneliti (Surakhmad, 1994). Pada penelitian ini data primer diperoleh melalui observasi dan wawancara dengan menggunakan pedoman wawancara kepada pihak perusahaan. Sumber data primer adalah pemimpin perusahaan, karyawan tiap divisi

2. Data Sekunder

Data sekunder merupakan data yang dicatat secara sistematis dan dikutip secara langsung dari literatur PT Angkasa Pura Kargo atau lembaga-lembaga lain yang terkait dengan penelitian ini untuk menentukan masalah pada PT Angkasa Pura Kargo serta mendukung untuk memperkuat teori dalam penelitian ini.

3.3.2 Teknik Pengumpulan Data

1. Pengumpulan Data Primer

- a. Observasi, yaitu melakukan survei atau pengamatan secara langsung dengan melaksanakan magang di PT Angkasa Pura Kargo Soekarno-Hatta. Pada tahap ini penulis mengamati secara langsung aktivitas *outgoing* kargo domestik dan penanganan pengiriman barang domestik di terminal kargo Bandara Internasional Soekarno-Hatta, untuk memperoleh data-data sebagai berikut:

- Alur *outgoing* kargo domestik
- Dokumen-dokumen yang mendukung kelengkapan dalam prosedur pengiriman kargo domestik

- b. Wawancara, yaitu melakukan pengumpulan data dengan mengajukan pertanyaan secara langsung oleh beberapa pihak yang akan diwawancara dan dianggap mengetahui tentang masalah yang dibahas serta dapat memberikan informasi terhadap kebutuhan data penulis mengenai faktor keterlambatan pengiriman kargo domestik.

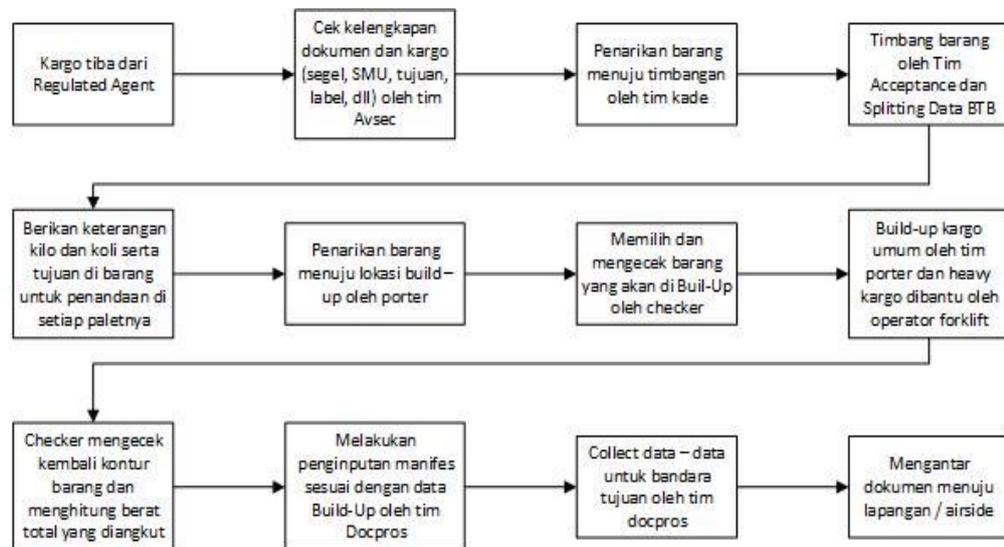
2. Pengumpulan Data Sekunder

Data sekunder didapatkan dari pihak PT Angkasa Pura Kargo Soekarno Hatta dengan menggunakan teknik pencatatan ataupun meminta data yang diperlukan terkait dengan masalah yang diangkat. Adapun data yang diperlukan adalah:

- *Flowchart outgoing* kargo domestik
- Standar operasional prosedur pengiriman kargo

3.3.3 Standar Operasional Prosedur di *Outgoing*

Outgoing merupakan sebuah kegiatan dimana barang diterima dari *agent/shipper* dan kemudian untuk di proses menuju muat ke pesawat, dalam hal tersebut terdapat proses-proses di dalamnya dan kita tidak bisa asal memasukan barang begitu saja. Berikut proses *outgoing* tersebut :



Gambar 3. 4 Alur *Outgoing*

Pihak-pihak yang terlibat dalam pengiriman kargo:

a. *Shipper/agent*

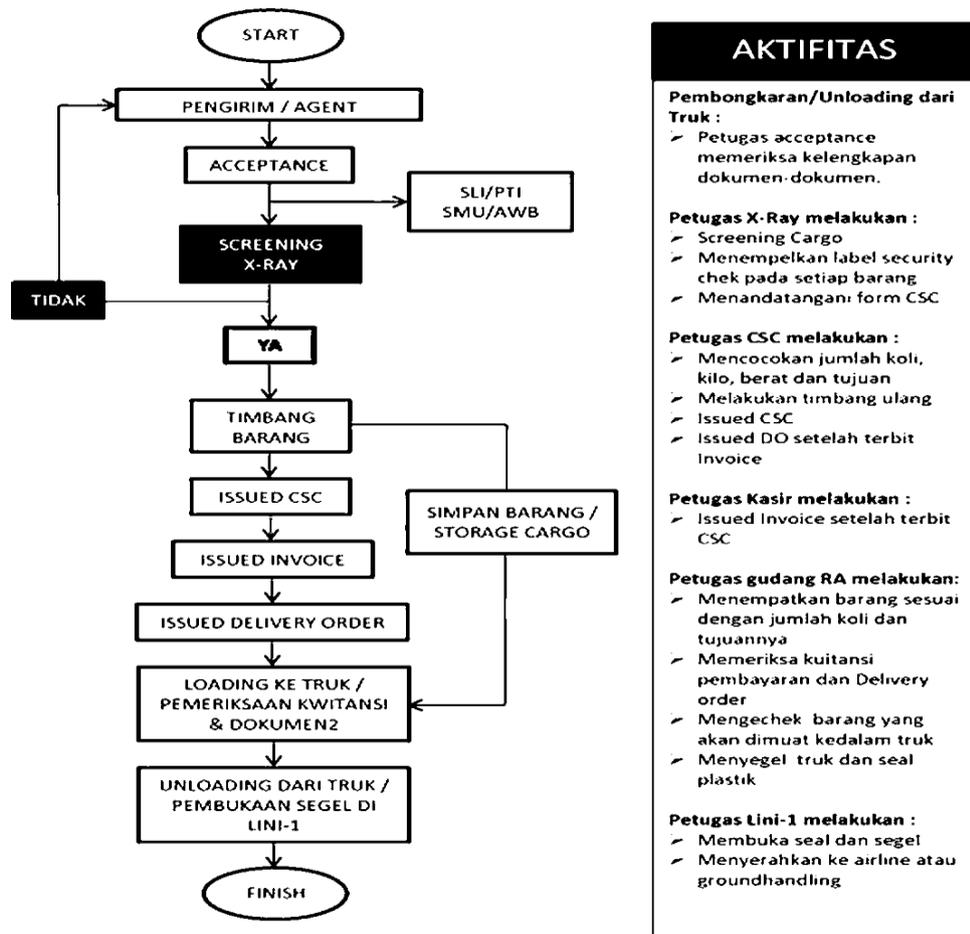
Ada pihak utama yang terkait dengan pengiriman kargo, yaitu pihak pengirim (*shipper*). *Shipper* bisa berupa perorangan, badan usaha, dilakukan secara langsung tanpa perantara, atau melalui jasa ekspedisi pengiriman barang yang dikenal dengan istilah *freight forwarder* atau ekspedisi muatan

pesawat udara. Kemudian *shipper* akan mengirim barangnya ke gudang lini-2 dengan mengikuti prosedur-prosedur yang berlaku.

b. Gudang Lini-2 (RA)

Seluruh kargo atau barang yang akan dikirim melalui bandara kualanamu itu harus melalui *Regulated agentt* (RA). *Regulated agentt* (RA) adalah badan hukum indonesia yang melakukan kegiatan usaha dengan badan usaha angkutan udara yang memperoleh izin dari Direktur Jenderal sebagai *screening company*, untuk melaksanakan pemeriksaan keamanan terhadap kargo dan pos maksudnya yaitu adanya *agent-agent* selain Angkasa pura yang melakukan pemeriksaan keamanan terhadap kargo barang maupun surat yang masuk ke dalam pesawat dan mendapatkan legalitas operasional oleh kementerian perhubungan. Ini terjadi dikarenakan untuk menjaga keselamatan penerbangan atau agar tidak membawa barang-barang atau kargo yang dapat membahayakan keselamatan penerbangan. Seluruh pemeriksaan terhadap barang-barang yang akan dikirim itu melalui RA terlebih dahulu. Untuk filter tahap pertama itu berada di RA dan barang-barang yang tidak layak diterbangkan atau tidak sesuai dengan persyaratan atau prosedur maka akan terhenti di RA.

Berikut proses di RA :



AKTIFITAS

Pembongkaran/Unloading dari Truk :

- Petugas acceptance memeriksa kelengkapan dokumen-dokumen.

Petugas X-Ray melakukan :

- Screening Cargo
- Menempelkan label security check pada setiap barang
- Menandatangani form CSC

Petugas CSC melakukan :

- Mencocokkan jumlah koli, kilo, berat dan tujuan
- Melakukan timbang ulang
- Issued CSC
- Issued DO setelah terbit Invoice

Petugas Kasir melakukan :

- Issued Invoice setelah terbit CSC

Petugas gudang RA melakukan:

- Menempatkan barang sesuai dengan jumlah koli dan tujuannya
- Memeriksa kuitansi pembayaran dan Delivery order
- Mengecek barang yang akan dimuat kedalam truk
- Menyegel truk dan seal plastik

Petugas Lini-1 melakukan :

- Membuka seal dan segel
- Menyerahkan ke airline atau groundhandling

Gambar 3. 5 Flowchart Regulated agent

- Semua barang yang akan dikirim akan di *x-ray* terlebih dahulu untuk melihat jenis barang yang akan dikirim dan disesuaikan dengan dokumennya.
- Apabila sesuai, maka pihak RA akan melekatkan label *security check* pada barang yang akan dikirim.
- Lalu barang akan dilanjutkan ke gudang lini-1 menggunakan kendaraan atau mobil truk yang sudah mendapatkan izin masuk ke daerah keamanan terbatas. Kawasan lini-1 adalah daerah keamanan terbatas, tidak semua orang ataupun angkutan dapat masuk ke kawasan ini apabila tidak memiliki pas.

- Sebelum barang diantar menggunakan mobil truk atau kendaraan operasional ke gudang lini-1, pintu mobil akan disegel menggunakan segel kertas dan segel plastik untuk kemudian diantar ke lini-1.

c. *Acceptance* Gudang Lini-1/ BTB

Pada lini-1 akan dilakukan pemeriksaan oleh *AVSEC*, untuk memeriksa apakah segel masih dalam kondisi yang baik atau tidak rusak.

Apabila pada saat pemeriksaan ditemukan bahwa segel dalam keadaan tidak utuh atau rusak, maka barang tidak akan diterima masuk ke gudang lini-1 dan apabila segel masih dalam kondisi yang baik dan tidak rusak maka akan diteruskan dengan pemeriksaan dokumen yang diantar oleh pihak *agent*. Kemudian segel pada pintu akan dirusak yang disaksikan oleh petugas *security* dan pihak RA. Selanjutnya kargo atau barang diterima (*acceptance*) oleh petugas pemeriksa (*checker*). Setelah itu barang dikeluarkan dari truk dan akan dilakukan pemeriksaan fisik kargo dan dokumen yang meliputi :

- Kemasan/packing
- Label/marka
- Isi kargo

Dan pemeriksaan dokumen meliputi;

- Surat Muatan Udara (SMU)
- Pemberitahuan Tentang Isi (PTI)
- Dokumen kelengkapan lainnya sesuai persyaratan-persyaratan dalam angkutan udara

Apabila fisik kargo dan dokumen tidak memenuhi persyaratan maka *checker* dilarang menerima kargo dan apabila persyaratan fisik serta dokumen terpenuhi maka kargo akan diperiksa oleh *Avsec* kargo. Lalu dilakukan pemeriksaan lebih lanjut terhadap barang. Apabila barang dinyatakan layak dan memenuhi persyaratan maka akan ditempel label “*SECURITY CHECKED*” dan dimasukkan dalam gudang penyimpanan atau lapangan penumpukan. Tetapi apabila kargo tidak memenuhi persyaratan angkutan udara maka kargo akan ditolak. Kemudian kargo akan

ditimbang. Metode untuk menentukan berat barang kiriman didasarkan pada 2 (dua) cara perhitungan yaitu :

✓ **Berdasarkan Volume Barang**

Perhitungan berat untuk barang-barang yang berukuran besar tetapi memiliki berat yang ringan, akan dihitung berdasarkan volumenya dengan rumus :

$$(\text{Panjang} \times \text{Lebar} \times \text{Tinggi}) / 6000 = \text{Volume}$$

✓ **Berat Asli (*Actual Weight*)**

Perhitungan berat berdasarkan angka yang tertera pada timbangan.

Keterangan : Hasil dari kedua pengukuran diatas akan diperhitungkan mana yang lebih besar.

Selanjutnya diterbitkan Bukti Timbang Barang (BTB) atau juga disebut Bukti Timbang Kargo (BTK). Kemudian akan diserahkan ke kasir *outbound* untuk mencetak kwitansi dengan membuka data yang sudah masuk tersistematis ke Sistem Kargo (SIGO) PT Angkasa Pura Kargo. Pembayaran dari masing-masing perusahaan menggunakan deposit, dan secara otomatis akan terpotong, tidak secara *cash*.

Pada bagian dokumen proses, akan ada 3 kwitansi yang dicetak yaitu:

- Kwitansi berwarna pink dan putih : Untuk *agent* dan dihektek bersama dengan BTK, PTI, CSD dan manifes atau surat muatan udara.
- Kwitansi berwarna kuning : Untuk perusahaan

Untuk selanjutnya yang akan diserahkan ke masing-masing *agent* dan akan diproses.

d. *Build Up*

Selanjutnya menyusun kargo ke atas pallet agar menjadi layak dan aman untuk dimasukkan ke dalam compartment pesawat dan menyiapkan *cargo checklist*.

4. Memberikan kepada pengirim (Shipper informasi yang diperlukan dan relevan yang diperlukan untuk pengangkutan barang.
5. Proses *Screening* Kargo atau pemeriksaan fisik barang untuk memastikan isinya sesuai dengan hukum, peraturan dan perundang-undangan yang berlaku.

B. Kriteria harus diperhatikan

1. Dokumentasi
 - a. Setiap pengiriman harus disertai dengan Air Waybill/SMU.
 - b. Pengirim harus memberikan instruksi tertulis kesesuaian isi barang (Pemberitahuan Tentang Isi /PTI).
 - c. Pengirim bertanggung jawab atas informasi yang akurat yang tercantum dalam *Airwaybill*/SMU dan dokumen pendukung lainnya.
2. Bobot (Berat) & Ukuran
3. Isi Barang
4. Pengepakan (Kemasan)
5. Aturan dan peraturan yang berlaku (Asal & Tujuan)
6. Marking (Tercetak) dan Kemasan
7. Label Kargo Maskapai :
 - a. Nama maskapai penerbangan
 - b. Nomor *Air Waybill* / SMU
 - c. Bandara tujuan
 - d. Bandara Asal
 - e. Orientasi atau Label khusus
 - f. Kualitas label (Tahan terhadap suhu/kelembaban)

C. Batas Waktu Penerimaan (*Acceptance Time Limit*)

Batas waktu standar untuk menerima kargo sesuai dengan Aturan yang ditetapkan oleh Maskapai atau *Standard* yang disepakati antara Maskapai dan *Warehouse Operator*, sebagai contoh:

- Untuk Domestik umumnya 2 (dua) jam sebelum jadwal keberangkatan pesawat (STD)
- Internasional 3 (tiga) jam sebelum jadwal keberangkatan pesawat (STD).
- Semua kargo yang diterima harus ditarik ke ruang pesawat pada minus satu (1) jam sebelum STD.
- Dokumen kargo yang diterima harus diserahkan ke pesawat pada minus tiga puluh (30) menit sebelum STD.

II. *Cargo Build Procedures*

ULD Pesawat (palet dan jaring, palet, jaring dan iglo dan Struktur Kontainer) merupakan bagian integral dari pesawat dan telah dirancang dan diproduksi dengan standar yang ketat. Kepatuhan yang ketat terhadap instruksi berikut dan batasan serta prosedur untuk memanfaatkan kemampuan volume dan berat ULD dengan sebaik-baiknya dan pada saat yang sama.

3.4 Pengolahan Data dan Analisis

3.4.1 Identifikasi Faktor Penyebab Keterlambatan Pengiriman Kargo Domestik

Dalam dunia jasa pengiriman barang dan dokumen tidak dipungkiri pasti akan ada pengiriman barang atau paket yang terlambat dikarenakan beberapa kendala. Berikut adalah identifikasi sumber penyebab keterlambatan pengiriman kargo domestik di Bandara Internasional Soekarno-Hatta yang diperoleh dari observasi dan wawancara kepada pihak perusahaan yang terkait dengan masalah yang diteliti. Tujuan dari perlunya mengetahui faktor-faktor penyebab adalah memudahkan untuk menganalisis akar masalah yang menjadi faktor penyebab keterlambatan pengiriman barang dan merencanakan penanganan solusi. Berikut faktor-faktor keterlambatan pengiriman kargo domestik di Bandara Internasional Soekarno-Hatta.

1. **Late Acceptance**

Penerimaan kargo setelah batas waktu. Terjadi keterlambatan atau ketidaktepatan waktu dalam hal penerimaan barang atau pengiriman barang dari pihak *agentt/customer* ke *regulated agentt* yang mempengaruhi proses selanjutnya. Selain itu, terjadi keterlambatan penerimaan barang ke gudang dan penerimaan barang ke pihak *airline* atau pesawat.

2. **Barang Overload/Oversales**

Banyaknya barang yang disebabkan adanya *peak season* (musim puncak) yang akibatnya tidak dapat diakomodir oleh pesawat.

Tingginya permintaan barang yang mengakibatkan menumpuknya barang di gudang disebabkan oleh beberapa hal diantaranya:

a. **Event Belanja di Hari Gajian (Payday)**

Pada tanggal 25 setiap bulannya atau pada saat gajian tiba, perusahaan *e-commerce* menyiapkan tawaran diskon untuk beberapa merk dagang atau barang dengan harga yang menarik.

Promo gajian umumnya dapat menghemat banyak pengeluaran karena diskon besar-besaran yang ditawarkan sehingga banyak masyarakat jadi tertarik memanfaatkan momentum ini untuk berbelanja. Biasanya promo ini berlangsung mulai dari tanggal 25 setiap bulannya hingga awal bulan berikutnya sebelum tanggal 10. Promo payday atau hari gajian selalu berhasil meningkatkan daya beli masyarakat.

b. **Promo Tanggal Kembar**

Promo spesial pada tanggal kembar seperti 5.5 (5 Mei), 6.6 (6 Juni) atau 7.7 (7 Juli) selalu ada diskon besar-besaran di *e-commerce*. Ini salah satu trik *e-commerce* yang digunakan sebagai sarana promosi untuk menarik lebih banyak pembeli. Dengan memakai tanggal kembar setiap bulannya, jadi lebih mudah buat diingat oleh pembeli. Promo tanggal kembar juga termasuk jadi hari yang ditunggu-tunggu banyak orang karena banyaknya diskon yang ditawarkan.

c. Harbolnas

Hari Belanja Online Nasional (Harbolnas) adalah salah satu event belanja yang sangat diminati masyarakat yang akan diadakan pada 12 Desember.

d. Natal dan Tahun Baru

Natal dan Tahun Baru adalah momentum di mana kebutuhan banyak orang meningkat. Mulai dari bahan makanan buat pribadi, sampai pengiriman hampers untuk kerabat adalah budaya yang umum terjadi dalam momen Hari Raya Ramadan, Natal dan Tahun Baru. Biasanya berlangsung awal hingga akhir bulan Desember.

3. Maintenance Pesawat

Hal ini terjadi apabila pada keadaan tertentu ternyata pesawat membutuhkan perawatan. Sehingga barang-barang tidak dapat diberangkatkan sesuai jadwal *Schedule Flight Departure*.

4. Sumber Daya Manusia (*Man Power/People*)

- Kurangnya sumber daya manusia dalam pengelolaan atau penanganan di gudang
- *Operational warehouse* kurang teliti dalam melakukan *dispatch cargo* dan penanganan terhadap kargo

5. Mishandling Cargo

- Terdapat kesalahan penanganan dari pihak-pihak baik itu sumber daya manusia dari *regulated agent* ataupun di gudang yang mengakibatkan *damage cargo*. Sehingga barang tidak dapat diberangkatkan.
- Terlambat persiapan di gudang.
- Lamanya proses *build up* dan penanganan di gudang mengakibatkan *schedule flight* telat (tidak tepat waktu) atau biasa disebut *late handling*.
- Selain itu *mishandling cargo* juga mengakibatkan *miss route*. Ini terjadi pada saat barang yang mau di *build up* atau ditangani untuk diberangkatkan ke pesawat itu salah dalam penanganan atau *build up* (tidak sesuai dengan tujuannya).

6. **Dokumen**

Dokumen yang terlambat atau salah untuk kargo yang dipesan. Ketidaklengkapan dokumen mengakibatkan proses pengiriman terhambat dan tidak dapat ditangani untuk proses selanjutnya. Sehingga mengakibatkan barang tersebut tidak dapat tiba sesuai *arrival time departure*.

7. **Late Positioning**

Keterlambatan pengiriman kargo yang dipesan ke bandara/pesawat karena kargo yang di *build up* salah penempatan posisi di pesawat. Apabila salah menempatkan kargo maka barang harus dibongkar lagi dan disusun kembali hingga posisinya tepat dan seimbang di pesawat.

8. **Packaging**

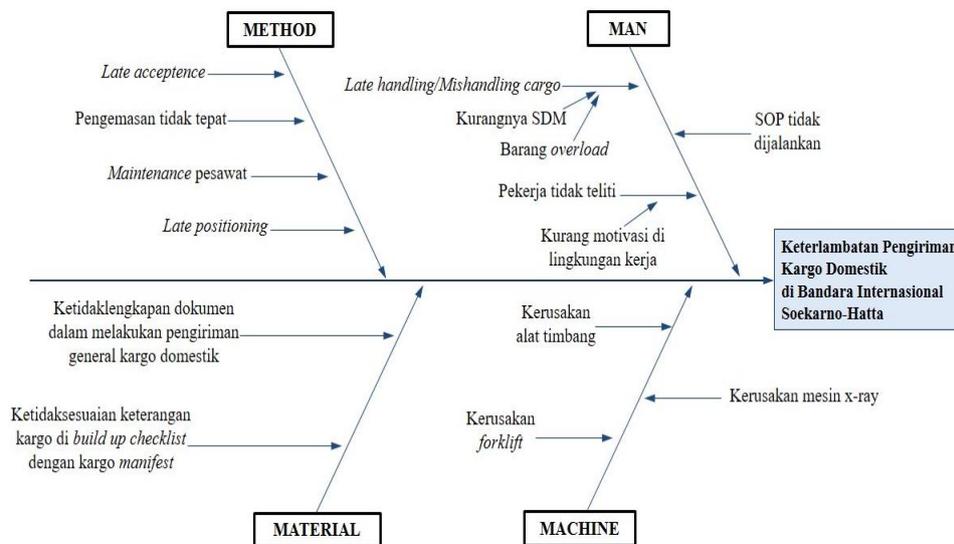
Pengemasan ulang dan/atau pelabelan ulang kargo yang dipesan karena kemasan yang tidak memadai atau tidak sesuai dengan standarnya.

9. **Kerusakan Mesin/Alat**

Adanya kerusakan pada alat pendukung dalam pengiriman kargo, seperti mesin x-ray, *forklift* dan alat timbang yang menghambat proses pengiriman kargo domestik di Bandara Internasional Soekarno-Hatta.

3.4.2 Analisis Faktor Penyebab Keterlambatan Pengiriman

Analisis data yang digunakan pada penelitian ini adalah menggunakan metode *fishbone diagram*. Hasil *fishbone diagram* tersebut dapat dilihat pada gambar berikut:



Gambar 3. 7 *Fishbone Diagram* Faktor Keterlambatan Pengiriman

Pada *fishbone diagram* diatas, menceritakan beberapa penyebab yang mengakibatkan keterlambatan pada saat melakukan pengiriman pengiriman kargo domestik. Penulis akan menjelaskan dari *fishbone diagram* mengenai faktor penyebab keterlambatan pengiriman kargo domestik di Bandara Internasional Soekarno-Hatta, yaitu :

1. *Man/People*

Pada bagian ini terdapat beberapa penyebab yang mengakibatkan pengiriman kargo terlambat, diantaranya yaitu:

a. *Late Handling* atau *Mishandling Cargo*

Man atau tenaga kerja di gudang atau yang disebut dengan *operational warehouse* tidak cekatan atau lambat dalam melakukan penanganan kargo di gudang sehingga menjadi faktor keterlambatan pengiriman barang di Bandara Internasional Soekarno-Hatta. Selain itu, ada faktor yang menjadi penyebab terjadinya *late handling* atau *mishandling cargo* yaitu :

- Kekurangan Sumber Daya Manusia

Dalam menangani banyaknya pengiriman barang atau tingginya permintaan pengiriman kargo via udara terkhususnya pada hari-hari

tertentu seperti event spesial dari *e-commerce* dan hari libur nasional seperti pada saat hari raya idul fitri, natal dan tahun baru. Pada saat itu, pergerakan kargo akan lebih tinggi dibandingkan hari biasanya dan dibutuhkan sumber daya manusia yang cukup dalam menangani pengiriman kargo via udara. Namun, apabila sumber daya manusia atau tenaga kerja yang dibutuhkan tidak mencukupi atau terjadi kekurangan maka mengakibatkan terjadinya keterlambatan pengiriman kargo.

- *Barang Overload*

Banyaknya kargo yang akan dikirimkan dan jadwal penerbangan yang berdekatan menjadi sumber pemicu terjadinya keterlambatan dalam pengiriman kargo via udara. Selain itu penjualan untuk pengiriman kargo via udara lebih banyak, namun muatan yang dipesan atau tonase kargo yang akan dikirim melebihi kapasitas (berat atau volume) yang mengakibatkan pemuatan ulang atau pembongkaran terhadap barang, sehingga menghambat aktivitas selanjutnya dan mengakibatkan terlambatnya pengiriman.

b. *Pekerja/Staf tidak teliti*

Ketelitian sangat penting dalam melakukan suatu pekerjaan, terkhususnya dalam hal menyortir barang/*dispatch cargo*. Karena jika salah maka barang dapat terlambat sampai. Tenaga kerja (*operational warehouse*) yang bekerja di gudang Angkasa Pura Kargo kurang teliti dalam menyortir barang sehingga mengakibatkan barang terlambat sampai. Penyebabnya karena kurang adanya motivasi dari lingkungan kerja yang membuat karyawan tidak nyaman dan menjadi tidak fokus dalam mengerjakan tugasnya. Karyawan kehilangan motivasi kerja bisa diakibatkan karena terlalu lelah dalam melakukan pekerjaannya, waktu bekerja dan istirahat tidak seimbang sehingga merasa kelelahan secara fisik atau psikisnya dan mengakibatkan tidak teliti dalam melakukan pekerjaan dan pekerjaan yang menjadi tanggung jawabnya menjadi tertunda.

c. Standar Operasional Prosedur (SOP) tidak dijalankan

Tenaga kerja yang bekerja di gudang Angkasa Pura Kargo tidak menjalankan atau tidak mematuhi SOP yang berlaku sehingga terjadi kesalahan dalam penanganan kargo yang akan dikirim dan penanganan kargo tidak tepat waktu karena tidak mengikuti standar operasional.

2. *Methods*

Metode atau proses yang dilakukan dalam pengiriman kargo domestik pada Bandara Internasional Soekarno-Hatta masih terdapat kesalahan atau ketidaksesuaian yang menghambat waktu pengiriman dan mengakibatkan keterlambatan pengiriman, diantaranya yaitu:

- *Late Acceptance*
- Pengemasan tidak tepat
- Adanya *maintenance* pesawat
- *Late Positioning*

3. *Machine*

Adanya kerusakan pada machine atau mesin yang digunakan untuk membantu tenaga kerja dalam melakukan aktivitas pengiriman kargo domestik. Kerusakan mesin yang terjadi yaitu seperti pada mesin *Forklift*, alat timbang barang yang sistematis terinput ke sistem dan mesin x-ray yang digunakan untuk melakukan pemeriksaan terhadap barang tanpa dibuka, apabila ada kerusakan pada mesin x-ray, maka dilakukan pemeriksaan secara manual terhadap kargo yang akan diberangkatkan. Adanya kerusakan mesin dapat menghambat proses pengiriman kargo, karena memperlambat pekerja dalam melakukan tugasnya.

4. *Material*

Pada bagian material, hambatan yang terjadi yaitu dokumen yang diperlukan untuk melakukan pengiriman tidak lengkap dan adanya ketidaksesuaian antara keterangan kargo di *buildup checklist* dengan keterangan yang ada di kargo *manifest*. Hal tersebut dapat mengakibatkan keterlambatan dalam pengiriman kargo.

3.4.3 Hasil Analisis Faktor Penyebab Keterlambatan Pengiriman Kargo

Domestik di Bandara Internasional Soekarno-Hatta

Pada permasalahan keterlambatan pengiriman kargo domestik di Bandara Internasional Soekarno-Hatta disebabkan oleh faktor-faktor seperti pada diagram *fishbone* di Gambar 3.7, Oleh karena itu, dilakukan analisis serta pemecahan masalah dengan penjelasan pada Tabel 3.1.

Tabel 3. 1 Hasil Analisis Faktor Penyebab Keterlambatan Pengiriman

Faktor	Permasalahan	Usulan
<i>Man/People</i>	Karena adanya <i>peak season</i> (musim puncak) maka terjadi keterlambatan dalam melakukan penanganan kargo atau <i>late preparation</i> dalam melakukan penanganan kargo di gudang karena tenaga kerja atau SDM yang tidak cukup atau kurang untuk melakukan penanganan kargo pada musim puncak, serta terjadi kesalahan dalam melakukan penanganan kargo karena pekerja yang tidak teliti, kurang berkompeten dan tidak menjalankan SOP yang berlaku	Menerapkan SOP yang berlaku, melakukan perencanaan, pelatihan dan pengembangan sumber daya manusia di perusahaan. Karena perencanaan sumber daya manusia atau tenaga kerja yang tepat akan lebih optimal, cepat dan tepat dalam mengerjakan pekerjaan. Selain itu, dengan melakukan pelatihan atau <i>training</i> agar mempersiapkan karyawan atau sumber daya manusia yang berkompeten serta tersertifikasi dengan <i>skill</i> sesuai pekerjaannya atau posisinya dan setiap <i>skill</i> yang dimiliki dapat ditingkatkan agar optimal dalam mengerjakan tugasnya. Selain itu perlunya dijadwalkan kegiatan <i>gathering</i> dengan

Faktor	Permasalahan	Usulan
		<p>semua staf agar menjalin keakraban dan membangun komunikasi yang baik di lingkungan kerja agar mewujudkan hubungan kerja yang harmonis dan menumbuhkan motivasi serta semangat bagi pekerja. Kemudian, perusahaan juga perlu untuk memberikan <i>reward</i> kepada para pekerja. Pemberian <i>reward</i> dapat memotivasi karyawan untuk bekerja lebih baik lagi dan semakin teliti dalam melakukan pekerjaannya. Dengan memberikan <i>reward</i> kepada karyawan dapat mendorong karyawan untuk memiliki perilaku dan sikap yang lebih positif dalam bekerja yang dapat meningkatkan produktivitas. Lalu, perusahaan juga perlu mempertimbangkan penggunaan tenaga kerja yang sesuai dengan tonase kargo yang akan ditangani, apabila pada musim puncak (<i>peak season</i>) maka perusahaan perlu untuk menambahkan tenaga kerja yang membantu dalam penanganan kargo di gudang, agar barang tidak menumpuk dan pengiriman kargo tidak terlambat</p>

Faktor	Permasalahan	Usulan
Method	Adanya ketidaksesuaian atau kesalahan dalam metode atau proses <i>outgoing</i> kargo domestik di Bandara Internasional Soekarno-Hatta seperti penerimaan kargo yang terlambat atau lewat batas waktu, kesalahan dalam penempatan posisi kargo di pesawat sehingga perlu dilakukan pembongkaran dan penyesuaian kembali. Selain itu, <i>packaging</i> atau pengemasan yang tidak sesuai dengan standar atau jenis barangnya. Kemudian pada waktu atau kondisi tertentu, perlunya perawatan pada pesawat sehingga kargo tidak dapat diberangkatkan atau tidak dapat diberangkatkan sesuai jadwal <i>schedule flight departure</i>	Memperbaiki <i>service</i> yang telah ada, membaca dan mengikuti SOP mengenai <i>packaging</i> kargo udara, Melakukan penjadwalan perawatan pesawat serta mesinnya, karena perawatan di suatu industri merupakan salah satu faktor yang penting dalam mendukung suatu proses produksi, salah satunya dapat memperlancar pengiriman kargo di Bandara Internasional Soekarno-Hatta. Perlu adanya overhaul dari pihak airline atau pemeriksaan dan perbaikan secara menyeluruh terhadap suatu fasilitas atau bagian dari fasilitas sehingga mencapai standar yang dapat diterima
Machine	Kerusakan pada mesin x-ray, alat timbang dan <i>Forklift</i> sehingga memperlambat aktivitas <i>outgoing</i> kargo domestik	Dilakukan pemeriksaan dan terhadap mesin x-ray, alat timbang dan <i>Forklift</i> secara berkala, memperbaiki fasilitas penunjang operasional dan merawat fasilitasnya dengan baik

Faktor	Permasalahan	Usulan
<i>Material</i>	Dokumen untuk melakukan pengiriman kargo yang tidak lengkap serta adanya ketidaksesuaian keterangan kargo pada <i>build up checklist</i> dengan kargo <i>manifest</i> mengakibatkan pengiriman kargo terhambat	Perlunya himbauan kepada setiap <i>agent/shipper</i> untuk mematuhi syarat dan ketentuan pengiriman kargo domestik dan melengkapi persyaratan dokumen dalam melakukan pengiriman kargo domestik. Kemudian untuk para pekerja atau <i>checker</i> setiap staf yang menangani dokumen proses perlu meningkatkan ketelitian dalam membuat <i>build up checklist</i> atau kargo <i>manifest</i> agar tidak terjadi kekeliruan. Selain itu perlu dilakukan <i>training</i> mengenai pengerjaan dalam bagian dokumen proses, karena itu merupakan hal penting untuk tidak menghambat aktivitas selanjutnya dalam pengiriman kargo udara.

BAB IV

KESIMPULAN DAN SARAN

4.1 Kesimpulan

Berdasarkan hasil analisis faktor penyebab keterlambatan pengiriman kargo domestik di Bandara Internasional Soekarno-Hatta maka diperoleh kesimpulan sebagai berikut.

1. Berdasarkan Metode *Fishbone Diagram* didapatkan bahwa faktor yang paling berisiko dalam keterlambatan pengiriman barang di Bandara Internasional Soekarno-Hatta adalah Sumber Daya Manusia (Man Power)
2. Dari hasil analisis tersebut didapatkan bahwa sumber daya manusia atau pekerja operasional di gudang kurang handal dan tidak tepat waktu dalam melakukan penanganan terhadap banyaknya kargo di gudang. Sehingga mengakibatkan menumpuknya kargo di gudang dan mempengaruhi proses ke tahap berikutnya, mulai dari penanganan terhadap barang hingga penarikan kargo dari gudang ke pihak *airline*. Sehingga mengakibatkan barang tersebut di delay atau tidak sesuai dengan *Schedule Time Departure* (STD) dan dialihkan untuk *flight* selanjutnya.

4.2 Saran

Adapun saran yang dapat diberikan oleh penulis untuk penelitian selanjutnya yaitu sebagai berikut.

1. Saran untuk perusahaan
 - a. Meningkatkan harmonisasi hubungan kerja antar karyawan, memberikan *reward* untuk menambah semangat dan motivasi para *operational warehouse* dalam bekerja sehingga memberikan kinerja yang lebih optimal
 - b. Melakukan *trainining* atau pelatihan untuk para staf yang bekerja agar dapat menangani kargo sesuai SOP
 - c. Melakukan perencanaan dan pengembangan SDM yang tepat

- d. Memberikan surat peringatan kepada para pekerja yang lalai dalam mengerjakan pekerjaannya
 - e. Memenuhi hak yang seharusnya didapatkan oleh para pekerja sehingga para pekerja lebih termotivasi dan semangat dalam melakukan pekerjaannya sehingga terciptanya sumber daya manusia yang berkualitas dan tercapainya tujuan perusahaan
 - f. Pada musim puncak (*peak season*) disarankan untuk melakukan penambahan tenaga kerja dan memberikan waktu istirahat yang cukup agar tidak terjadi kelelahan pada karyawan yang dapat menimbulkan ketidaktelitian dalam melakukan pekerjaannya
 - g. Memperbaiki dan meningkatkan fasilitas operasional dalam proses pengiriman barang seperti mesin x-ray, mesin timbang dan *Forklift* untuk meningkatkan kualitas dan pelayanan pada proses *outgoing* barang serta demi meminimalisir penumpukan barang yang mengganggu proses pengiriman
2. Saran untuk penelitian dan kerja praktik
- a. Untuk penelitian selanjutnya bagi mahasiswa yang akan mengikuti kerja praktik agar mengembangkan dan memperbaiki kesalahan pada penelitian ini dengan menggunakan variasi data yang lebih beragam dan luas, sehingga hasil pengolahan data tersebut bisa menjadi suatu usulan baru dan pertimbangan yang jauh lebih baik
 - b. Untuk waktu yang akan datang, dalam melakukan analisis masalah dapat menggunakan metode lainnya yang lebih baik.

REFLEKSI DIRI

Di sini penulis akan menguraikan terkait hal-hal positif yang didapatkan selama penulis melaksanakan kegiatan kerja praktik di PT Angkasa Pura Kargo Soekarno-Hatta.

Penulis mulai melakukan kegiatan kerja praktik pada tanggal 4 Juli 2022 hingga 2 September 2022. Penulis ditempatkan di divisi komersial, *cargo business* 1 dan *cargo business* 2, yang dimulai dari pukul 08.00 WIB sampai dengan 17.00 WIB. Pada hari pertama, penulis diberikan bimbingan dan arahan terkait aktivitas di PT Angkasa Pura Kargo Soekarno-Hatta, perkenalan dari penulis serta pengenalan tentang perusahaan. Kemudian, untuk hari-hari selanjutnya, penulis mengerjakan tugas-tugas yang diberikan dan melakukan pengamatan langsung terkait proses kerja di lapangan. Di tengah-tengah pekerjaan tersebut, penulis terkadang mendapatkan pekerjaan baru dari divisi *cargo business* 2. Di antaranya melakukan rekap data 16 kantor cabang Angkasa Pura Kargo serta memfilter data tersebut sesuai dengan jenis komoditasnya masing-masing. Penulis juga membantu staf divisi komersial untuk membuat dan memisahkan dokumen yang diperlukan untuk pembuatan tata naskah mulai dari TOR, Requisition Form dan lain-lain. Penulis juga diberi kesempatan untuk mengikuti pelatihan mengenai *basic cargo&warehouse handling* serta K3 bersama dengan karyawan lainnya. Penulis juga mempelajari alur pengiriman kargo domestik dan standar operasional prosedur untuk melakukan pengiriman kargo udara. Selain itu, penulis melakukan bimbingan dan diberikan arahan oleh pembimbing lapangan di tempat kerja praktik dalam hal penyusunan laporan kerja praktik. Sampai pada waktu kerja praktik berakhir hal-hal tersebut yang penulis lakukan dalam waktu dua bulan.

Tetapi, banyak hal positif juga yang penulis dapatkan, karena adanya beberapa keterkaitan antara teori yang telah dipelajari selama perkuliahan dengan penerapannya di dunia kerja. Hal ini tentunya menjadi tantangan tersendiri dan menjadi nilai tambah bagi penulis terkait dengan kenyataan yang terjadi pada dunia kerja. Kemudian, penulis juga merasakan perkembangan *soft skills*, seperti mampu bekerja sama dalam tim, penulis menjadi mampu beradaptasi dengan orang baru,

belajar untuk lebih bisa menghargai orang lain, bertanggung jawab dengan tugas yang diberikan, mampu diandalkan, ketepatan waktu, ketelitian, dan komunikasi.

Penulis sangat merasakan suasana bekerja yang baik dan nyaman, baik itu bekerja dalam tim maupun mandiri. Lalu, selama kerja praktik, banyak hal yang diajarkan oleh para staf baik di gudang maupun dikantor, *supervisor*, manajer dan *vice president* di berbagai divisi di PT Angkasa Pura Kargo yang tentunya sangat bermanfaat. Semoga kesempatan kerja praktik di PT Angkasa Pura Kargo Soekarno-Hatta menjadi bekal yang bermanfaat bagi penulis untuk menghadapi dunia kerja nantinya dan membuat penulis dapat berkembang lebih baik dan siap terjun langsung ke dunia kerja dengan pengalaman yang didapatkan.

DAFTAR PUSTAKA

- Amri Yanuar, S. (2015). Analisis Faktor Penyebab Keterlambatan Pengiriman Barang Di PT. KN SIGMA TRANS Dengan Menggunakan Metode Seven Tools. 3-7.
- Angkasa Pura Kargo. Angkasapurakargo.co.id. (2021). Retrieved 8 September 2021, from <https://angkasapurakargo.co.id/>.
- Bintang, I. (2020). STANDAR OPERASIONAL PROSEDUR UNIT JASA PELAYANAN KARGO.
- Cargo, W., 2021. *Jasa Kargo PT. Angkasa Pura II | Jasa forwarder door to door.* [online] "One stop solution for your cargo." Available at: <<https://w3cargo.com/jasa-kargo-pt-angkasa-pura/>> [Accessed 23 Agustus 2021].
- Hang, Mikael. 2016. Sistem Operasional Manajemen Distribusi. Jakarta: PT. Grasindo.
- Kamaluddin R. (1987). *Ekonomi transportasi*. Ghalia Indonesia.
- Kusnadi, E. (2011, Desember 24). eriskusnadi.com. Retrieved from eriskusnadi.com: <https://eriskusnadi.com/2011/12/24/fishbone-diagramdan-langkah-langkah-pembuatannya/>
- Menteri Ketenagakerjaan. (2020). Peraturan Menteri Ketenagakerjaan Republik Indonesia Nomor 8 Tahun 2020 Tentang Keselamatan dan Kesehatab Kerja Pesawat Angkat dan Pesawat Angkut. Jakarta: Menteri Ketenagakerjaan.
- Menteri Perhubungan. (2005). Peraturan Menteri Perhubungan Tentang Pemberlakuan Standar Nasional Indonesia (SNI) 03-7047-2004 Mengenai Terminal Kargo Bandar Udara, Sebagai Standar Wajib. Jakarta: Menteri Perhubungan
- Nasution (2004). Manajemen Transportasi, Ghalia Indonesia, Jakarta.

PERATURAN MENTERI PERHUBUNGAN REPUBLIK INDONESIA NOMOR PM 53 TAHUN 2017 TENTANG PENGAMANAN KARGO DAN POS SERTA RANTAI PASOK (SUPPLY CHAIN) KARGO DAN POS YANG DIANGKUT DENGAN PESAWAT UDARA. (2022). *Retrieved* 10 August 2022, from http://jdih.dephub.go.id/assets/uudocs/permen/2017/PM_53_Tahun_2017_recognized.pdf

PERATURAN MENTERI PERHUBUNGAN REPUBLIK INDONESIA NOMOR PM 35 TAHUN 2021 TENTANG PENYELENGGARAAN ANGKUTAN UDARA. (2022). *Retrieved* 26 August 2022, from <https://jdih.dephub.go.id/>

Prasetyo, A. (2022). KARGO UDARA (Studi Deskriptif Tentang Upaya Penanganan Pengiriman Live Animal Pada Kargo Udara di PT. Dharma Bandar Mandala Surabaya). *Retrieved* 22 July 2022, from <https://repository.unair.ac.id/99546/1/1.%20HALAMAN%20DEPAN%20.pdf>

Prosedur Pengiriman Cargo Udara. (2018, April 24). *Retrieved* from Gateway: <https://cargogatewayexpress.com/blog/kiriman-cargo-ud>

Repository.dinus.ac.id. (2022). *Retrieved* 12 Juli 2022, from https://repository.dinus.ac.id/docs/ajar/Diagram_Fisbone.pdf.

Repository.pnj.ac.id. (2022). *Retrieved* 1 Agustus 2022, from <https://repository.pnj.ac.id/id/eprint/4827/1/LAPORAN%20PKL%20-%20M.%20Ghifari%20Fauzan%20%26%20Shofie%20Rania%20S.%20%281%29.pdf>.

X-Ray Indonesia. (2021, 08 24). [xrayindonesia.com](http://www.xrayindonesia.com). *Retrieved* from <http://www.xrayindonesia.com/article/detail/182/function.date>

LAMPIRAN-LAMPIRAN

LAMPIRAN JURNAL KEGIATAN KERJA PRAKTIK



SEKOLAH TINGGI MANAJEMEN LOGISTIK INDONESIA
PROGRAM STUDI S-1 MANAJEMEN TRANSPORTASI

Jl. Sariosih No. 54 Sarjadi-Bandung 40151. Telp. 022-2019218, Fax. 022-2019218. <http://www.stimlog.ac.id>



Jurnal Kegiatan Kerja Praktik

Nama : Osianna Butar-butar
 NPM : 13119001
 Posisi : Mahasiswa Magang di Unit *Terminal Cargo Business*

No.	Tanggal	Kegiatan	Hasil Kegiatan	Paraf Pembimbing Lapangan
1.	04-05 Juli 2022	Pengenalan mengenai perurahaan tempat Kerja Praktek dan sharing mengenai divisi yang akan dituju.	10	
2.	06-08 Juli 2022	Pengenalan divisi, job description tiap divisi secara umum, penempatan di divisi komersial serta perkenalan dengan semua staf di divisi komersial.	10	
3.	09 Juli 2022	Mempelajari mengenai karur atau permasalahan yang umum terjadi dalam pengiriman kargo di PT. Angkasa Pura Kargo	10	
4.	10 Juli 2022	Mempelajari standar operasional pengiriman barang domestik di PT. Angkasa Pura Kargo Soekarno - Hatta	10	
5.	11-13 Juli 2022	Studi lapangan ke Regulated Agent dan mempelajari alur proses pergerakan barang di Regulated Agent	10	
6.	14-15 Juli 2022	Membuat rekapitulasi penempatan jasa kargo sesuai dengan klasifikasi jenis komoditasnya	10	
7.	18-19 Juli 2022	Mempelajari cara mengklasifikasi jenis-jenis kargo dengan staff Cargo Business 2	10	

LAMPIRAN JURNAL KEGIATAN KERJA PRAKTIK

8.	20 Juli 2022	Mengikuti training mengenai Basic Cargo & Warehouse Handling serta K3	10	Dh
9.	21-22 Juli 2022	Membantu Staf Komersial mengurus administrasi	10	Dh
10.	23-24 Juli 2022	Membantu membuat dan memiratkan dokumen RF, RAB, BOA, Justifikasi, Berita Acara dan TAKAH	10	Dh
11.	25 Juli 2022	Membantu pembuatan PAS mitra Bandara	10	Dh
12.	26 Juli 2022	Mempelajari job description di divisi logistik dan setiap aktivitasnya, serta pengajuan PAS untuk ke gudang.	10	Dh
13.	27 Juli 2022	Studi lapangan ke gudang 530 dan gudang 540 Angkasa Pura Kargo	10	Dh
14.	28 Juli 2022	Studi lapangan ke gudang 540 dan gudang 510 Angkasa Pura Kargo	10	Dh
15.	29 Juli 2022	Membantu membuat rekapitulasi produksi dan pendapatan Gudang 530 untuk Juli & September serta Gudang 540 untuk Juni	10	Dh
16.	1-3 Agustus 2022	Mencari data-data yang dibutuhkan terkait kebutuhan rapat di divisi Komersial	10	Dh
17.	4 Agustus 2022	Penjelaran mengenai adanya kasus keterlambatan pengiriman kargo dan disarankan untuk diangkat di laporan KP.	10	Dh

LAMPIRAN JURNAL KEGIATAN KERJA PRAKTIK

18.	8-10 Agustus 2022	Melakukan wawancara kepada supervisor gudang mengenai faktor yang menjadi penyebab keterlambatan pengiriman kargo domestik	10	B
19.	11 Agustus 2022	Paparan Bisnis Proses Cargo Service Center atau Cargo Sales Agent dan Alur Pengiriman Barang	10	B
20.	12 Agustus 2022	Mempertajuri dan mendengarkan penjelasan dari staf Cargo Business & mengenai laporan ringkasan tahunan Angkasa Pura kargo	10	B
21.	15-16 Agustus 2022	Meminta dan mengumpulkan data yang diperlukan terkait dengan laporan kerja praktik	10	B
22.	18-19 Agustus 2022	Mengamati proses outgoing kargo domestik dan pembuatan dokumen yang diperlukan	10	B
23.	22-23 Agustus 2022	Penjelasan mengenai IATA Delay Codes sesuai Standar Pengiriman Kargo via Udara	10	B
24.	24-29 Agustus 2022	Merekap data komoditi (Laporan Accounting) dari setiap 16 cabang Angkasa Pura kargo.	10	B
25.	30 Agustus 2022	Mengikuti perlombaan HUT Kemerdekaan RI di Kantor Pusat PT Angkasa Pura Kargo Bandara Internasional Soekarno-Hatta	10	B
26.	31 Agustus - 2 Sept 2022	Melakukan bimbingan dengan staf, manager dan Vice President terkait dengan Laporan kerja praktik	10	B

LAMPIRAN PENILAIAN AKHIR DARI TEMPAT KERJA PRAKTIK



SEKOLAH TINGGI MANAJEMEN LOGISTIK INDONESIA
PROGRAM STUDI S-1 MANAJEMEN TRANSPORTASI

Jl. Sariosih No. 54 Sarjadi-Bandung 40151. Telp. 022-2019218, Fax. 022-2019218. <http://www.stimlog.ac.id>



Formulir Penilaian Akhir Kerja Praktik

Dengan ini,

Nama Pembimbing Kerja Praktik : Bayu Sopani
Perusahaan/lembaga/instansi Kerja Praktik : PT. Angkasa Pura Kargo Soekarno - Hatta
Menyatakan bahwa peserta Kerja Praktik berikut ini
Nama Mahasiswa : Osianna Butar - Butar
Nomor Pokok Mahasiswa : 13119001
Waktu Pelaksanaan : 04 Juli 2022 – 02 September 2022

Telah menyelesaikan Kerja Praktik di perusahaan/lembaga/instansi kami. Dengan mempertimbangkan segala aspek, baik dari segi bobot pekerjaan maupun pelaksanaan Kerja Praktik, maka kami memutuskan bahwa yang bersangkutan telah menyelesaikan kewajibannya dengan hasil sebagai berikut:

No.	Aktivitas Yang Dinilai	Nilai (Berbentuk Angka)
1.	Sikap/Sopan Santun	98
2.	Kedisiplinan	95
3.	Kesungguhan	97
4.	Kemampuan Bekerja Mandiri	95
5.	Kemampuan Bekerja Sama	95
6.	Ketelitian	96
7.	Kemampuan Mengemukakan Pendapat	98
8.	Kemampuan Menyerap Hal Baru	90
9.	Inisiatif dan Kreatifitas	94
10.	Tanggungjawab Kerja Praktik	95

Tangerang, 02 September 2022
Pembimbing Kerja Praktik


Bayu Sopani
Tanda Tangan dan Stempel Perusahaan

Keterangan : Kriteria Penilaian sebagai berikut :

-Sangat Baik = A (85-100) -Baik = B (71-84)

-Cukup = C (50-70) - Kurang= D (< 50)

LAMPIRAN FORM BIMBINGAN KERJA PRAKTIK



SEKOLAH TINGGI MANAJEMEN LOGISTIK INDONESIA
PROGRAM STUDI S-1 MANAJEMEN TRANSPORTASI

Jl. Sariosih No. 54 Sarijadi-Bandung 40151. Telp. 022-2019218, Fax. 022-2019218. <http://www.stimlog.ac.id>



FORM BIMBINGAN KERJA PRAKTIK

NAMA : OSIANNA BUTAR - BUTAR
NPM : 13119001
NAMA PERUSAHAAN KP : PT ANGKASA PURA KARGO SOETTA
DOSEN PEMBIMBING : WENNY GUSTAMOLA S.T., M.T

No.	Tanggal	Topik Bimbingan	Paraf Pembimbing	Paraf Mahasiswa
1.	25/07/2022	Membahas topik dan judul laporan KP serta Penentuan Profil Perusahaan		
2.	05/08/2022	Penentuan jadwal bimbingan, serta progres untuk minggu depan adalah Bab I - Bab II harus selesai		
3.	11/08/2022	Progres untuk minggu depan adalah Bab III		
4.	19/08/2022	Asistensi progres laporan Bab I - Bab III		
5.	27/08/2022	Revisi laporan KP		
6.	29/08/2022	Laporan Progres KP		
7.	03/09/2022	Penyerahan soft file laporan KP kepada dosen pembimbing		
8.	05/09/2022	ACC dari dosen pembimbing		

LAMPIRAN SURAT KESEDIAAN PERUSAHAAN



Tangerang, 23 Juni 2022

Nomor : APK.01.01/20/06/2022/A.0675
Lampiran : 1 Berkas
Perihal : Pelaksanaan Praktek Kerja Lapangan

Kepada Yth.

KAPRODI MANAJEMEN TRANSPORTASI (SEKOLAH TINGGI MANAJEMEN LOGISTIK INDONESIA)

Di-

TEMPAT

Dengan hormat,

Menindaklanjuti Surat dari Kaprodi S1 Manajemen Transportasi (Sekolah Tinggi Manajemen Logistik Indonesia) nomor : 051/MTR/STIMLOG/E/KP/0622 tanggal 16 Juni 2022 perihal Permohonan Izin Kerja Praktek/Magang, bersama ini disampaikan bahwa pada prinsipnya PT Angkasa Pura Kargo dapat menyetujui permohonan kegiatan dimaksud atas nama :

NO	NAMA	NPM	PRODI
1	Osianna Butar-Butar	13119001	S1 Manajemen Transportasi
2	Amabel Haposan Siahaan	13119003	S1 Manajemen Transportasi
3	Sicilya Wulandari Permata Putri Sinaga	13119025	S1 Manajemen Transportasi

Sehubungan dengan hal tersebut di atas, kegiatan Praktek Kerja Lapangan dapat dilaksanakan di PT Angkasa Pura Kargo Cabang Bandara Int Soekarno Hatta – Tangerang TMT 04 Juli 2022 s.d 19 September 2022, dengan ketentuan calon peserta PKL tidak ada Kegiatan Belajar Mengajar di kampus. Untuk informasi lebih lanjut pihak kampus atau calon peserta magang dapat menghubungi Unit Human Capital Services & General Affairs di (021) 29215821 ext 104.

HC SERVICE & GA
MANAGER

Dokumen ini dikeluarkan dari Sistem Informasi Dokumen Elektronik, dan dinyatakan sah tanpa dibubuhi tanda tangan basah sesuai Sistem Administrasi Perkantoran No. APK.00/ISO/S/SL.CS/VII/2020/002 dan Pedoman Tanda Tangan Elektronik APK.00/ISO/MSL.LGN/2020/001 Dalam hal verifikasi keabsahan dokumen dapat diakses pada <https://sidoel.angkasapura2.co.id/rd/a968b85e>

LAMPIRAN SURAT KESEDIAAN PERUSAHAAN



DODY ANWAR

Tembusan Yth:

1. GM OF CARGO BUSINESS 1 - PT. APK
2. GM OF LOGISTICS & SUPPLY CHAIN - PT. APK
3. VP OF CORPORATE SERVICES - PT. APK

Dokumen ini dikeluarkan dari Sistem Informasi Dokumen Elektronik, dan dinyatakan sah tanpa dibubuhi tanda tangan basah sesuai Sistem Administrasi Perkantoran No. APK.00/ISO/S/SL.CS/VII/2020/002 dan Pedoman Tanda Tangan Elektronik APK.00/ISO/M/SL.LG/V/2020/001 Dalam hal verifikasi keabsahan dokumen dapat diakses pada <https://sidoel.angkasapura2.co.id/rd/a968b85e>

LAMPIRAN DOKUMEN SURAT MUATAN UDARA

9772486251	 Sriwijaya Air <small>Your Flying Partner</small>	9772486251
BANDAR UDARA PEMBERANGKATAN CGK	SURAT MUATAN UDARA	BANDAR UDARA TUJUAN PGK

KODEBOOKING : CY9544 KEPADA : PT GLOBAL JET EXPRESS PGK ALAMAT : PGK TIPE CARGO : Special Cargo	AGENT NAME : PT PUKADARA PRANA PERKASA CGK CTH ISSUED BY : PT GLOBAL JET EXP TGL FLOWN : 19-AUG-22 JAM : 13:00
--	--

ID	JUMLAH BARANG	CARA PEMBUNGKUSAN	JENIS BARANG	VOLUME	BERAT KOTOR (dalam kg)
14028212	1	KARUNG	GAB PAKET	20x20x20	10
14028213	1	KARUNG	GAB PAKET	20x20x20	10
14028214	1	KARUNG	GAB PAKET	20x20x20	10
14028215	1	KARUNG	GAB PAKET	20x20x20	10
14028216	1	KARUNG	GAB PAKET	20x20x20	10
14028217	1	KARUNG	GAB PAKET	20x20x20	10
14028218	1	KARUNG	GAB PAKET	20x20x20	10
14028219	1	KARUNG	GAB PAKET	20x20x20	10
14028220	1	KARUNG	GAB PAKET	20x20x20	10
14028221	1	KARUNG	GAB PAKET	20x20x20	10
14028222	1	KARUNG	GAB PAKET	20x20x20	10
14028223	1	KARUNG	GAB PAKET	20x20x20	10
14028224	1	KARUNG	GAB PAKET	20x20x20	10
14028225	1	KARUNG	GAB PAKET	20x20x20	10
14028226	1	KARUNG	GAB PAKET	20x20x20	10
14028227	1	KARUNG	GAB PAKET	20x20x20	10
14028228	1	KARUNG	GAB PAKET	20x20x20	10
14028229	1	KARUNG	GAB PAKET	20x20x20	10
14028230	1	KARUNG	GAB PAKET	20x20x20	10
14028231	1	KARUNG	GAB PAKET	20x20x20	10
14028232	1	KARUNG	GAB PAKET	20x20x20	10
14028233	1	KARUNG	GAB PAKET	20x20x20	10
14028234	1	KARUNG	GAB PAKET	20x20x20	10
14028235	1	KARUNG	GAB PAKET	20x20x20	10
14028236	1	KARUNG	GAB PAKET	20x20x20	10
14028237	1	KARUNG	GAB PAKET	20x20x20	10
14028238	1	KARUNG	GAB PAKET	20x20x20	10
14028239	1	KARUNG	GAB PAKET	20x20x20	10
14028240	1	KARUNG	GAB PAKET	20x20x20	10
14028241	1	KARUNG	GAB PAKET	20x20x20	10
14028242	1	KARUNG	GAB PAKET	20x20x20	10
14028243	1	KARUNG	GAB PAKET	20x20x20	10
14028244	1	KARUNG	GAB PAKET	20x20x20	10
14028245	1	KARUNG	GAB PAKET	20x20x20	10
14028246	1	KARUNG	GAB PAKET	20x20x20	10
14028247	1	KARUNG	GAB PAKET	20x20x20	10
14028248	1	KARUNG	GAB PAKET	20x20x20	10
14028249	1	KARUNG	GAB PAKET	20x20x20	10
14028250	1	KARUNG	GAB PAKET	20x20x20	10
14028251	1	KARUNG	GAB PAKET	20x20x20	10
14028252	1	KARUNG	GAB PAKET	20x20x20	10
14028253	1	KARUNG	GAB PAKET	20x20x20	10
14028254	1	KARUNG	GAB PAKET	20x20x20	10
14028255	1	KARUNG	GAB PAKET	20x20x20	10
14028256	1	KARUNG	GAB PAKET	20x20x20	10
14028257	1	KARUNG	GAB PAKET	20x20x20	10
14028258	1	KARUNG	GAB PAKET	20x20x20	10
14028259	1	KARUNG	GAB PAKET	20x20x20	10
14028260	1	KARUNG	GAB PAKET	20x20x20	9
14028261	1	KARUNG	GAB PAKET	20x20x20	9
14028262	1	KARUNG	GAB PAKET	20x20x20	9
14028263	1	KARUNG	GAB PAKET	20x20x20	9
14028264	1	KARUNG	GAB PAKET	20x20x20	9
14028265	1	KARUNG	GAB PAKET	20x20x20	9
14028266	1	KARUNG	GAB PAKET	20x20x20	9
14028267	1	KARUNG	GAB PAKET	20x20x20	9
14028268	1	KARUNG	GAB PAKET	20x20x20	9
14028269	1	KARUNG	GAB PAKET	20x20x20	9
14028270	1	KARUNG	GAB PAKET	20x20x20	9
14028271	1	KARUNG	GAB PAKET	20x20x20	9
TOTAL	60				590

RUTE	FLIGHT NO	FARE	SURCHARGE	SERVICE CHARGE	VAT	ADM	TOTAL BERAT (dalam kg)	TOTAL (dalam Rupiah)
CGK-PGK	SJ-0554	5.900	0	0	649	0	590/590	6.549
Grand Total								

Pengirim dengan ini menerangkan bahwa keterangan - keterangan yang dimuat pada halaman ini adalah benar dan bahwa menerima SYARAT-SYARAT PENGANGKUTAN YANG TERTERA PADA HALAMAN SEBELAH BAWAH SURAT PENGANGKUTAN INI.

PENGIRIM : PT PUKADARA PRANA PERKASA CGK CTH
ALAMAT : JL Raya Pasar Minggu Komplek Triloka Blok A No 9A

KEADAAN BUNGKUSAN DARI LUAR DAN BANYAKNYA BARANG

GOOD

Dibuat pada tanggal 19-AUG-22
Di Jakarta

Ketika penerimaan barang-barang tersebut di atas, yang untuk pengangkutan TUNDUK KEPADA SYARAT-SYARAT PENGANGKUTAN, SEBAGAIMANA DIMUAT DI HALAMAN SEBELAH BAWAH, keadaan barang-barang itu nampaknya dari luar adalah baik, terkecuali yang disebutkan

LAMPIRAN DOKUMEN
CONSIGNMENT SECURITY DECLARATION (CSD)

DEKLARASI KEAMANAN KIRIMAN Consignment Security Declaration (CSD)

Nomor CSD : 22-180515

 PT. ARDHYA BUMI PERSADA Komplek Pergudangan Nusa Indah Jl. Husein Sastranegara, Kel Jurumudi Kec Benda Tangerang - Banten 15124 Telephone: 021-54375721 Fax: 021-54375725		Nomor SMU : <i>(Number of AWB)</i> 977-2486240	
		Pesawat : <i>(Airlines)</i> SRIWIJAYA Tanggal Penerbangan : <i>(Flight Date)</i> 2022-08-19	
Isi Kiriman <i>(Content of Consignment)</i> GAB PAKET		Qty (Pcs)	Weight (Kg)
<input type="checkbox"/> Consolidation		60	690
Asal: <i>Origin</i> CGK SJ-0554	Tujuan: <i>Destination</i> PGK	Transfer/Transit (jika ada): <i>Transfer/Transit Point (if known)</i>	
Status Keamanan: <i>Security Status</i> <input checked="" type="checkbox"/> SPX <input type="checkbox"/> SCO <input type="checkbox"/> SHR	Alasan Diterbitkannya Status Keamanan: <i>Reason (that the security status was issued)</i> <div style="text-align: right; font-family: cursive;">ALFIAN</div>		
	Diterima dari (kode) <i>Received from (codes)</i> Pukadara	Metode Pemeriksaan (kode) <i>Screening Method (codes)</i> <input checked="" type="checkbox"/> X-Ray <input checked="" type="checkbox"/> ETD <input type="checkbox"/> EDD <input type="checkbox"/> Other	Pengecualian Pemeriksaan <i>Ground of Exemption (codes)</i>
Metode pemeriksaan yang lain (jika diterapkan) <i>Specify Other Screening Method (s) (if applicable)</i>			
Status Keamanan diterbitkan oleh: <i>Security Status Issued by</i> ABP-2102-012 IRMAN		Status Keamanan diterbitkan pada: <i>Security Status Issued on</i> 2022-08-19 08:37:19	
Nama dan Nomor Pas Karyawan <i>Name of Person or Employee ID</i>		Tanggal dan Waktu <i>Date and Time</i>	
Regulated Entity Category (KC, RA or AO) & identifier <i>(of any regulated who has the security status given to consignment by another regulated party)</i>			
Informasi Keamanan Lainnya <i>(Additional Security Information)</i> Nomor Segel Keamanan Kendaraan : 0045625 Nomor Kunci Plastik Solid : Nomor Kendaraan : RIDWAN (B 9847 CXS) Nama Pengemudi :			

LAMPIRAN DELIVERY ORDER (DO)



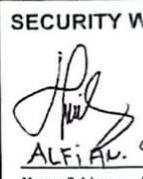
PT. ARDHYA BUMI PERSADA
 Komplek Pergudangan Nusa Indah
 Jl. Husein Sastranegara, Kel. Jurumudi Kec. Benda
 Tangerang - Banten 15124
 Telepon: 021-54375721



DELIVERY ORDER

2022-08-19

DATE :

1. From Location :	RA-PERSADA, Jurumudi	ACCEPTANCE  Name & License No
2. Warehouse Destination :	WH - APK 540	
3. Consignor Name :	Pukadara Prana Perkasa	SECURITY RA  Name & License No
4. Vehicle Number :	B 9847 CXS	
5. Driver Name :	RIDWAN	SECURITY WH  Name & License No
6. Truck Security Seal :	0045625	
7. Truck Security Label :	45625	
8. Time of Departure :	2022-08-19 08:39:02	
9. Remark :	10.39 cancel.	

NO	AWB/SMU	QTY (pcs)	WEIGHT (Kg)	DEST	COMODITY
1	977-2486240	60	690	PGK (SJ-0554)	GENCO
2	977-2486251	60	590	PGK (SJ-0554)	GENCO
	TOTAL	120	1280		
TOTAL					

ABP-RA002

LAMPIRAN BUILD UP CHECKLIST

 BUILD UP CHECKLIST GUDANG DOMESTIK 540					
NO.	NO.ULD/BC	SURAT MUATAN UDARA	TOTAL		KETERANGAN
			PCS	WEIGHT	
①	BC-17012	977-2485 655	17	99	NINJA
		977-2485 685	10	91	NINJA
		2485 697	7	73	NINJA
			34	263	
②	BC-64	977-2485 672	5	14	NINJA
		2485 738	5	50	NINJA
		2485 704	4	47	NINJA
		2485 678	12	113	NINJA
			26	224	

PREPARED BY : GUSTI NURC.
 FINISH TIME :

LAMPIRAN BERITA ACARA SERAH TERIMA KARGO

PT. ANGKASA PURA KARGO
BANDARA INTERNASIONAL SMB II PALEMBANG



BERITA ACARA SERAH TERIMA KARGO

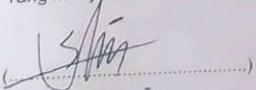
Hari / Tanggal : JUM / AT, 19-08-2022
 Airlines / Ground Handling : SJ. Asal / Tujuan : CGK - PGK Jam : 07.15

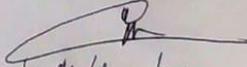
CHECK LIST INCOMING / OUT GOING CARGO*

Urut	Nomor		Partai (Koli)	Rincian (Kg)	TOTAL (Kg)	Fasilitas	Keterangan
	SMU / AWB						
	BC. 67						
	248. 6155	15/60			167	JNT	
	- 11 -	15/60			153	- 11 -	
	TOTAL	30			320		
	BC. 85				114		
	248. 6155	15/60			154	JNT	
	- 11 -	15/60			160	- 11 -	
	TOTAL	30			304 274		
	BC. 84				149	JNT	
	248. 6124	15/60			119	- 11 -	
	- 11 -	15/60					
	TOTAL	30			268		
	BC. 73				113	JNT	
	248. 6078	15/30			157	- 11 -	
	- 11 -	15/30					
	TOTAL	30			270		

Bersama ini, kami yang bertanda tangan dibawah ini menyatakan bahwa barang / kargo yang diserahkan terimakan sesuai dengan isi check list di atas

Yang Menyerahkan / Menerima


 SAKARUDIKY
 Checker Gud Gud APK

Yang Menyerahkan / Menerima Mengetahui

 Mublis Ferman
 Koordinator Gud Gud APK

LAMPIRAN BUKTI TIMBANG BARANG (BTB)

PT. Angkasa Pura Kargo
REGULATED AGENT
Duty Free Building, Terminal Cargo
BSH, Cengkareng, Tangerang
Telp. +62 21 5591 2769

BUKTI TIMBANG BARANG

No BTB
006017/TMB/07/2022

Airline : ID 6540 flight 03:10
Agent : PT. CBM
No. SMU : 938-20943134
Tujuan : KOE
Jenis barang : PAKET DOC
Tgl Datang/Jam : 08/07/2022 12:48:00

Koli : 2 Berat : 41 Kg Vol :

BERAT			
Koli	B. Kotor	B. Palet	B. Bersih
2	59	18	41



Cengkareng, 08 Juli 2022
Acceptance
BIBIT
Shipper / Agent
CBM - JNE

LAMPIRAN CARGO MANIFEST



Black Stone Airlines

CARGO MANIFEST
ICAO ANNEX 9 APPENDIX 3

No. : AC-9006471

Marks of Nationality and Registration : PK-MBA
Point of Loading : CGK
Updates On : 2022-08-12

Flight Date : 12 Agustus 2022
Point of Unloading : BTH
Flight : RGM-792

NO	AWB NUMBER	PKGS	NATURE OF GOODS	GROSS		REMARKS
				Weight	Volume	
1	TGN-02698651	60	GAB PAKET	654		PT GLOBAL JET EXPRESS
2	TGN-02698916	60	GAB PAKET	706		PT GLOBAL JET EXPRESS
3	TGN-02696400	59	GAB PAKET	725		PT GLOBAL JET EXPRESS
4	TGN-02702232	5	GAB PAKET	70		ESP AVIA
5	TGN-02703573	45	GAB PAKET	461		ANTER AJA
6	TGN-02698426	60	GAB PAKET	717		PT GLOBAL JET EXPRESS
7	TGN-02704052	11	GAB PAKET	138		PT GLOBAL JET EXPRESS
8	TGN-02270482	50	GAB PAKET	492		ESP AVIA
9	TGN-02273266	219	GAB PAKET	1584		JNE
10	TGN-02700670	51	GAB PAKET	324		ESP AVIA
11	TGN-02690192	14	GAB PAKET	117		PT GLOBAL JET EXPRESS EX GP
12	TGN-02689411	15	GAB PAKET	200		PT GLOBAL JET EXPRESS EX GP
13	2276206	19	GAB PAKET	133		JNE EX GP
14	TGN-02685701	19	GAB PAKET	128		NINJA EX GP
15	TGN-02689444	5	GAB PAKET	30		NINJA EX GP
16	864-02276206	21	GAB PAKET	66		NINJA EX GP
17	TGN-02685012	11	GAB PAKET	90		NINJA EX GP
18	TGN-02689164	10	GAB PAKET	69		NINJA EX GP
19	TGN-02686110	14	GAB PAKET	111		NINJA EX GP
20	TGN-02685380	12	GAB PAKET	111		NINJA EX GP
21	TGN-02686994	4	GAB PAKET	28		NINJA EX GP
22	TGN-02686386	4	GAB PAKET	29		NINJA EX GP
23	TGN-02686106	5	GAB PAKET	42		NINJA EX GP
24	TGN-02684673	10	GAB PAKET	53		NINJA EX GP
25	TGN-02685648	9	GAB PAKET	58		NINJA EX GP
26	TGN-02693585	19	GAB PAKET	178		NINJA EX GP
27	TGN-02697995	25	GAB PAKET	225		NINJA EX GP
28	TGN-02694753	4	GAB PAKET	28		NINJA EX GP
29	TGN-02694285	7	GAB PAKET	52		NINJA EX GP
30	TGN-02687870	8	GAB PAKET	50		NINJA EX GP
31	TGN-02697376	33	GAB PAKET	304		ESP AVIA EX GP
32	TGN-02697994	10	GAB PAKET	100		NINJA EX GP
33	TGN-02694823	23	GAB PAKET	247		NINJA EX GP
34	TGN-02695615	14	GAB PAKET	61		NINJA EX GP
35	TGN-02697833	10	GAB PAKET	76		PT GLOBAL JET EXPRESS EX GP
36	TGN-02695534	15	GAB PAKET	125		NINJA EX GP
37	TGN-02695173	42	GAB PAKET	417		ESP AVIA EX GP
38	02276092	1	GAB PAKET	66		ESP AVIA EX GP
39	TGN-02685384	17	GAB PAKET	120		NINJA EX GP
40	TGN-02695755	10	GAB PAKET	83		ESP AVIA EX GP
41	TGN-02697576	10	GAB PAKET	75		ESP AVIA EX GP
42	TGN-02693784	7	GAB PAKET	70		NINJA EX GP
43	TGN-02691780	13	GAB PAKET	100		PT GLOBAL JET EXPRESS EX GP
44	TGN-02695232	11	GAB PAKET	95		NINJA EX GP
Total Of Shipment		1071		9608		

Approved By

CAPTAIN

Prepare By

Warehouse Officer

- Ket:
1. Gudang
 2. Keuangan
 3. Sta. Tujuan
 4. Sta.Asal

LAMPIRAN *DELAY NOTICE*

DELAY NOTICE !!

RE-MVT, PK-CLE SJ 1780 CGK-PKY ETA PKY 02:45Z/19AUG, CONSEQ DELAY (TIME IN UTC), ASFOL

SJ-1781 PKY ETD:03:45/19AUG-CGK ETA:05:30/19AUG

SJ-0554 CGK ETD:07:00/19AUG-TJQ ETA:08:05/19AUG

SJ-0554 TJQ ETD:09:05/19AUG-PGK ETA:09:45/19AUG

SJ-0723 PGK ETD:10:45/19AUG-CGK ETA:11:50/19AUG

NOTE : PLEASE ADJUST SLOT CLEARANCE IMMEDIATELY AND EXTEND OH AT YOURS IF NEEDED//
SPEED UP QUICK HANDLING FOR MINIMIZE DELAY

[10.44, 19/8/2022] +62 811-1138-673: ETA

PK-CLE SJ-1781 ETA 05.13z, CONT RON. B-43

Cgo ob : 37-C/635-KG

Selamat Pagi,

D/t commercial reason, penerbangan Sriwijaya Air hari ini tanggal 19 Agustus 2022 rute:

CGK-TJQ-PGK-CGK (YST)

Etd 13.00 ---> dibatalkan/cancelled

Mohon maaf atas ketidaknyamanan ini

Terima kasih