

**ANALISIS PENGIRIMAN BARANG *REDPACK*
PT SARANA BANDAR LOGISTIK**

TUGAS AKHIR



DISUSUN OLEH:

IRYANTO IRVAN JAYA

2202061

**POLITEKNIK TRANSPORTASI DARAT BALI
PROGRAM STUDI D-III MANAJEMEN LOGISTIK**

2025

**ANALISIS PENGIRIMAN BARANG *REDPACK*
PT SARANA BANDAR LOGISTIK**

TUGAS AKHIR



DISUSUN OLEH:

IRYANTO IRVAN JAYA

2202061

**POLITEKNIK TRANSPORTASI DARAT BALI
PROGRAM STUDI D-III MANAJEMEN LOGISTIK**

2025

**ANALISIS PENGIRIMAN BARANG *REDPACK*
PT SARANA BANDAR LOGISTIK**

TUGAS AKHIR

Diajukan Dalam Rangka Penyelesaian
Program Studi Diploma III Manajemen Logistik
Guna Memperoleh Sebutan Ahli Madya Logistik



DISUSUN OLEH:

IRYANTO IRVAN JAYA

2202061

**POLITEKNIK TRANSPORTASI DARAT BALI
PROGRAM STUDI D-III MANAJEMEN LOGISTIK**

2025

**HALAMAN PERSETUJUAN
TUGAS AKHIR**

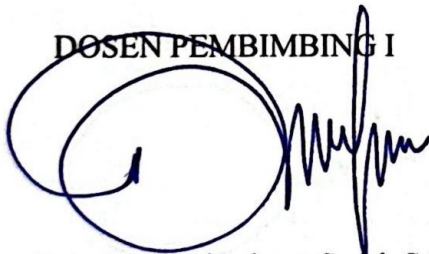
**ANALISIS PENGIRIMAN BARANG *REDPACK*
PT SARANA BANDAR LOGISTIK**

Disusun Oleh:
IRYANTO IRVAN JAYA
2202061

Disetujui untuk diajukan pada
Tugas Akhir
Program Studi Diploma III Manajemen Logistik

Menyetujui

DOSEN PEMBIMBING I



Putu Diva Ariesthana Sadri, S.T., M.Sc.

NIP. 19860401 201012 1 004

Tanggal:

DOSEN PEMBIMBING II



Anggun Prima Gilang Rupaka, S.P, M.Si.

NIP. 19870423 201902 1 003

Tanggal:

Ditetapkan di: Tabanan\

**HALAMAN PENGESAHAN
TUGAS AKHIR**

**ANALISIS PENGIRIMAN BARANG *REDPACK*
PT SARANA BANDAR LOGISTIK**

Telah dipersiapkan dan disusun oleh:

IRYANTO IRVAN JAYA


2202061

**TELAH DIPERTAHANKAN DI DEPAN DEWAN PENGUJI
PADA TANGGAL 7 JULI 2025
DAN DINYATAKAN TELAH LULUS DAN MEMENUHI SYARAT**

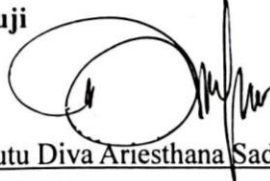
Tim Penguji


Nengah Widiangga Gautama, S.T., M.T.


NIP. 19781209 200912 1 002


Ni Luh Darmayanti, S.Kep., Ns., M.M.

NIP. 19870513 201902 2 001


Putu Diva Ariesthana Sadri, S.T., M.Sc.


NIP. 19860401 201012 1 004


Anggun Prima Gilang Rupaka, S.P, M.Si.

NIP. 19870423 201902 1 003

Mengetahui

**KETUA PROGRAM STUDI
D-III MANAJEMEN LOGISTIK**


Nengah Widiangga Gautama, S.T., M.T

NIP. 19781209 200912 1 002

PERNYATAAN ORISINALITAS

Saya Iryanto Irvan Jaya, Notar 2202061. Menyatakan bahwa Kertas Kerja Wajib/Tugas Akhir dengan Judul “ANALISIS PENGIRIMAN BARANG **REDPACK** PT SARANA BANDAR LOGISTIK” merupakan karya asli. Seluruh ide yang ada dalam Kertas Kerja Wajib/Tugas Akhir ini merupakan hasil penelitian yang saya susun sendiri dan sepanjang pengetahuan saya juga tidak terdapat karya atau pendapat yang pernah ditulis atau diterbitkan oleh orang lain, kecuali yang secara tertulis diacu dalam naskah ini serta disebutkan dalam daftar pustaka. Selain itu, tidak ada bagian dari Kertas Kerja Wajib/Tugas Akhir ini yang telah digunakan sebelumnya untuk memperoleh gelar Ahli Madya atau kesarjanaan maupun sertifikat Akademik di suatu Perguruan Tinggi

Jika pernyataan di atas terbukti sebaliknya, maka saya bersedia menerima sanksi yang ditetapkan oleh Politeknik Transportasi Darat Bali.

Tabanan, 02 Juli 2025



IRYANTO IRVAN JAYA

Notar. 2202061

KATA PENGANTAR

Segala puji syukur atas rahmat dan karunia Allah SWT, yang telah melimpahkan rahmat dan anugerah-NYA, sehingga Kertas Kerja Wajib/Tugas Akhir yang berjudul “**ANALISIS PENGIRIMAN BARANG REDPACK PT SARANA BANDAR LOGISTIK**” dapat diselesaikan. Dengan segala kerendahan hati, pada kesempatan yang sangat baik ini, penulis menyampaikan ucapan terima kasih yang sebesar besarnya kepada:

1. Orang tua dan Keluarga yang selalu ada untuk mendukung.
2. Ibu Firga Ariani, S.E., M.M.Tr. selaku Direktur Politeknik Transportasi Darat Bali.
3. Pihak PT Sarana Bandar Logistik yang telah membimbing selama magang.
4. Bapak Nengah Widiangga Gautama, S.T., M.T. selaku Kepala Program Studi Diploma III Manajemen Logistik beserta staff program studi.
5. Bapak Putu Diva Ariesthana Sadri, S.T., M.Sc. selaku Dosen Pembimbing I yang telah memberi bimbingan dan arahan langsung terhadap penulisan kertas kerja wajib/tugas akhir ini.
6. Bapak Anggun Prima Gilang Rupaka, S.P., M.Si. selaku Dosen Pembimbing II yang telah memberi bimbingan dan arahan langsung terhadap penulisan kertas kerja wajib/tugas akhir ini.
7. Dosen-dosen Program Studi Manajemen Logistik yang telah memberikan bimbingan selama pendidikan.
8. Pihak PT Sarana Bandar Logistik yang telah membimbing selama magang.
9. Rekan Mahasiswa Politeknik Transportasi Darat Bali Angkatan III.

Penulis menyadari Kertas Kerja Wajib/Tugas Akhir ini banyak kekurangan, saran dan masukan sangat diharapkan bagi kesempurnaan penulisan. Semoga bermanfaat bagi kita semua, khususnya bagi perkembangan ilmu pengetahuan bidang

Transportasi Darat dan dapat diterapkan untuk membantu pembangunan transportasi di Indonesia pada umumnya

Tabanan, 2025

Penulis

IRYANTO IRVAN JAYA

Notar. 2202061



DAFTAR ISI

KATA PENGANTAR.....	vii
DAFTAR ISI.....	ix
DAFTAR TABEL.....	xi
DAFTAR GAMBAR.....	xii
DAFTAR LAMPIRAN.....	xiii
INTISARI.....	xiv
<i>ABSTRACT</i>	xv
BAB I PENDAHULUAN.....	1
1.1 Latar Belakang.....	1
1.2 Rumusan Masalah.....	2
1.3 Tujuan Penelitian.....	3
1.4 Manfaat Penelitian.....	3
1.5 Batasan Masalah.....	4
BAB II GAMBARAN UMUM.....	5
2.1 Kondisi Wilayah.....	5
2.2 Gudang <i>Redpack</i>	6
2.3 PT Sarana Bandar Logistik.....	7
BAB III TINJAUAN PUSTAKA.....	11
3.1 Pengiriman Barang.....	11
3.2 Proses Bongkar Muat (<i>Loading dan Unloading</i>).....	11
3.3 Keterlambatan Kapal dan Dampaknya.....	12
3.4 Metode Analisis Data.....	13
3.5 Penelitian Terdahulu.....	15

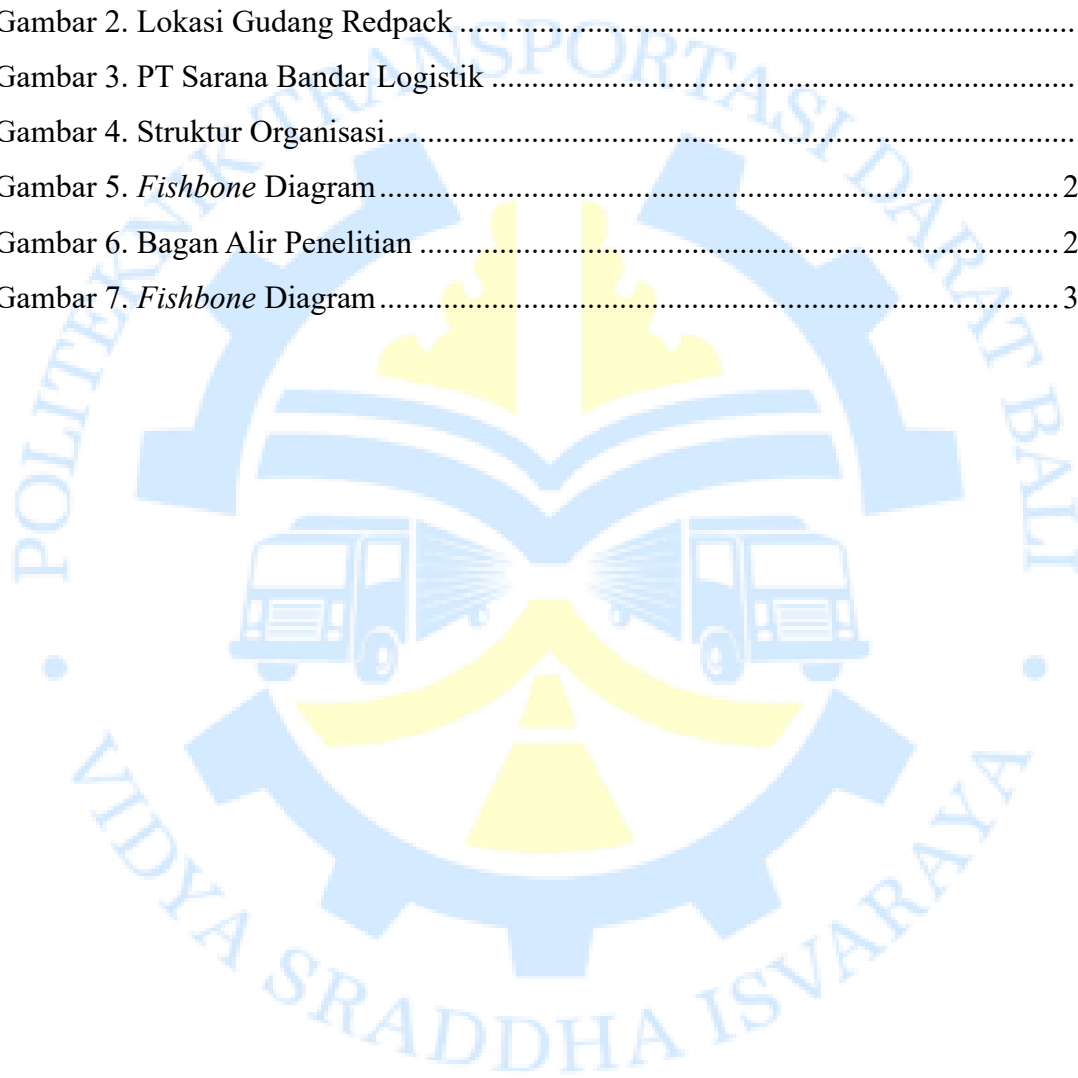
BAB IV METODOLOGI PENELITIAN	19
4.1 Sumber dan Teknik Pengumpulan Data	19
4.2 Penerapan Analisis <i>Fishbone</i> Dalam Pengiriman <i>Redpack</i>	20
4.3 Penerapan Analisis SWOT Dalam Pengiriman <i>Redpack</i>	23
4.4 Bagan Alir Penelitian	24
4.5 <i>Timeline</i> Kegiatan.....	25
BAB V HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN.....	27
5.1 Identifikasi Masalah PT Sarana Bandar Logistik.....	27
5.2 Strategi Pengiriman Barang Berdasarkan <i>Fishbone</i>	30
5.3 Strategi Pengiriman Berdasarkan SWOT.....	33
5.5 Implikasi dan Rekomendasi Operasional.....	45
BAB VI PENUTUP	47
6.1 Kesimpulan.....	47
6.2 Saran.....	47
DAFTAR PUSTAKA.....	50
LAMPIRAN.....	52

DAFTAR TABEL

Tabel 3.1 Penelitian Terdahulu.....	15
Tabel 4.1 Matriks SWOT	23
Tabel 4.2 Timeline Kegiatan	25
Tabel 5.1 Tabel Rekapitan Wawancara.....	29
Tabel 5.2 Aspek Utama	30
Tabel 5.3 Hasil Analisis SWOT	33
Tabel 5.4 Strategi SWOT	36
Tabel 5.5 IFAS (Strengths-Weakness).....	40
Tabel 5.6 IFAS (Bobot-Rating).....	41
Tabel 5.7 EFAS (Opportunity-Threats).....	42
Tabel 5.8 (Bobot-Rating)	42
Tabel 5.9 Kuadran	43
Tabel 5.10 Rekomendasi Strategi (SO).....	45
Tabel 5.11 Rekomendasi Praktis	45

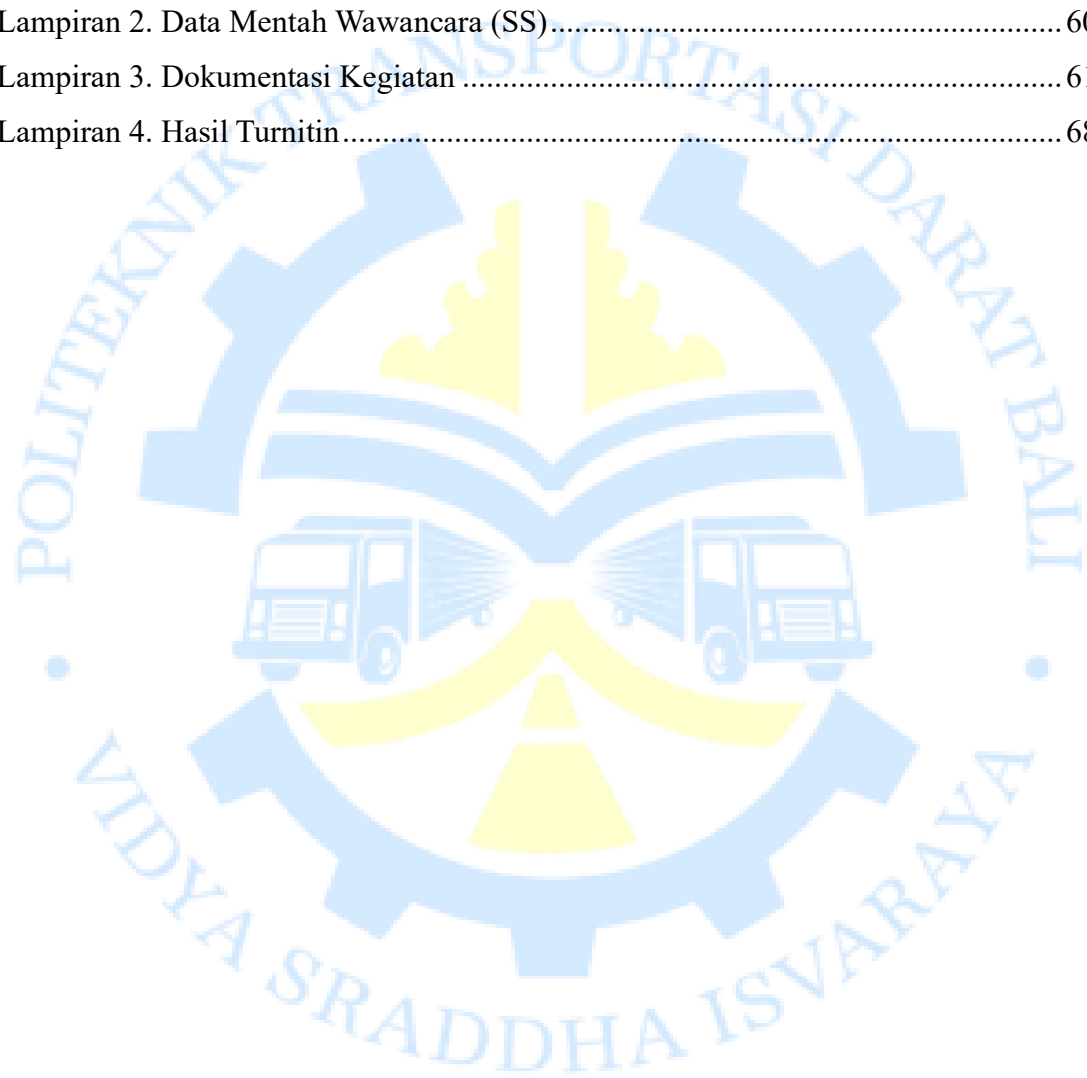
DAFTAR GAMBAR

Gambar 1. Lokasi Pelabuhan Tanjung Priok.....	5
Gambar 2. Lokasi Gudang Redpack	6
Gambar 3. PT Sarana Bandar Logistik	7
Gambar 4. Struktur Organisasi.....	8
Gambar 5. <i>Fishbone</i> Diagram.....	22
Gambar 6. Bagan Alir Penelitian	25
Gambar 7. <i>Fishbone</i> Diagram.....	32



DAFTAR LAMPIRAN

Lampiran 1. Lembar Asistensi dan Bimbingan.....	52
Lampiran 2. Data Mentah Wawancara (SS).....	60
Lampiran 3. Dokumentasi Kegiatan	61
Lampiran 4. Hasil Turnitin.....	68



INTISARI

Analisis Pengiriman Barang *Redpack* PT Sarana Bandar Logistik

Oleh

Iryanto Irvan Jaya

2202061

Pelebahun Tanjung Priok sebagai pelabuhan tersibuk di Indonesia menghadapi tantangan dalam kegiatan logistik akibat volume arus barang yang melebihi kapasitas. Salah satu layanan logistik yang terdampak adalah *redpack*, layanan pengiriman cepat dari PT Sarana Bandar Logistik. Penelitian ini bertujuan untuk menganalisis proses pengiriman barang *redpack* serta mengidentifikasi permasalahan yang dihadapi, baik dari faktor internal maupun eksternal. Metode yang digunakan adalah pendekatan kualitatif melalui observasi, wawancara, dokumentasi, serta analisis *Fishbone* dan SWOT. Hasil penelitian menunjukkan permasalahan internal seperti kurangnya pelatihan SDM, minimnya pemeliharaan fasilitas, serta sistem digital yang belum optimal. Permasalahan eksternal meliputi keterlambatan kapal dan kemacetan pelabuhan. Strategi yang diusulkan mencakup peningkatan sistem informasi, digitalisasi SOP, pelatihan SDM, dan kolaborasi lintas pihak. Penelitian ini menunjukkan bahwa strategi sistem dan manajemen internal serta kerja sama dengan pihak eksternal menjadi kunci meningkatkan efektifitas pengiriman *redpack*.

Kata kunci: *Redpack*, Pengiriman barang, *Fishbone*, SWOT, PT Sarana Bandar Logistik

ABSTRACT

Analysis of Redpack Goods Delivery by PT Sarana Bandar Logistik

By

Iryanto Irvan Jaya

2202061

Tanjung Priok Port, Indonesia's busiest port, faces logistics challenges due to cargo volumes exceeding its capacity. One of the logistics services operating in this port is redpack, an express delivery service by PT Sarana Bandar Logistik. This study aims to analyze the redpack shipping process and identify internal and external problems. The research uses a qualitative approach through observation, interviews, documentation, dan analysis methods such as Fishbone and SWOT. The findings reveal internal issues such as limited staff training, poor facilities maintenance, and suboptimal digital systems. External problems include vessel delays and port congestion. Proposed strategies include enchancing information systems, digitalizing SOPs, training human resources, and improving stakeholder collaboration. The study concludes that optimizing internal systems and strengthening coordination with external parties are key to improving redpack delievery efficiency.

Keywords: Redpack, Delievery of Goods, Fishbone, SWOT, PT Sarana Bandar Logistik

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Pelabuhan Tanjung Priok merupakan salah satu pelabuhan tersibuk dan terbesar di Indonesia yang memiliki peran strategis dalam rantai logistik nasional dan internasional. Terletak di Jakarta Utara, aliran *container* yang tiba di Pelabuhan Tanjung Priok mengalami peningkatan setiap tahun yaitu pada tahun 2011 sebesar 5,9 juta Teus, tahun 2012 sebesar 6,4 juta Teus sedangkan tahun 2013 diperkirakan mengalami peningkatan sebesar 26% menjadi 8 juta Teus (Nugraha, Budiarto and Amiruddin, 2015). Sementara itu, kapasitas Pelabuhan Tanjung Priok hanya bisa menampung 7 juta Teus per tahun. Volume arus peti kemas yang datang dan pergi sudah melampaui kapasitas pelabuhan. Kegiatan operasional Pelabuhan Tanjung Priok melibatkan berbagai perusahaan logistik yang berperan dalam penanganan barang, salah satunya adalah PT Sarana Bandar Logistik.

PT Sarana Bandar Logistik sebagai perusahaan yang bergerak di bidang jasa logistik menawarkan berbagai layanan, termasuk pengiriman *redpack* yang menjadi fokus dalam penelitian ini. *Redpack* merupakan layanan pengiriman ekspres yang dirancang untuk memenuhi kebutuhan pengiriman barang dengan waktu yang cepat dan terjamin. Namun dalam praktiknya, pengiriman *redpack* di area Pelabuhan Tanjung Priok menghadapi berbagai tantangan operasional yang mempengaruhi kualitas layanan.

Redpack merupakan jenis layanan pengiriman barang melalui jalur laut yang dimiliki oleh PT Sarana Bandar Logistik (Pelni Logistik). Barang yang dapat diangkut menggunakan jasa *redpack* terdiri atas berbagai jenis barang, namun bukan barang berbahaya (*dangerous goods*) seperti barang pindahan, jasa titip, pakaian, dan lainnya yang dapat di *packaging* ke dalam kantong berlabel *redpack* dengan maksimal volume

batas muatan kantong yaitu panjang 50 cm, lebar 50 cm dan tinggi 100 cm dengan berat maksimal 50 kg dalam satu kantong dengan tarif minimum 3 kg.

Kompleksitas arus logistik di Pelabuhan Tanjung Priok, yang melibatkan berbagai pihak seperti operator pelabuhan, agen pelayaran, perusahaan *trucking*, bea cukai, dan instansi pemerintah lainnya, menciptakan tantangan tersendiri dalam koordinasi dan efisiensi operasional. Kondisi infrastruktur, kepadatan lalu lintas, serta prosedur administratif di pelabuhan juga mempengaruhi kelancaran pengiriman barang. Keterlambatan kapal, antrian panjang kendaraan, dan kendala dalam proses bongkar muat barang merupakan beberapa masalah yang sering terjadi dan mempengaruhi kualitas layanan *redpack* PT Sarana Bandar Logistik.

Penelitian ini diperlukan untuk menyelesaikan hambatan yang terjadi dan bertujuan untuk menganalisis proses pengiriman *redpack* yang dilakukan oleh PT Sarana Bandar Logistik di Pelabuhan Tanjung Priok. Melalui penelitian yang berjudul “**Analisis Pengiriman Barang Redpack PT Sarana Bandar Logistik**” dengan menggunakan metode *Fishbone* dan SWOT diharapkan dapat diidentifikasi berbagai permasalahan yang dihadapi serta solusi yang dapat diterapkan untuk meningkatkan efisiensi dan efektivitas pengiriman *redpack* sehingga dapat memberikan layanan lebih baik kepada pelanggan.

1.2 Rumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang tersebut, berikut ini merupakan rumusan persoalan yang dilakukan dalam penelitian ini:

1. Apa saja faktor internal dan eksternal yang dapat mempengaruhi pengiriman barang *redpack*?
2. Apa strategi dan solusi yang dapat diterapkan berdasarkan faktor internal dan eksternal dalam pengiriman *redpack*?

1.3 Tujuan Penelitian

Tujuan dari penelitian ini adalah sebagai berikut:

1. Mengidentifikasi dan menganalisis faktor internal maupun eksternal yang ditemui dan faktor-faktor yang mempengaruhinya.
2. Menentukan rekomendasi strategi dan solusi untuk meningkatkan efektifitas dan efisiensi perusahaan dalam pengiriman barang *redpack* PT Sarana Bandar Logistik dengan menggunakan metode *Fishbone* dan SWOT.

1.4 Manfaat Penelitian

Penelitian ini diharapkan dapat memberikan manfaat untuk perkembangan pengiriman barang *redpack* PT Sarana Bandar Logistik. Manfaat yang dimaksud terdiri dari manfaat teoritis dan manfaat praktis. Manfaat Teoritis dalam penelitian ini yaitu:

1. Memberikan kontribusi pada kemajuan ilmu pengetahuan dalam bidang manajemen logistik dan transportasi, khususnya terkait dengan pengiriman barang di pelabuhan
2. Menjadi referensi untuk penelitian selanjutnya yang berfokus pada pengiriman barang pada proses logistik di area pelabuhan.

Adapun manfaat praktis dalam penelitian ini, yaitu:

1. PT Sarana Bandar Logistik hasil penelitian ini dapat menjadi dasar untuk melakukan evaluasi dan perbaikan proses pengiriman *redpack* di Pelabuhan Tanjung Priok.
2. Pengelola Pelabuhan Tanjung Priok, penelitian ini dapat memberikan gambaran mengenai permasalahan yang dihadapi oleh perusahaan logistik dalam melakukan operasional di area pelabuhan, sehingga dapat menjadi masukan untuk peningkatan layanan dan infrastruktur.
3. Pelanggan atau pengguna jasa *redpack* PT Sarana Bandar Logistik, penelitian ini dapat memberikan informasi mengenai proses pengiriman barang *redpack*, termasuk potensi kendala yang mungkin dihadapi.

1.5 Batasan Masalah

Untuk memfokuskan tujuan dari penelitian ini, penulis memberikan batasan masalah untuk menunjang kesempurnaan penelitian ini, sebagai berikut.

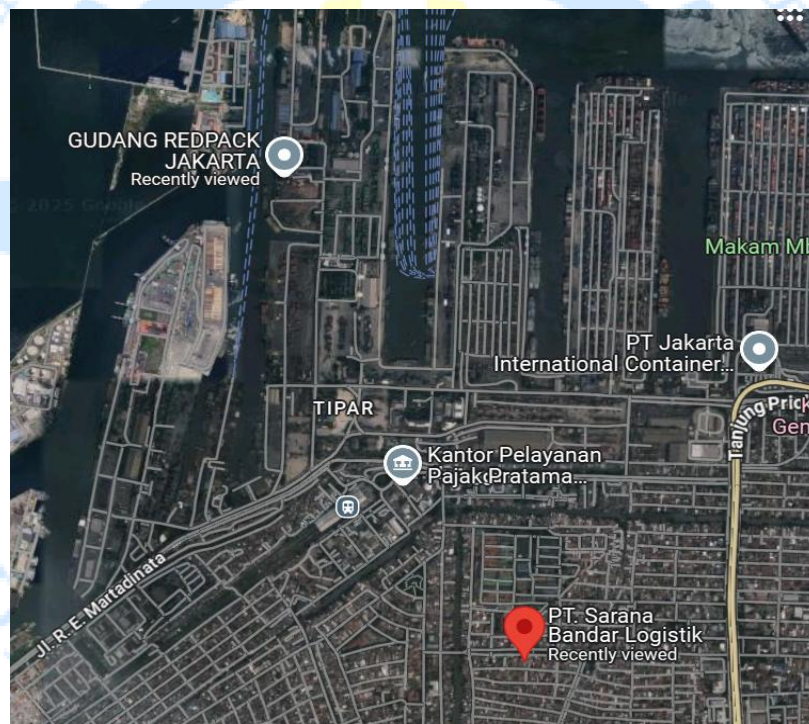
1. Penelitian ini berfokus pada pengiriman *redpack* yang dioperasikan oleh PT Sarana Bandar Logistik dan tidak mencakup analisis perbandingan dengan perusahaan logistik lain.
2. Periode penelitian dilakukan pada Januari sampai Mei tahun 2025.
3. Aspek yang diteliti meliputi proses perjalanan angkutan barang dan tidak membahas aspek keuangan dan tarif layanan *redpack* PT Sarana Bandar Logistik di dalam area pelabuhan, proses bongkar muat barang di kapal, dan penanganan keterlambatan kedatangan kapal.
4. Perumusan strategi berdasarkan hasil dari analisis *Fishbone* dan SWOT.
5. Data yang digunakan diperoleh melalui observasi, wawancara langsung dan dokumentasi semua dilaksanakan dengan lisan, karena pihak *redpack* tidak memiliki data fisik. Dengan sumber dari pihak yang terjun langsung saat kegiatan pengiriman *redpack*.

BAB II

GAMBARAN UMUM

2.1 Kondisi Wilayah

PT Sarana Bandar Logistik terletak di sekitar wilayah Pelabuhan Tanjung Priok dan gudang *redpack* berada di dalam area Pelabuhan Tanjung Priok. Kantor dan gudang yang berdekatan membuat koordinasi antar pihak kantor dan pihak gudang menjadi mudah. Lokasi Pelabuhan Tanjung Priok dapat di lihat pada Gambar 1.

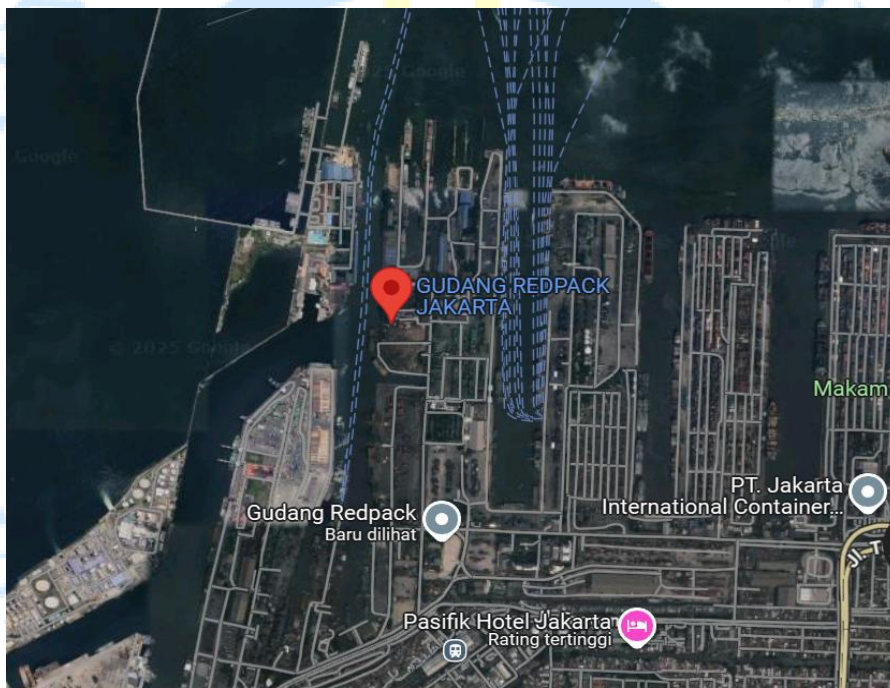


Gambar 1. Lokasi Pelabuhan Tanjung Priok
(Sumber: Google Maps)

Pada Gambar 1 lokasi kantor pusat PT Sarana Bandar Logistik dan gudang *redpack*. PT Sarana Bandar Logistik adalah salah satu perusahaan yang dapat menjadi salah satu akses untuk kebutuhan pengiriman barang ke seluruh Indonesia.

2.2 Gudang *Redpack*

Gudang *Redpack* terletak di Pelabuhan Tanjung Priok dan menjadi tempat untuk penyimpanan barang maupun kantong *redpack* yang datang untuk dilakukan pengecekan dan pendataan, serta pengiriman barang ke tempat tujuan maupun ke atas kapal. Lokasi gudang *redpack* yang berada didalam area Pelabuhan Tanjung Priok menjadi tempat yang strategis untuk pengiriman barang *redpack*, karena pengantaran ke kapal sangat dekat sehingga dapat menghemat *cost*. Adapun Lokasi gudang *redpack* dapat dilihat pada Gambar 2.



Gambar 2. Lokasi Gudang *Redpack*
(Sumber: Google Maps)

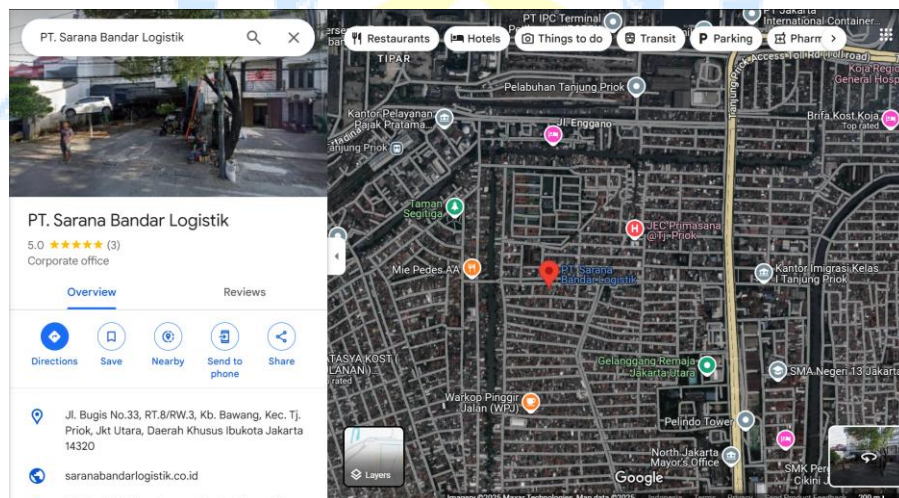
Pada Gambar 2 wilayah gudang *redpack* berada di dalam area Pelabuhan Tanjung Priok yang memudahkan pengiriman barang *redpack* menggunakan kapal laut, dengan perjalanan bongkar muat yang cepat, karena letak dari gudang berada dalam area pelabuhan yang dapat membuat minim *cost* pengiriman barang *redpack*.

2.3 PT Sarana Bandar Logistik

PT Sarana Bandar Logistik sebagai perusahaan logistik yang beroperasi di pelabuhan ini menghadapi berbagai tantangan dalam pengiriman *redpack*. Hambatan yang dihadapi oleh PT Sarana Bandar Logistik ada berbagai tantangan operasional seperti kepadatan lalu lintas, keterbatasan infrastruktur dibandingkan dengan volume yang ditangani, dan kompleksitas koordinasi antar berbagai pihak yang beroperasi di dalamnya. Hal ini menjadi tantangan bagi perusahaan logistik seperti PT Sarana Bandar Logistik dalam menjalankan layanan pengiriman ekspres seperti *redpack*.

2.3.1 Sejarah Perusahaan

PT Sarana Bandar Logistik didirikan pada tanggal 12 Juli 2013. PT Sarana Bandar Logistik merupakan badan usaha multimoda yang saat ini menangani bisnis transportasi, pergudangan, distribusi, penyiapan ruang muat barang dan pengurusan kepabeanan (PPJK) yang tersebar diseluruh wilayah di Indonesia. Dengan dukungan sumber daya manusia (SDM) yang berkualitas dan professional, PT Sarana Bandar Logistik mengutamakan kepuasan pelanggan. Lokasi perusahaan PT Sarana Bandar Logistik dapat dilihat pada Gambar 3 di bawah ini.



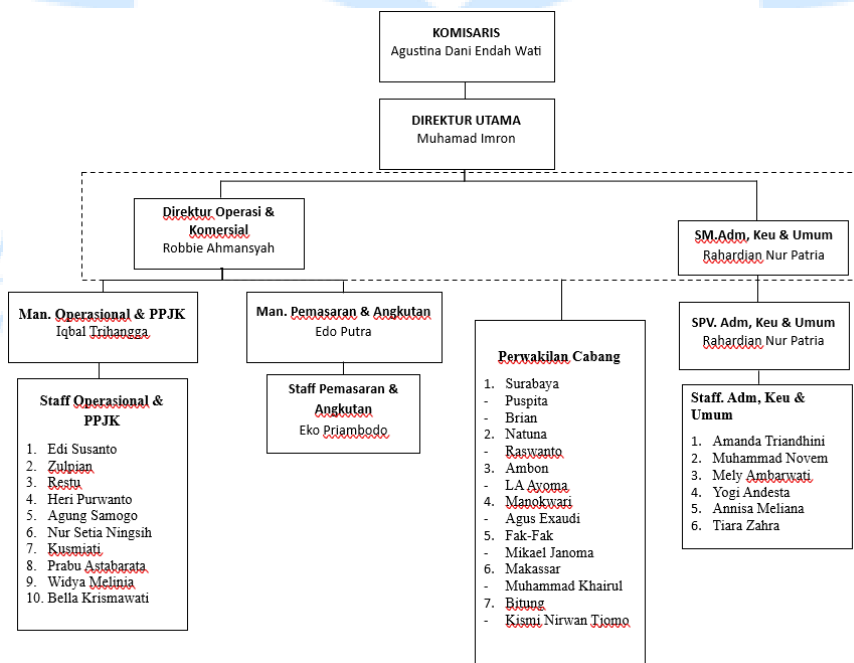
Gambar 3. PT Sarana Bandar Logistik

(Sumber: Google Maps)

Pada Gambar 3 lokasi PT Sarana Bandar Logistik terletak strategis yang berdekatan dengan Pelabuhan Tanjung Priok sehingga memudahkan akses pengiriman barang, pengurusan dokumen untuk pengiriman barang, dan koordinasi dengan pihak gudang yang berada di dalam Pelabuhan Tanjung Priok.

2.4 Struktur Organisasi

Dalam mencapai tujuan PT Sarana Bandar Logistik diperlukan adanya sumber daya manusia sebagai pendukung untuk mencapai tujuan tersebut. Kemampuan sumber daya manusia yang berkompeten dan mampu bekerja sama sesuai dengan bidang yang dijalani saat kegiatan di perusahaan. Untuk menciptakan kualitas kerja yang professional dan efektif, *control management* diperlukan untuk mencapai tujuan perusahaan. Berikut ini adalah struktur organisasi PT Sarana Bandar Logistik yang dapat dilihat pada Gambar 4.

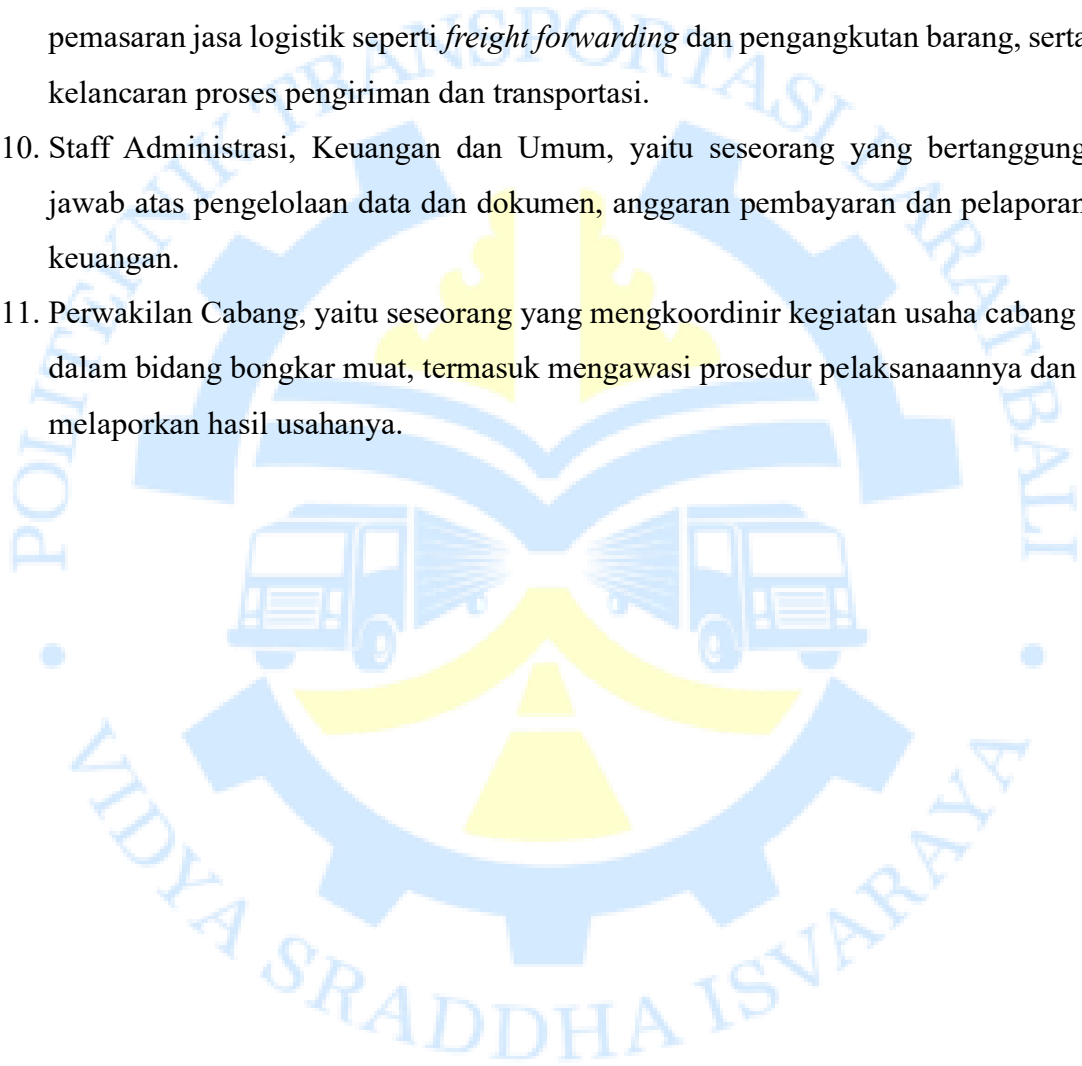


Gambar 4. Struktur Organisasi
(Sumber: Penulis, 2025)

Pada Gambar 4 setiap jabatan yang diisi memiliki tanggung jawab dan tugasnya masing-masing, berikut merupakan tugas dari setiap jabatan yang ada di PT Sarana Bandar Logistik:

1. Komisaris, yaitu seseorang yang melakukan pengawasan pada kebijakan dan jalannya pengurusan perusahaan dan memberikan nasihat kepada direksi PT Sarana Bandar Logistik.
2. Direktur Utama, yaitu seseorang yang mengelola perusahaan menetapkan strategi, mengawasi operasional, dan memastikan pemenuhan visi misi dan kebijakan PT Sarana Bandar Logistik.
3. Direktur Operasi & Komersial, yaitu seseorang yang memastikan kelancaran operasional perusahaan serta mengoptimalkan aspek komersial untuk meningkatkan pendapatan PT Sarana Bandar Logistik.
4. Senior Manajer Administrasi, Keuangan dan Umum, yaitu seseorang yang melakukan pengelolaan administrasi, keuangan dan urusan umum yang memastikan kepatuhan terhadap peraturan, pengelolaan anggaran, pembuatan laporan keuangan dan pengelolaan aset.
5. Manajer Operasional & PPJK, yaitu seseorang yang bertanggung jawab atas pengelolaan aktivitas sehari-hari, mulai perencanaan, organisasi dan pengawasan operasional gudang dan transportasi, serta mengurus kepabeanan untuk ekspor dan impor.
6. Manajer Pemasaran dan Angkutan, yaitu seseorang yang merencanakan, mengimplementasikan, dan mengawasi kegiatan pemasaran untuk meningkatkan penjualan dan pangsa pasar, termasuk pengembangan produk dan layanan serta analisis pasar.
7. SPV Administrasi, Keuangan dan Umum, yaitu seseorang yang bertanggung jawab atas kelancaran proses administrasi di bidang keuangan dan umum, serta memastikan pemenuhan regulasi dan standar yang berlaku di PT Sarana Bandar Logistik.

8. Staff Operasional dan PPJK, yaitu seseorang yang melakukan operasional perusahaan sehari-hari, seperti pengelolaan gudang, pengiriman, transportasi, K3. Serta memastikan pengelolaan informasi, sistem komunikasi pada pihak eksternal dan penyelesaian masalah.
9. Staff Pemasaran dan Angkutan, yaitu seseorang yang melakukan kegiatan pemasaran jasa logistik seperti *freight forwarding* dan pengangkutan barang, serta kelancaran proses pengiriman dan transportasi.
10. Staff Administrasi, Keuangan dan Umum, yaitu seseorang yang bertanggung jawab atas pengelolaan data dan dokumen, anggaran pembayaran dan pelaporan keuangan.
11. Perwakilan Cabang, yaitu seseorang yang mengkoordinir kegiatan usaha cabang dalam bidang bongkar muat, termasuk mengawasi prosedur pelaksanaannya dan melaporkan hasil usahanya.



BAB III

TINJAUAN PUSTAKA

3.1 Pengiriman Barang

Pengiriman barang merupakan upaya pengiriman barang dari suatu bagian ke bagian lain yang dapat memudahkan konsumen (Kurnia, 2024). Pengiriman barang merupakan bagian yang penting untuk memenuhi kebutuhan persediaan yang berguna untuk mempersiapkan dan mengirimkan barang pada konsumen.

Transportasi yang digunakan harus menyesuaikan barang yang dikirim agar barang tidak terjadi kerusakan saat pengiriman dan pengiriman menjadi lebih efektif dan efisien ketepatan barang sampai ditujuan. Adapun faktor yang mendukung pengiriman barang yang baik di pelabuhan sebagai berikut:

1. Infrastruktur fisik seperti dermaga, peralatan bongkar muat, dan fasilitas penyimpanan.
2. Sistem informasi dan teknologi yang digunakan.
3. Prosedur operasional dan administrasi.
4. Koordinasi antara berbagai pihak berkepentingan.
5. Faktor eksternal seperti cuaca dan kondisi pasar global.

3.2 Proses Bongkar Muat (*Loading dan Unloading*)

Menurut (Kholdun et al., 2018), kegiatan bongkar muat adalah kegiatan memindahkan barang dari dan atas ke kapal, meliputi pembongkaran barang dari palka kapal ke dermaga atau sebaliknya (*stevedoring*), pemindahan barang dari dermaga ke gudang dan lapangan penumpukan atau sebaliknya (*cargodoring*), dan pengambilan barang dari gudang dan lapangan ke truk atau sebaliknya (*receiving/delievery*).

Proses bongkar muat atau *loading* dan *unloading* merupakan aktivitas penting dalam operasional pelabuhan yang mencakup perpindahan barang dari kapal ke darat atau sebaliknya. Efisiensi proses bongkar muat sangat bergantung pada peralatan yang

digunakan, keterampilan operator, koordinasi antara berbagai pihak, dan sistem penjadwalan yang efektif. Faktor yang mempengaruhi kinerja proses pemindahan barang *redpack* di pelabuhan, antara lain:

1. Fasilitas akses ke kapal.
2. Sistem informasi dan komunikasi yang digunakan.
3. Keterampilan dan produktivitas tenaga kerja.
4. Prosedur administratif dan dokumentasi.
5. Kondisi cuaca dan faktor lingkungan lainnya.

3.3 Keterlambatan Kapal dan Dampaknya

Keterlambatan kapal (*vessel delay*) merupakan salah satu permasalahan umum dalam transportasi laut dan operasional pelabuhan. Menurut (Verawati et al., 2022), keterlambatan adalah waktu yang terbuang percuma, baik karena hal yang sulit dihindari atau hal yang sebenarnya bisa dicegah.

Keterlambatan proses bongkar muat berdampak langsung pada lama waktu kapal di pelabuhan untuk menyelesaikan kegiatan bongkar muat. Lebih dari itu, keterlambatan dapat menyebabkan keberangkatan kapal tertunda dan antrean kapal semakin panjang. Menganalisis dampak keterlambatan kapal terhadap rantai logistik dan menemukan bahwa keterlambatan dapat menyebabkan efek domino yang mempengaruhi seluruh rantai pasok. Dampak tersebut meliputi:

1. Peningkatan biaya operasional.
2. Keterlambatan pengiriman ke pelanggan akhir.
3. Gangguan pada jadwal operasional pelabuhan.
4. Penurunan tingkat kepuasan pelanggan.
5. Kebutuhan penyesuaian jadwal dan rencana logistik secara mendadak.

Strategi mitigasi terhadap dampak keterlambatan kapal meliputi perencanaan *buffer time* (waktu tambah yang dialokasikan karena keterlambatan atau penundaan suatu proses), diversifikasi moda transportasi, sistem komunikasi yang efektif, dan fleksibilitas dalam penjadwalan.

3.4 Metode Analisis Data

Menurut (Septiani et al., 2020), pengertain analisis adalah aktifitas berpikir untuk menguraikan sesuatu yang bersifat umum menjadi bagian-bagian sehingga dapat dikenali sebuah tanda dari komponen tersebut, relasi satu sama lain dan kegunaan satu per satu dalam satu keseluruhan yang selaras serta dapat mengatasi atau menguraikan dari suatu bagian menjadi bagian terkecil. Metode yang digunakan dalam penelitian ini adalah metode *Fishbone* dan SWOT.

1. Analisis *Fishbone*

Menurut (Ramadhani, 2023), Metode *Fisbone* digunakan dalam penelitian ini untuk menjabarkan penyebab suatu masalah dalam suatu kondisi yang lebih kecil, yang kemudian dapat dianalisis untuk menemukan penyebab utama. Berfungsi untuk mengetahui dan meengidentifikasi penyebab yang dapat timbul dari efek yang spesifik serta membagi akar dari penyebabnya. Disebut *fishbone* karena bentuk diagram membentuk tulang ikan, dan masalah utama diletakkan dikepala ikan.

Analisis *Fishbone* digunakan sebagai alat untuk mengidentifikasi faktor yang menyebabkan kesalahan dalam pengiriman barang dengan menghasilkan rekomendasi pengelolaan yang efektif dan efisien untuk PT Sarana Bandar Logistik dalam pengiriman barang *redpack*. Hasil dari analisis *fishbone* adalah peta visual yang jelas yang menunjukkan hubungan antara masalah utama dengan faktor-faktor yang berpotensi menyebabkannya. Dengan cara ini, dapat diidentifikasi masalah kecil yang mempengaruhi masalah utama.

Tujuan menggunakan analisis *fishbone* yaitu untuk memfokuskan pada akar penyebab masalah, bukan hanya gejalanya. Dengan menemukan penyebab mendasar, penulis dapat menemukan solusi yang efektif untuk mencegah masalah tersebut dapat terulang lagi dimasa depan. Kelebihan analisis *fishbone* yaitu kesederhanaan dan kemampuan untuk memvisualisasikan faktor penyebab secara sistematis. Ini dapat melibatkan berbagai perspektif. Dan analisis ini dapat mencegah *trial and eror* karena dapat membuat *waste time*.

2. Analisis SWOT

Analisis SWOT adalah identifikasi berbagai faktor sistematis untuk merumuskan strategi. Analisis ini didasarkan pada hubungan atau interaksi antara unsur-unsur internal, yaitu kekuatan dan kelemahan, terhadap unsur-unsur eksternal yaitu peluang dan ancaman. Analisis SWOT dalam penelitian ini digunakan untuk memperoleh pandangan dasar mengenai strategi yang diperlukan dalam mencapai suatu tujuan tertentu, dalam hal ini pengkajian tentang upaya-upaya yang dapat dijadikan solusi alternatif dalam pengelolaan dan pengembangan solusi yang strategis (Zahra et al., 2024).

Dalam analisis SWOT menggunakan model dengan melakukan analogi terhadap faktor eksternal dan faktor internal yang didalamnya berisi *strength* (Kekuatan), *weakness* (Kelemahan), *opportunity* (Peluang) dan *threats* (Ancaman).

3. IFAS dan EFAS

Dalam perhitungan IFAS dan EFAS ditentukan dua hal yaitu bobot dan rating. Pemberian rating dilakukan agar dapat menentukan efektifitas dengan rating *strengths* 1 = tidak efektif, hingga 4 = sangat efektif. Rating *weakness* 1 = sangat lemah, hingga 4 = sangat kuat mengurangi kelemahan. Setelah itu menghitung skor total dengan rumus sebagai berikut.

$$\text{Skor Total} = \text{Bobot} \times \text{Rating}$$

(Cahyo Gumilang, 2021)

Lalu setelah seluruhnya dijumlahkan, total nilai tersebut akan menjadi total skor IFAS dan EFAS.

3.5 Penelitian Terdahulu

Beberapa penelitian terdahulu telah membahas aspek-aspek yang berkaitan dengan operasional pengiriman di Pelabuhan Tanjung Priok dan manajemen logistik di pelabuhan secara umum. Berikut adalah beberapa penelitian yang relevan yang menjadi rujukan dalam penelitian ini dapat dilihat pada Tabel 3.1

Tabel 3.1 Penelitian Terdahulu

Peneliti	Judul	Metode	Hasil
(Goleman et al., 2019)	Analisa Faktor-Faktor Yang Menyebabkan Kesalahan Pengiriman Barang Dari Gudang (Studi Kasus: PT. NIRO CERAMIC SALES INDONESIA)	Metode <i>Five Ways</i> dan <i>Fishbone</i>	Hasil penelitian ini menunjukkan bahwa kesalahan pengiriman produk akhir dari gudang ke pelanggan disebabkan oleh manusia (karyawan tidak memiliki pelatihan yang cukup dan tidak memiliki jam kerja yang cukup) dan metode (kurangnya <i>Standart Operating Procedure</i> , ada perintah aturan pengecualian untuk pelanggan setia dan order permintaan bahan selalu sangat dibutuhkan), bahkan untuk media atau faktor lingkungan tidak cukup pencahayaan dan kondisi bangunan dalam ruangan tidak benar mengelola.
(Zahra et al., 2024)	Pengembangan Kualitas Pelayanan Jasa Pengiriman Barang pada PT Pos	Metode analisis deskriptif, analisis	Melalui tabel IFAS dan EFAS kemudian dituangkan ke dalam diagram analisis SWOT maka dapat diketahui bahwa posisi

Peneliti	Judul	Metode	Hasil
	Indonesia (Persero) KCU Bandung	SWOT, analisis IFAS dan analisis EFAS	perusahaan berada pada kuadran I artinya PT Pos Indonesia berada pada keadaan lingkungan yang kuat dan potensial. Jadi, disarankan PT Pos Indonesia untuk menggunakan strategi SO (<i>Streghht-Opportunity</i>). Adapun strategi untuk meningkatkan kualitas pelayanan, yaitu dengan meningkatkan pelayanan, mempertahankan SOP yang sudah ada dan melakukan pembaharuan pada SOP alur pengiriman barang untuk kiriman degan jarak dekat, dan melakukan penataan kembali pada fasilitas layanan agar menciptakan lingkungan yang nyaman dan aman.
(Damayani et al., 2023)	Strategi Pelayanan Prima Pengiriman Barang Pada PT. POS INDONESIA (PERSERO)	Metode kualitatif deskriptif dan analisis SWOT	Melalui tabel IFAS dan tabel EFAS yang dimasukkan ke dalam diagram analisis SWOT dapat diketahui bahwa poisisi perusahaan berada pada kuadran I sehingga kekuatan yang dimiliki PT. Pos Indonesia dapat dimanfaatkan sebagai peluang yang ada. Strategi yang direkomendasikan berdasarkan

Peneliti	Judul	Metode	Hasil
			posisi perusahaan adalah strategi SO yaitu perlu untuk memperbaiki SOP yang sudah ada dan meningkatkan fasilitas layanan untuk konsumen lebih nyaman.
(Ramadhani, 2023)	Analisis Keterlambatan Pengiriman Barang Sampai Ke Konsumen di Kantor Pos Bandar Lampung Menggunakan Metode <i>Fishbone</i>	Metode <i>Fishbone</i>	Dari hasil analisis data dengan <i>fishbone</i> diagram, maka dapat ditarik kesimpulan bahwa diperoleh aspek-aspek faktor terjadinya keterlambatan dalam pengiriman dokumen, barang ataupun lainnya dalam Kantor Pos Bandar Lampung. Dalam hal bahan yang digunakan sehingga pemecah masalahnya dilakukan
			perawatan rutin, kantung, plastik dan seal yang digunakan sering kali stocknya kurang sehingga pemecah masalahnya pihak manajemen selalu mengecek dan melaporkan stocknya tersebut.
(Ungusari, 2015)	Analisis Faktor Penyebab Keterlambatan Pengiriman Barang Di PT KN SIGMA TRANS Dengan	<i>Seven Tools</i> , <i>Fishbone</i> , dan SWOT	Memperbaiki <i>service</i> yang telah ada agar tidak terjadi keterlambatan. Memberikan sikap yang profesional untuk membangun suatu kerjasama yang baik dengan <i>customer</i> . Bertanggungjawab secara penuh

Peneliti	Judul	Metode	Hasil
	Menggunakan Metode Seven Tools		apabila terjadi keterlambatan yang disebabkan oleh keterlambatan dalam melengkapi dokumen, maupun barang hilang.
(Haryono & Sari, 2015)	Analisis Faktor Penyebab Keterlambatan Pengiriman Barang Di PT KN SIGMA TRANS Dengan Menggunakan Metode <i>Seven Tools</i>	<i>Seven Tools</i> , SWOT <i>Analysis</i>	Hasil pengelolaan data dan analisis dari penelitian yang telah dilakukan penulis di PT KN SIGMA TRANS maka diambil beberapa kesimpulan, yaitu sebagai berikut: <ol style="list-style-type: none"> 1. Faktor yang menyebabkan terjadinya keterlambatan pada proses pengiriman impor via udara. 2. Tindakan yang harus dilakukan oleh PT KN SIGMA TRANS untuk memperbaiki keterlambatan.

(sumber: penulis, 2025)

Berdasarkan tinjauan terhadap penelitian terdahulu, bisa disimpulkan bahwa:

1. Analisis komprehensif yang mencakup tiga aspek utama: perjalanan saat pengiriman barang, proses bongkar muat, dan penanganan keterlambatan.
2. Pendekatan yang mengintegrasikan perspektif operasional harian dengan strategi mitigasi terhadap berbagai kendala yang dihadapi dalam pengiriman *redpack*.
3. Metodologi penelitian yang menggabungkan analisis *Fishbone* dan SWOT untuk memberikan penjelasan yang lebih detail mengenai masalah dan solusi potensial.