

LAPORAN KERJA PRAKTIK / MAGANG

**IDENTIFIKASI RISIKO PADA PROSES *OUTGOING* DI PT
ANGKASA PURA LOGISTIK SEMARANG MENGGUNAKAN
METODE *HOUSE OF RISK (HOR)***

Oleh :

Anida Wafiq Adawiyah

NPM : 16119007



**PROGRAM STUDI MANAJEMEN LOGISTIK
SEKOLAH TINGGI MANAJEMEN LOGISTIK INDONESIA**

BANDUNG

(2021 / 2022)

**IDENTIFIKASI RISIKO PADA PROSES *OUTGOING* DI PT
ANGKASA PURA LOGISTIK SEMARANG MENGGUNAKAN
METODE *HOUSE OF RISK (HOR)***

LAPORAN KERJA PRAKTIK / MAGANG

Sebagai Salah Satu Syarat Untuk Memperoleh Gelar Sarjana
Manajemen Logistik, Sekolah Tinggi Manajemen Logistik (STIMLOG)

Oleh :

Anida Wafiq Adawiyah

NPM : 16119007



**PROGRAM STUDI MANAJEMEN LOGISTIK
SEKOLAH TINGGI MANAJEMEN LOGISTIK INDONESIA
BANDUNG
(2021 / 2022)**

HALAMAN PENGESAHAN

Naskah Laporan Kerja Praktik / Magang oleh mahasiswa:

Nama : Anida Wafiq Adawiyah

NPM : 16119007

Telah dipertahankan di depan Penguji Prodi manajemen logistik STIMLOG di Bandung:

Hari / Tanggal : Senin / 11 Juli 2022

Jam : 20.30 WIB

Menyetujui,
Dosen Pembimbing



(Ir. Tulus Martua Sihombing, M. T)

NIK 11577194

SURAT PERNYATAAN

SURAT KETERANGAN
APL. /TU.02/2022/BSRG-B

Yang bertanda tangan dibawah ini :

Nama : Rizky Erdasari
Jabatan : Branch Manager
Instansi : PT Angkasa Pura Logistik Kantor cabang Semarang

Dengan ini menerangkan dengan sebenarnya bahwa:

Nama : Aninda Wafiq Adawiyah
NIM : 16119007
Instansi : Sekolah Tinggi Manajemen Logistik Indonesia

Bahwa yang bersangkutan telah melaksanakan kegiatan On Job Training (OJT) terhitung selama 1(satu) bulan mulai tanggal 12 Juli s/d 15 Agustus 2022 di PT Angkasa Pura Logistik Kantor Cabang Semarang.


Demikian surat keterangan ini dibuat untuk dipergunakan sebagaimana mestinya.

Semarang, 29 Agustus 2022

a.n BRANCH MANAGER

- u.b

PLT BUSSINNES SUPPORT MANAGER


RIZKY ERDASARI

UCAPAN TERIMA KASIH

Puji syukur kehadirat Allah SWT atas rahmat-nya, yang telah memberikan kekuatan kepada penulis untuk dapat menyelesaikan laporan kerja praktek yang berjudul "Identifikasi Risiko Pada Proses Outgoing di PT Angkasa Pura Logistik Semarang Menggunakan Metode House Of Risk (HOR)." Dalam proses penyusunan ini tentunya banyak sekali pihak yang membantu penulis, baik secara langsung maupun tidak langsung. Dari hati yang terdalam, penulis menyampaikan ucapan terima kasih yang sebesar-besarnya kepada:

1. Allah SWT atas semua karunia, kesehatan, kebahagiaan yang diberikan kepada penulis sehingga penulis dapat menyelesaikan Laporan Kerja Praktik / Magang ini dengan sangat baik.
2. Kedua Orang tua dan keluarga penulis yang selalu memberikan *support* baik secara lahir maupun bathin, selalu memberika do'a yang tak pernah terputus, sehingga penulis dapat menyelesaikan Laporan KP / M ini dengan sangat baik.
3. Bapak Ir. Tulus Martua Sihombing, M. T selaku dosen pembimbing saya yang selalu sabar dan juga selalu mengarahkan saya selama masa bimbingan berlangsung sampai penulis dapat menyelesaikan Laporan KP / M ini dengan baik.
4. Bapak Elfi Sudjarmiko sebagai pembimbing lapangan di Terminal Kargo yang telah memebrrikan banyak sekali masukan dan palajaran selama menjalani Kerja Praktik / Magang kali ini.
5. Untuk seluruh karyawan kantor cabang Angkasa Pura Logistik Semarang serta karyawan terminal kargo sangat berterimakasih atas ilmu yang telah diberikan selama KP / M ini.
6. Anak kost *Siirkel Parallelogram* yang selalu memberikan *support* secara berkala.

Semarang, 16 Agustus 2022

Anida Wafiq Adawiyah

ABSTRAK

PT Angkasa Pura Logistik Semarang merupakan bagian dari perkembangan bisnis PT Angkasa Pura 1 yang dimana PT Angkasa Pura 1 bergerak di bidang lalu lintas udara dengan besarnya peluang mereka di bidang udara maka mereka membuat anak perusahaan yaitu PT Angkasa Pura logistic yang bergerak di bidang logistic pengiriman barang menggunakan kargo yang memiliki banyak kerja sama dengan pihak ekspedisi pengiriman barang lain yang membutuhkan pengiriman menggunakan kargo. Kegiatan ini sangat bermanfaat untuk menambah wawasan mengenai logistic dan menambah pengetahuan bagaimana system pengiriman kargo dilaksanakan. Kegiatan yang dilakukan di PT Angkasa Pura Logistik Semarang ini cukup banyak dimulai dengan loading/unloading barang, proses *outgoing* dan *incoming*, pengecekan nomor SMU, penginputan data *airlane* serta data kedalam system sitek G2 dan dikirimkan kepada pihak *administrasi* dan *finance*, pengiriman dan penerimaan barang baik domestic maupun internasional. Namun pada setiap proses tidak selalu terjadi dengan mulus maka dengan timbulnya masalah akan memberikan resiko yang berdampak pada proses yang sedang berjalan. Dengan mengetahui berbagai resiko yang telah terjadi maka dapat dilakukan identifikasi resiko untuk mencari penyelesaian agar setiap proses yang terjadi kembali berjalan lancar dan tidak menyebabkan kerugian besar yang mungkin di alami oleh perusahaan.

Keywords : pengiriman, identifikasi resiko, proses outgoing, PT Angkas Pura Logistik

KATA PENGANTAR

Puji dan syukur kepada Tuhan Yang Maha Esa, yakni Allah SWT atas segala limpahan sehingga penulis dapat menyelesaikan Laporan Kerja Praktik / Magang (KP/M) yang berjudul “Identifikasi Risiko Pada Proses Outgoing di PT Angkasa Pura Logistik Semarang Menggunakan Metode House Of Risk (HOR)” dengan keadaan baik dan tepat waktu.

Adapun penulisan Laporan KP/M ini dibuat untuk memenuhi salah satu mata kuliah yang ada pada program studi Manajemen Logistik, yakni Mata Kuliah Kerja Praktik / Magang.

Dengan Keberhasilan penyusunan laporan ini , penulis mengucapkan terimakasih atas bantuan yang telah diberikan oleh :

1. Bapak Ir. Tulus Martua Sihombing, M. T sebagai dosen pembimbing.
2. Bapak Elfi Sudjarmiko sebagai pembimbing lapangan.

Tujuan penulis membuat Laporan KP/M ini yakni untuk menambah pengetahuan, baik bagi penulis maupun pembaca.

Saya sebagai penulis laporan ini menyadari bahwasanya Laporan KP/M ini belum sempurna masih banyak kekurangan yang terdapat dalam laporan ini. Tetapi, penulis sudah sangat berusaha dengan maksimal dalam menyusun Laporan PK/M ini. Meskipun demikian, penulis berharap Laporan KP/M ini dapat bermanfaat bagi para pembaca dan kita semua. Akhir kata saya ucapkan terimakasih

Semarang, 16 Agustus 2022

Anida Wafiq Adawiyah

DAFTAR ISI

HALAMAN PENGESAHAN	iii
SURAT PERNYATAAN	iv
UCAPAN TERIMA KASIH	v
ABSTRAK.....	vi
KATA PENGANTAR	vii
DAFTAR ISI	viii
DAFTAR TABEL	x
DAFTAR GAMBAR	xi
DAFTAR LAMPIRAN.....	xii
BAB I PENDAHULUAN	I-1
1.1 Gambaran Umum Perusahaan.....	I-1
1.2 Sejarah Perusahaan.....	I-1
1.3 Struktur Organisasi Perusahaan	I-3
1.4 <i>Job Description</i>	I-4
a. <i>General Manager</i>	I-4
b. <i>Cargo Service Manager</i>	I-4
c. <i>Bussiness Support</i>	I-4
d. <i>Cargo Service Supervisor</i>	I-4
e. <i>Acceptance</i>	I-4
f. <i>AVSEC</i>	I-4
g. <i>Operator Forklift</i>	I-5
h. <i>Transporter</i>	I-5
1.5 Lokasi Perusahaan	I-5
BAB II PROSES PRODUKSI /PROSES KERJA (ALUR KERJA)	II-1
2.1 <i>Flow Chart</i> Proses Operasi.....	II-1
2.2 Ruang Lingkup.....	II-3
2.3 <i>Flow Map</i> Proses Kerja.....	II-3
BAB III.....	III-1
ANALISIS MASALAH DAN PEMECAHAN MASALAH	III-1
3.1 Jastifikasi permasalahan yang ada selama KP/M.....	III-1
3.2 Pemecahan masalah diformulasikan secara deskriptif analisis.....	III-1

3.2.1	Mengidentifikasi Kejadian Resiko	I-2
3.2.2	Mengidentifikasi Agen Resiko	III-2
3.2.3	<i>House Of Risk Fase 1</i>	III-3
3.2.4	<i>House Of Risk Fase 2</i>	III-4
3.2.5	Kesimpulan.....	III-5
BAB IV	.....	IV-1
PENUTUP	.....	IV-1
4.1 Deskripsi KP/M	.....	IV-1
4.1.1	<i>Terminal Kargo Warehouse Incoming</i>	<i>IV-1</i>
4.1.2	<i>Terminal Kargo Warehouse Outgoing</i>	<i>IV-2</i>
4.1.3	<i>Acceptance</i>	<i>IV-2</i>
4.1.4	<i>Administrasi and Finance</i>	<i>IV-3</i>
4.2 Lampiran	.....	IV-3
DAFTAR PUSTAKA	.....	V-1

DAFTAR TABEL

Tabel 3. 1 Risk Event	I-2
Tabel 3. 2 Risk Agent.....	III-2
Tabel 3. 3 HOR Fase 1	III-3
Tabel 3. 4 Aksi Mitigasi	III-4
Tabel 3. 5 HOR Fase 2	III-5

DAFTAR GAMBAR

Gambar 1. 1 Logo Angkasa Pura Logistik.....	I-1
Gambar 1. 2 Struktur Organisasi Angkasa Pura Logistik	I-3
Gambar 1. 3 Struktur Organisasi Terminal Kargo	I-3
Gambar 1. 4 Lokasi Kantor Cabang APLog Semarang	I-5
Gambar 1. 5 Kantor Cabang APLog Semarang	I-6
Gambar 1. 6 Lokasi Terminal Kargo Bandar Udara Jendral Ahmaad Yani	I-6
Gambar 1. 7 Terminal Kargo Bandara Jendral Ahmad Yani	I-6
Gambar 2. 1 Flow Chart Proses Operasi Terminal Kargo Outgoing	II-1
Gambar 2. 2 Kantor EMPU Bandara Jendral Ahmad Yani	II-2
Gambar 2. 3 Flow Map Proses Kerja Terminal Kargo Outgoing	II-3
Gambar 3. 1 Langkah-langkah Penyelesaian Masalah.....	III-1
Gambar 4. 1 Penginputan Data Incoming	IV-1
Gambar 4. 2 Proses Penimbangan Barang Outgoing.....	IV-2
Gambar 4. 3 Pengecekan Barang Incoming.....	IV-2
Gambar 4. 4 Pengangkutan Barang Incoming Oleh EMPU.....	IV-3

DAFTAR LAMPIRAN

Lampiran 1. 1 Proses Unloading Barang dari Kargo Pesawat.....	V-3
Lampiran 1. 2 Proses Pengangkutan Barang Oleh Groun Handling.....	IV-4
Lampiran 1. 3 Gerobak Ground Hndling Untuk Pengerkutan Barang.....	IV-4
Lampiran 1. 4 Pengangkutan Barang Dari Terminal Kargo.....	IV-4
Lampiran 1. 5 Terminal Kargo Domestik/Internasional.....	IV-5
Lampiran 1. 6 Kedatangan Barang Impor ke Terminal Kargo Semarang.....	IV-5
Lampiran 1. 7 Pelatihan Penggunaan APAR.....	IV-5
Lampiran 1. 8 Pemeriksaan Suhu Tubuh Sebelum Masuk Terminal Kargo.....	IV-6
Lampiran 1. 9 Pemeriksaan dan Perawatan Forklift.....	IV-6
Lampiran 1. 10 Pengangkutan Barang Menggunakan Forklift.....	IV-6
Lampiran 1. 11 Sertifikat OJT APLog Semarang.....	IV-7
Lampiran 1. 12 Lembar Penilaian Pembimbing Lapangan.....	IV-8
Lampiran 1. 13 Report Progress KP Lapangan.....	IV-13
Lampiran 1. 14 Surat Penerimaan Magang di APLog Semarang.....	IV-14

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Gambaran Umum Perusahaan

PT. Angkasa Pura I (persero) atau yang biasa disebut dengan API adalah perusahaan yang menjadi bagian dari Badan Usaha Milik Negara (BUMN) yang pelayanannya bergerak di bidang lalu lintas udara dan bisnis bandar udara dengan keuntungan tersebut API membuat anak perusahaan yang bergerak di bidang logistik untuk memperluas bisnisnya yaitu PT. Angkasa Pura Logistik (APLog) didirikan pada 5 Januari 2012 dan berkembang pesat sebagai perusahaan logistic terbaik di Indonesia. APLog dulunya berfungsi sebagai Strategic Bussiness Unit (SBU) untuk mendukung operasi bandara. Kemudian APLog beralih menjadi perusahaan yang bergerak dibidang rantai pasok Indonesia dengan transportasi dan kegiatan logistic terbaik yang ditunjang oleh teknologi yang telah dimiliki. Melalui jaringan global yang telah dimiliki,



Gambar 1. 1 Logo Angkasa Pura Logistik

APLog kini mampu memberikan kualitas pelayanan terbaik secara terus menerus dengan melakukan peningkatan layanan konsumen dan keselamatan penerbangan guna untuk memberikan rasa nyaman, aman serta keakuratan dalam memberikan solusi ataupun ide dalam pemecahan masalah demi tercapainya rasa puas dari customer. APLog hadir dengan pelayanan yang terintegrasi di moda angkutan darat, laut dan udara serta ditunjang dengan adanya sertifikasi Pengusaha Pengurusan Jasa Kepabeanan (PPJK) yang berguna menjalankan proses customs yang diimbangi dengan kemampuan Cargo Handling yang handal untuk memastikan keamanan dan keselamatan barang kargo customer. APLog juga menangani pengelolaan warehousing, cargo handling serta X-ray untuk melengkapi service terbaik kepada para customernya.

1.2 Sejarah Perusahaan

PT. Angkasa Pura I dikenal juga dengan sebutan Angkasa Pura Airport. Angkasa Pura I merupakan sebagai pelopor perusahaan kebandar udaraan secara komersil di Indonesia dimulai sejak tahun 1962. Waktu Presiden RI Soekarno baru pulang dari Amerika Serikat, Beliau mengungkapkan keinginannya kepada Menteri Perhubungan dan Menteri Pekerjaan Umum agar lapangan terbang di Indonesia dapat setara dengan lapangan terbang di negara maju. Pada tanggal 15 November 1962 terbit Peraturan Pemerintah (PP) Nomor 33 Tahun 1962 mengenai Pendirian Perusahaan Negara (PN) Angkasa Pura Kemayoran. Tugas utamanya adalah untuk mengelola dan mengusahakan Pelabuhan Udara Kemayoran di Jakarta yang saat itu merupakan satu-satunya bandar udara Kemayoran. Bandar Udara International yang melayani penerbangan dari dan ke luar negeri selain penerbangan domestik.

Setelah melalui masa transisi selama dua tahun, terhitung sejak 20 Februari 1964 PN Angkasa Pura Kemayoran resmi mengambil alih secara penuh aset dan operasional Pelabuhan Udara Kemayoran Jakarta dari Pemerintah RI. Tanggal 20 Februari 1964 itulah yang kemudian ditetapkan sebagai hari jadi perusahaan. Pada tanggal 17 Mei 1965, berdasarkan PP Nomor 21 tahun 1965 tentang Perubahan dan Tambahan PP Nomor 33 Tahun 1962, PN Angkasa Pura Kemayoran berubah nama menjadi PN Angkasa Pura, dengan maksud untuk lebih membuka kemungkinan mengelola bandar udara lain di wilayah Indonesia. Secara bertahap, Pelabuhan Udara Ngurah Rai - Bali, Halim Perdanakusumah (Jakarta), Polonia (Medan), Juanda (Surabaya), Sepinggan (Balikpapan), dan Sultan Hasanuddin (Ujungpandang) kemudian berada dalam pengelolaan PN Angkasa Pura.

Selanjutnya, berdasarkan PP Nomor 37 tahun 1974, status badan hukum perusahaan diubah menjadi Perusahaan Umum (Perum). Dalam rangka pembagian wilayah pengelolaan bandar udara, berdasarkan PP Nomor 25 Tahun 1987 tanggal 19 Mei 1987, nama Perum Angkasa Pura diubah menjadi Perusahaan Umum Angkasa Pura I. Hal ini sejalan dengan dibentuknya Perum Angkasa Pura II yang secara khusus bertugas untuk mengelola Bandar Udara Soekarno-Hatta dan Bandar Udara Halim Perdanakusuma. (Sumber: Arsip PT. Angkasa Pura I Bandara Internasional Yogyakarta).

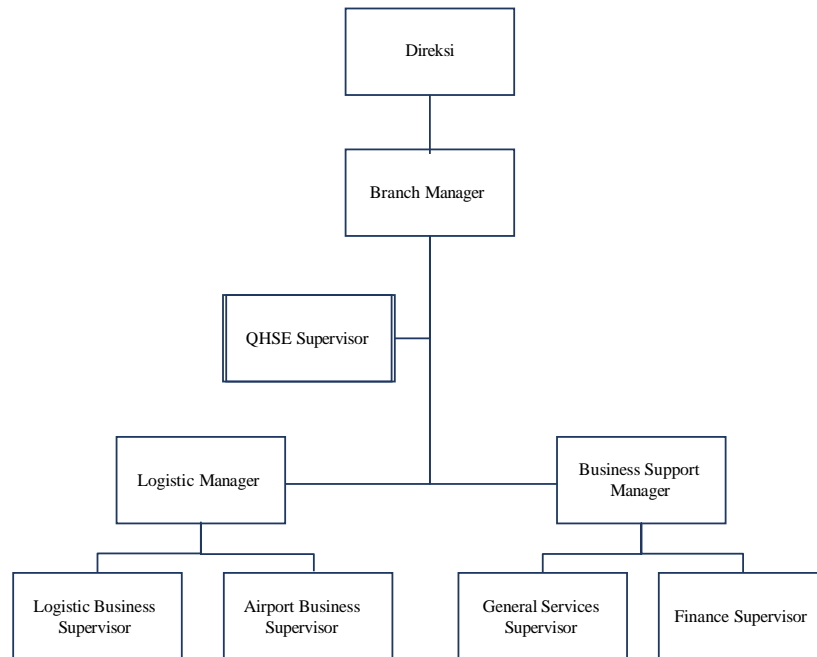
Kemudian, berdasarkan PP Nomor 5 Tahun 1992, bentuk Perum diubah menjadi Perseroan Terbatas (PT) yang sahamnya dimiliki sepenuhnya oleh Negara Republik Indonesia sehingga namanya menjadi PT Angkasa Pura I (Persero). Saat ini, Angkasa Pura Airports mengelola 15 (lima belas) bandara di kawasan tengah dan timur Indonesia, yaitu:

1. Bandar Udara Internasional Ngurah Rai, Bali
2. Bandar Udara Internasional Juanda, Surabaya
3. Bandar Udara Internasional Adi Sumarmo, Surakarta
4. Bandar Udara Adisutjipto, Yogyakarta
5. Bandar Udara Internasional Ahmad Yani, Semarang
6. Bandar Udara El Tari, Kupang
7. Bandar Udara Frans Kaisepo, Biak
8. Bandar Udara Internasional Sultan Hasanuddin, Makassar
9. Bandar Udara Internasional Pattimura, Ambon
10. Bandar Udara Internasional Sam Ratulangi, Manado
11. Bandara Sultan Aji Muhammad Sulaiman Sepinggan – Balikpapan
12. Bandara Syamsudin Noor – Banjarmasin
13. Bandara Internasional Yogyakarta - Kulon Progo
14. Bandara Sentani – Jayapura
15. Bandara Internasional Lombok - Lombok Tengah

Selain itu, Angkasa Pura Airports saat ini memiliki 5 (lima) anak perusahaan, yaitu PT Angkasa Pura Logistik, PT Angkasa Pura Properti, PT Angkasa Pura Suport, PT Angkasa Pura Hotel, dan PT Angkasa Pura Retail. (Sumber : Arsip PT. Angkasa Pura I Bandara Internasional Semarang).

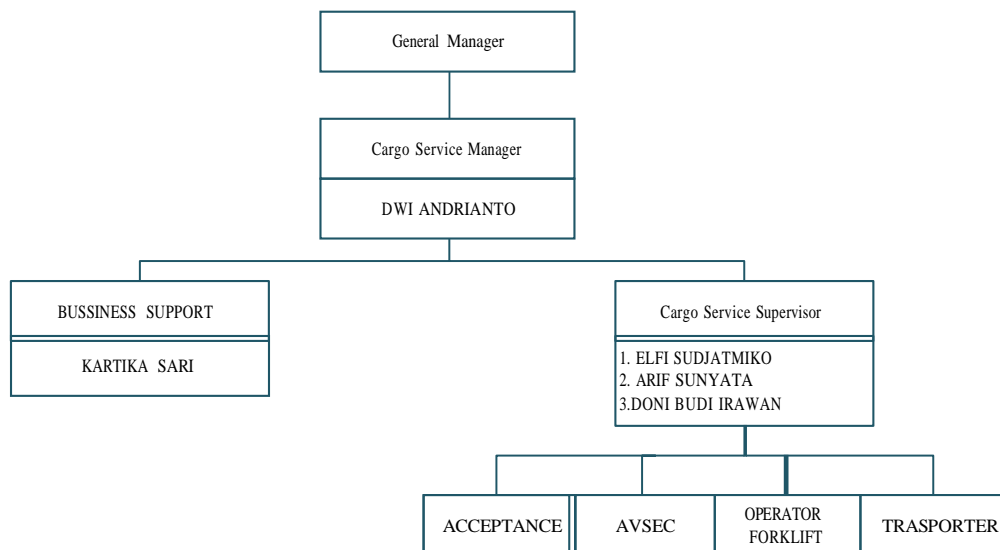
1.3 Struktur Organisasi Perusahaan

Dalam menjalankan operasional sebuah perusahaan perlu memiliki sebuah struktur organisasi seperti pada Gambar 1.2 Struktur Organisasi Perusahaan PT Angkasa Pura Logistik secara keseluruhan seperti berikut:



Gambar 1. 2 Struktur Organisasi Angkasa Pura Logistik

Sedangkan untuk struktur organisasi Perusahaan PT Angkasa Pura Logistik bagian Terminal Kargo seperti pada Gambar 1.3 berikut:



Gambar 1. 3 Struktur Organisasi Terminal Kargo

1.4 Job Description

Ada beberapa bagian yang terdapat pada PT Angkasa Pura Logistik bagian Terminal Kargo khususnya bagian operasional yaitu:

a. **General Manager**

General manager bertugas dalam melaksanakan rencana perusahaan sebagai perwakilan di terminal kargo yang membantu direksi dalam tanggung jawab mengendalikn area fungsional yang terdapat di dalam terminal kargo.

b. **Cargo Service Manager**

Cargo service manager adalah orang yang bertanggung jawab dalam setiap kegiatan yang terjadi di terminal kargo sehari-hari dimana cargo service manager adalah orang yang bertanggung jawab atas keputusan operasional dan mengkoordinasi setiap kegiatan yang terjadi di dalam terminal kargo. Untuk meminimalisir terjadinya masalah cargo service managerlah yang selalu mengkoordinir setiap kegiatan transaksi yang terjadi pada terminal kargo.

c. **Bussiness Support**

Bussiness support merupakan orang yang bertanggung jawab dalam mengelola data yang ada pada setiap transaksi yang terjadi didalam terminal kargo bussiness support juga menjadi tangan kanan terminal kargo yang berperan dalam melakukan janji temu dengan perusahaan yang ingin bekerja sama serta menerima pemesanan kargo customer melalui telepon.

d. **Cargo Service Supervisor**

Cargo service supervisor adalah orang yang mengawasi kinerja para acceptance dan AVSEC dalam pengelolaan seluruh proses yang terjadi di dalam terminal kargo, serta terus melakukan monitoring dan pengawasan pada setiap proses yang dikerjakan oleh para karyawan untuk memaksimalkan kinerja terminal kargo dan memperkecil segala resiko yang mungkin terjadi.

e. **Acceptance**

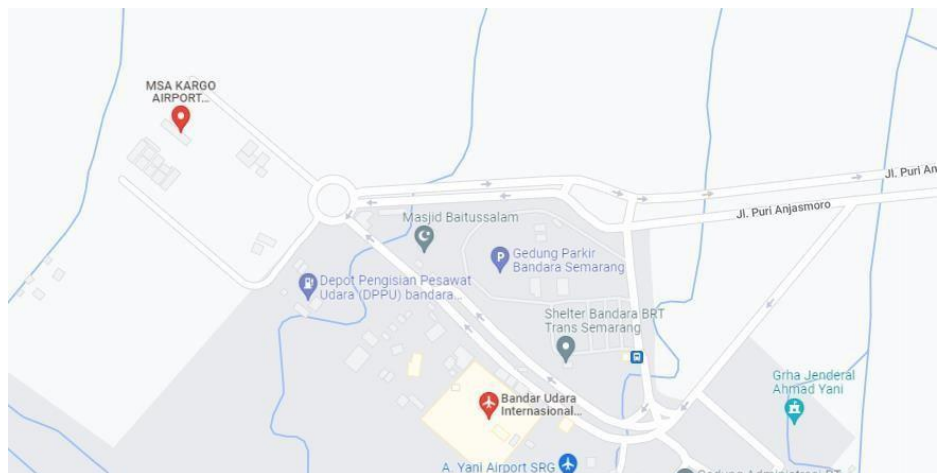
Acceptance bertugas memastikan jumlah barang yang datang sesuai dengan manifest yang ada serta mengukur ulang volume barang untuk kesesuaian jumlah berat barang yang datang apakah sesuai dengan SMU yang tertera agar tidak terdapat perbedaan data barang datang dengan data yang telah ada di aplikasi sebelum dikirimkan kepada pihak kasir dan pengeluaran kwitansi dilakukan. Hal tersebut dilakukan agar tidak terjadinya pembayaran double kepada pihak empu ataupun kerugian pada pihak PT Angkasa Pura Logistik Semarang. Selain itu acceptaance juga harus memastikan barang datang ataupun keluar dalam keadaan baik, jika ada barang yang kemasannya rusak acceptance harus memberitahu pihak avsec untuk menginfokan baik itu ke pihak shipper atau pihak maskapai jika ada barang datang ataupun keluar yang mengalami kerusakan saat datang ke terminal kargo.

f. **AVSEC**

Merupakan security bandara yang bekerja memastikan barang yang melewati Terminal Kargo adalah barang yang tidak berbahaya dimana terdapat kesesuaian data



Gambar 1. 5 Kantor Cabang APLog Semarang



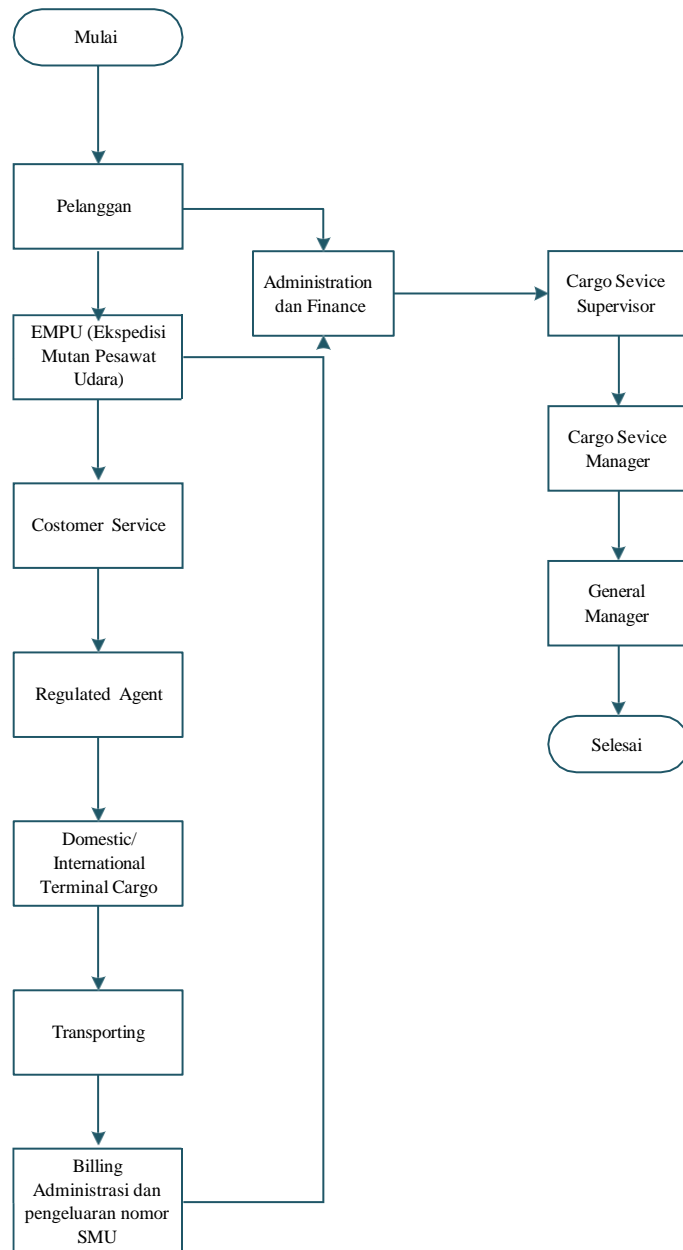
Gambar 1. 6 Lokasi Terminal Kargo Bandar Udara Jendral Ahmaad Yani



Gambar 1. 7 Terminal Kargo Bandara Jendral Ahmad Yani

BAB II
PROSES PRODUKSI /PROSES KERJA
(ALUR KERJA)

2.1 Flow Chart Proses Operasi



Gambar 2. 1 Flow Chart Proses Operasi Terminal Kargo Outgoing

Dari Flow Chart diatas dapat dijelaskan bahwa alur proses operasi outgoing pada usaha PT Angkasa Pura Logistik Semarang yang berpatokan pada Gambar 2.1 diatas sebagai berikut :

1. Pelanggan pengiriman kargo biasanya adalah perusahaan ekspedisi yang bekerja sama dengan pihak EMPU yang sudah memiliki MOU seperti PT POS, JNE, JNT dan lainnya para pelanggan tersebut akan terlebih dahulu menghubungi pihak empu untuk memberikan data barang apa saja yang akan dikirim menggunakan kargo serta dokumen lengkap yang diperlukan jika dalam pengiriman tersebut terdapat barang DG, live animal, tumbuhan, atau barang lainnya yang membutuhkan dokumen penanganan khusus lainnya. Ada juga pelanggan perseorangan yang datang langsung ke customer service tapi sebelum data di input pelanggan akan di arahkan terlebih dahulu ingin menggunakan EMPU dari perusahaan apa sebab jika tidak memilih EMPU barang yang dikirim saat tiba di tujuan hanya akan tersimpan di Gudang Terminal Kargo karena tidak ada EMPU penanggung jawabnya dikarenakan EMPU merupakan pihak yang akan mengirimkann atau mengantar barang ke tempat tujuan.



Gambar 2. 2 Kantor EMPU Bandara Jendral Ahmad Yani

2. Setelah terjadi kesepakatan jumlah total barang yang akan dikirim EMPUIU akan menghubungi bagian Administrasi and Finance serta Customer Service. Disini EMPU menghubungi Administrasi and Finance untuk melakukan booking kargo dan customer Service untuk penginputan barang sehingga barang yang akan dikirim memiliki nomor SMU.
3. Kemudian barang akan dibawa kebagiaan Regulated Agent Untuk diperiksa kesesuaian dokumen dengan barang yang datang serta jumlah barang dan berat yang sama untuk memastikan barang dapat terkirim tepat waktu dan tidak delay barang harus lulus X-Ray dan kelengkapan dokumen.
4. Barang yang telah lulus X-Ray dan di anggap aman untuk pengiriman kargo maka barang akan di masukkan kedalam terminal kargo untuk menunggu pesawat yang akan mengangkut barang.
5. Jika pesawat pengangkutan muatan kargo telah mendarat maka barang akan dipindahkan menggunakan ground handling dimasukkan kedalam pesawat selama waktu perpindahan barang dari terminal kargo kedalam pesawat pelaksanaan tersebut akan di awasi oleh AVSEC.

6. Setelah transporting selesai dilaksanakan maka BTB akan keluar selanjutnya BTB tersebut di bawa kebagian Administrasi and Finance untuk dikeluarkan total pembayaran dan print kwitansi bayar.
7. Data yang ada di system administrasi tersebut akan langsung disampaikan kepada supervisor untuk pengecekan kesesuaian dan kemudian jika sudah benar data akan disampaikan kepada atasan untuk disetujui dan disimpan sebagai arsip perusahaan.

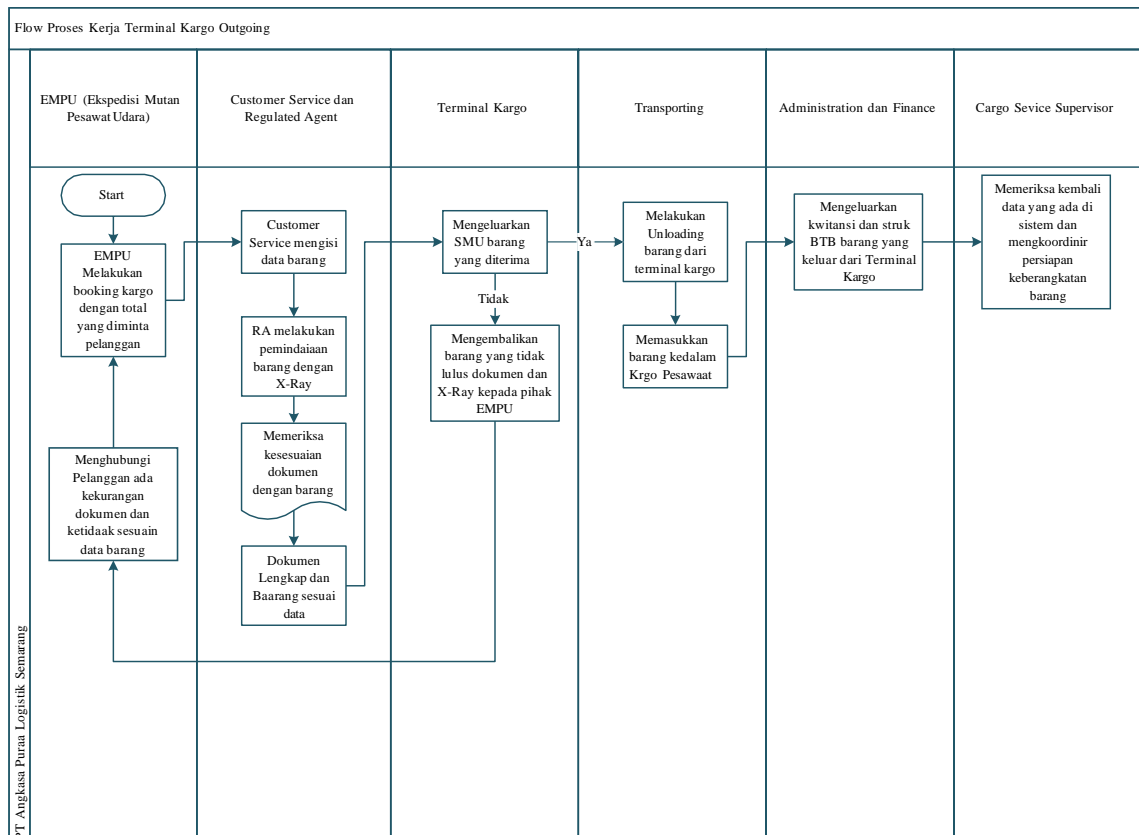
2.2 Ruang Lingkup

Lama waktu yang digunakan dalam proses Kerja Praktik/Magang terhitung dari tanggal 12 Juli 2022 hingga 16 Agustus 2022 dimana dalam sehari waktu kerja 8 jam dan 6 hari kerja. Mulai masuk kerja pukul 08.00 WIB pagi dan pulang pada pukul 16.00 WIB. Pelaksanaan KP tersebut dilaksanakan selama 1 bulan dimana setiap minggunya dilakukan pertukaran departemen, diantaranya:

1. Terminal Kargo Warehouse Incoming
2. Terminal Kargo Warehouse Outgoing
3. Acceptance
4. Administrasi and Finance

Dengan ditematakannya penulis pada setiap minggu di bidang yang berbeda penulis mengambil focus untuk melakukan identifikasi risiko pada proses outgoing di PT Angkasa Pura Logistik Semarang dengan menggunakan metode House of Risk (HOR).

2.3 Flow Map Proses Kerja



Gambar 2. 3 Flow Map Proses Kerja Terminal Kargo Outgoing

Dari Flow Map diatas dapat di deskripsikan alur proses kerja sesuai dengan Flowmap Gambar 2.3 sebagai berikut:

1. Empu melakukan booking kargo dengan total barang yang telah diberikan pelanggan sebelum itu empu akan terlebih dulu melakukan pengecekan barang dan dokumen sebelum di antar ke terminal kargo agar tidak terjadi offload.
2. Transporter akan melakukan unloading barang dari truk angkut EMPU ke Terminal kargo untuk di ukur dimensi serta dilakukan pengecekan keamanan dan dokumen juga di timbang beratnya untuk menyesuaikan barang datang dengan data yang terdapat pada system.
3. Customer service mengisi data barang terlebih dahulu dengan dibantu Regulated Agent dalam mengukur dimensi barang apakah sesuai dengan data yang diberikan. Jika data sesuai maka barang akan memasuki X-Ray dan jika lulus akan diterbitkan SMU dan BTB untuk melanjutkan transaksi.
4. Jika ternyata dimensi barang berlebih akan ada biaya tambahan dan barang tidak akan ikut penerbangan di hari yang sama dengan barang lain maka barang akan termasuk kedalam barang offload.
5. Setelah SMU keluar dan barang yang telah dipastikan aman bisa masuk kedalam gudang terminal kargo, jika ternyata barang tidak lulus maka akan dikembalikan kepihak EMPU untuk melengkapi dokumen dan melakukan booking ulang dengan ukuran dimensi yang sesuai dengan barang.
6. Barang yang lulus dan aman akan langsung di bawa kedalam terminal kargo dan dilanjutkan proses Unloading dari terminal kargo ke bandara dan dipindahkan langsung oleh Transporter ke kargo pesawat.
7. Proses pemindahan dari terminal kargo kedalam pesawat menggunakan bantuan dari groun handling untuk mempermudah perpindahan barang dari terminal kargo yang kemudian di bawa ke bandara untuk dilanjut pemindahan ke dalam pesawat.
8. Setelah barang masuk semua kedalam kargo pesawat pihak terminal kargo akan menginfokan pada pihak EMPU dan pihak EMPU akan langsung ke bagian administrasi untuk memberikan bukti bayar dan menunggu kasir memeriksa ulang sebelum kemudian mengeluarkan kwitansi.

9. Setelah kwitansi keluar maka EMPU tinggal menunggu info barang sampai. Hal tersebut akan di infokan langsung oleh supervisor sebab Supervisorlah yang mengawasi proses outgoing dari barang masuk terminal kargo sampai keluar terminal kargo.
10. Untuk barang yang tidak ikut dalam pengiriman sebab berat berlebih dan menjadi barang offload bisa disimpan di Gudang terminal kargo dengan biaya tambahan bisa juga di ambil oleh EMPU dan di infokan kembali pada pelanggan sebab barang tidak bisa di angkut.

BAB III

ANALISIS MASALAH DAN PEMECAHAN MASALAH

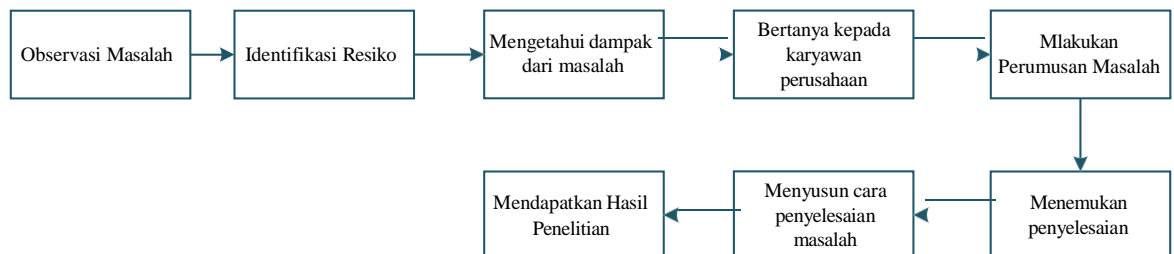
3.1 Jastifikasi permasalahan yang ada selama KP/M

Dalam setiap perusahaan yang bergerak dibidang logistic pasti ada system loading, unloading, pengiriman dan pembayaran dari komponen-kompenen tersebut pasti ada resiko yang terjadi yang menyebabkan setiap tahapnya tidak berjalan dengan semestinya. Jadi dari berbagai macam resiko yang mungkin muncul tersebut saya memilih permasalahan untuk laporan KP ini adalah identifikasi resiko proses outgoing yang terjadi di Terminal Kargo bandar udara Ahmad Yani Semarang.

Permasalahan yang terjadi di Terminal kargo bagian outgoing tersebut adalah, proses unloading barang yang lambat, penginputan data yang salah, berat barang yang datang melebihi total booking, dimensi barang tidak sesuai, dokumen tidak lengkap dan barang tidak lulus system X-Ray yang ada di terminal kargo. Risiko-risiko tersebut dapat menyebabkan kerugian di dua belah pihak baik pelanggan ataupun PT Angkasa Pura Logistik Semarang.

3.2 Pemecahan masalah diformulasikan secara deskriptif analisis

Untuk menyelesaikan masalah yang terdapat pada proses outgoing dapat diselesaikan dengan cara mengidentifikasi resiko untuk mencari tau masalah mana yang paling sering muncul dan bagaimana penyelesaiannya dengan mengajukan beberapa aksi mitigasi. Identifikasi resiko ini pertama kita mencari tau dahulu apa saja resikonya kemudian dilanjutkan dengan melihat resiko dan apa saja dampak dari resiko ini. Untuk mengetahui tingkat keparahan dari resiko tersebut dapat dilihat dari perhitungan nilai HOR 1 nilai tertinggi merupakan resiko paling sering terjadi dan besar dampaknya. Untuk itu maka digunakan langkah-langkah penyelesaian seperti berikut:



Gambar 3. 1 Langkah-langkah Penyelesaian Masalah

Pemecahan masalah pertama adalah membuat tabel identifikasi resiko apa saja yang mungkin terjadi dan apa akibatnya, kemudian membuat tabel kedua penyebab mengapa resiko tersebut bisa terjadi. Setelah membuat tabel tersebut saya langsung melakukan observasi dengan langsung bertanya pada karyawan yang ada di Terminal Kargo outgoing tentang resiko tersebut. Setelah mendapatkan data-data untuk penelitian maka saya lanjutkan dengan menghiung nilai HOR untuk dapat memberikan penyelesaian masalah dengan menemukan aksi mitigas yang paling mungkin terlaksana untuk meminimalkan resiko yang sering terjadi.

3.2.1 Mengidentifikasi Kejadian Resiko

Kejadian Resiko (Risk Event) merupakan kejadian yang mungkin terjadi pada setiap proses di dalam sebuah perusahaan yang dapat menyebabkan perusahaan mengalami kerugian dan memberikan dampak penilaian perusahaan dari customer menjadi buruk. Skala severity yang telah ditentukan bertujuan untuk mengetahui seberapa besar dampak risiko yang mungkin terjadi. Pada Tabel 3.1 ini terdapat beberapa Risk event beserta severitynya yang telah ditentukan.

Sub-Process	Risk Event	(E)	Severity
Proses cek Packing	Packing barang tidak sesuai standar pengiriman	E1	7
Proses cek Packing	Pengembalian barang yang bermasalah	E2	6
Perencanaan kedatangan barang tidak sesuai	Keterlambatan proses unloading barang	E3	6
Proses Input data	Perubahan Volume Packing	E4	5
Proses Input data	Penginputan data yang salah	E5	8
Proses Input data	Kesalahan dalam proses pengiriman barang	E6	5
Proses Input data	Pemesanan kargo tidak sesuai barang datang	E7	6
Proses pemeriksaan barang keseluruhan	Berat barang melebihi data yang di berikan	E8	5
Proses pemeriksaan barang keseluruhan	Ukuran volume lebih besar dari berat barang	E9	7
Proses pemeriksaan barang keseluruhan	Human error	E10	4

Tabel 3. 1 Risk Event

Berdasarkan tabel 3.1 diatas diketahui terdapat 10 risk event yang terjadi di PT Angkasa Pura Logistik Semarang risiko tersebut di dapat dari keseluruhan proses yang terjadi pada bagian Outgoing Terminal Kargo, untuk setiap penilaian risiko yang terjadi semua merupakan informasi yang di dapat langsung dari supervisor terminal kargo, sesuai dengan keadaan yang sering terjadi di Terminal Kargo Outgoing.

3.2.2 Mengidentifikasi Agen Resiko

Agen risiko adalah factor yang muncul dari setiap kejadian yang mungkin menjadi risiko. Setelah mengetahui agen risiko dari setiap kejadian akan ditentukan nilai occurrence dimana nilai occurrence diberikan untuk mengetahui tingkat probabilitas atau peluang dari setiap factor risiko yang akan terjadi yang dapat memberikan dampak kegagalan dalam proses operasional. Pada Tabel 3.2 di bawah ini terdapat beberapa Risk Agent dengan nilai occurancinya dari perusahaan PT Angkasa Pura Logistik Semarang.

Sub-Process	Risk Agent	Code	Occurance
Proses pemeriksaan barang keseluruhan	Terjadi overload pengiriman barang	A1	8
Proses pemeriksaan barang keseluruhan	Kurangnya ketelitian saat pengukuran ulang volume barang	A2	4
Proses pemeriksaan barang keseluruhan	Kedatangan barang tidak sesuai waktu pemberangkatan karga yang di booking	A3	5
Proses Input data	Gangguan sistem penginputan data	A4	6
Proses cek Packing	Packing tidak sempurna	A5	6
Proses pemisahan barang sesuai tujuan	Salah dalam penumpukan barang	A6	7
Proses pengiriman barang	Ketidak lengkapan dokumen barang	A7	8
Proses pengiriman barang	Kesalahan dalam proses peramalan cuaca	A8	5
Proses pemeriksaan barang keseluruhan	Barang tertahan di Terminal Kargo karena tidak lulus X-ray dan dokumen	A9	7
Proses pemeriksaan barang keseluruhan	Ukuran barang sangat kecil	A10	4

Tabel 3. 2 Risk Agent

Dari Tabel 3.2 diatas diketahui terdapat 10 Risk Agent tersebut di dapat dari kejadian resiko yang telah teridentifikasi. Pada setiap Risk Agent yang ada semua merupakan informasi yang di dapat langsung dari supervisor terminal kargo serta penilaian nilai occurance yang di dapat semua sesuai dengan keadaan yang sering terjadi di Terminal Kargo Outgoing.

3.2.3 House Of Risk Fase 1

House Of Risk fase 1 merupakan langkah awal dari metode House Of Risk. HOR fase 1 digunakan untuk menentukan sumber risiko mana yang paling diprioritaskan untuk kemudian akan dilakukan tindakan pencegahan. Setelah didapatkan data yaitu terdapat 10 risk event dengan nilai severitynya pada setiap kejadian risiko dan terdapat 10 risk agent beserta nilai occurrencenya dari setiap agen risiko. Dari data-data tersebut akan dilakukan perhitungan korelasi antara risk event dan risk agent, untuk menentukan nilai Aggregate Risk Potential (ARP). Nilai korelasi pada matriks ini dibagi menjadi 4 macam, yaitu:

- a. Nilai 0 digunakan untuk menunjukkan tidak adanya korelasi antara agen risiko dan kejadian risiko.
- b. Nilai 1 digunakan untuk menunjukkan korelasi lemah antara agen risiko dan kejadian risiko.
- c. Nilai 3 digunakan untuk menunjukkan korelasi sedang antara agen risiko dan kejadian risiko.
- d. Nilai 9 digunakan untuk menunjukkan korelasi kuat antara agen risiko dan kejadian risiko.

Pada Tabel 3.3 dibawah ini menunjukkan hasil pengolahan data antara nilai korelasi risk event dan risk agent, nilai ARP dan rangking ARP untuk house of risk fase 1

Risk Event	Risk Agent										Severity of Risk
	A1	A2	A3	A4	A5	A6	A7	A8	A9	A10	
E1	1	9		1	9				9	1	7
E2	3	3		1	1	3	9	3	3		6
E3	9	1	3	1		1		3		1	6
E4	1	1		3	1						5
E5	3	9	1	9							8
E6		1	1	1		1		1	1		5
E7		3	1	3							6
E8		3		3							5
E9		3							1	3	7
E10	1	1			3	3	9	3			4
Occ of Agent	8	4	5	6	6	7	8	5	7	4	
	896	908	185	864	516	287	720	265	651	136	
	2	1	9	3	6	7	4	8	5	10	

Tabel 3. 3 HOR Fase 1

Dari Tabel 3.3 diatas dapat dilihat bahwa setelah melakukan perhitungan untuk mencari nilai dari ARP (Aggregate Risk Potential) yang yang terbesar hingga terkecil sehingga dapat di urutkan rangkingnya dari 1-10 dimana nilai ARP tertinggi berasal dari A2 dan nilai ARP terendah berasal dari A10.

3.2.4 House Of Risk Fase 2

Setelah menemukan Agent resiko terpilih dengan 3 nilai ARP tertinggi pada HOR 1, maka dilanjutkan dengan menentukan HOR 2 yang digunakan untuk mencari metode mitigasi yang dapat menyelesaikan permasalahan yang terdapat pada Proses Outgoing PT Angkasa Pura Logistik Semarang. Pertama sebelum membuat tabel HOR 2 terlebih dahulu di mulai dengan membuat tabel perencanaan mitigasi yang nanti akan digunakan untuk korelasi dengan tabel HOR 2. Berikut di bawah ini Tabel 3.4 berupa tabel mitigasi yang di sarankan.

Aksi Mitigasi	Kode Mitigasi (PA)
Membatasi jumlah pengiriman barang	(PA1)
Memeberikan pengawasan pada karyawan	(PA2)
Melakukan pengecekan ulang	(PA3)
Memeberikan pelatihan secara berkala	(PA4)
Menjalin komunikasi yang baik dengan pihak transit	(PA5)

Tabel 3. 4 Aksi Mitigasi

Selanjutnya setelah membuat tabel mitigasi, akan dilanjutkan dengan mencari kolerasi antara aksi mitigasi dengan tiga sumber resiko yang terpilih. Setelah nilai korelasi tersebut didapatkan, maka pada langkah selanjutnya adalah dengan menghitung nilai Total Effectifness (Tek). Fungsi dari total effectifness (Tek) adalah untuk mengukur seberapa efektif apabila strategi mitigasi tersebut nantinya akan diterapkan. Kemudian setelah itu dilanjutkan dengan menghitung rasio Effetifness to Difficulty (ETD) dengan cara membagi hasil dari Total Effectifness (TEK) dari setiap strategi

mitigasi yang telah diperoleh dengan nilai tingkat kesulitan (Dk). Setelah diketahui hasil dari nilai Effectifness to Difficulty (ETDk) setiap strategi mitigasi, maka dapat diketahui juga rangking prioritas dari strategi mitigasi yang akan diterapkan. Perhitungan HOR fase 2 dapat dilihat pada Tabel 3.5 dibawah ini:

	PA1	PA2	PA3	PA4	PA5	ARP
A1	9		3	1		896
A2	1	3	3	9		908
A4	3	9	9	3	1	864
TeK	11564	10500	13188	11660	864	
Dk	4	3	3	4	5	
ETD	2891	3500	4396	2915	172,8	
Ranking	4	2	1	3	5	

Tabel 3. 5 HOR Fase 2

Dari Tabel 3.5 di atas dapat diketahui hasil perhitungan kolerasi strategi mitigasi dengan sumber risiko yang memiliki nilai tertinggi ETD merupakan aksi mitigasi paling mudah untuk dapat dilaksanakan agar mengurangi risiko yang mungkin terjadi. Sehingga dari 5 aksi mitigasi yang disarankan terdapat 3 aksi mitigasi yang mungkin dapat dilaksanakan dan nilai ETD tertinggi 4.369 dari aksi mitigasi ketiga yaitu melakukan pengecekan ulang merupakan aksi mitigasi prioritas.

3.2.5 Kesimpulan

Setelah melihat hasil perhitungan berdasarkan perhitungan HOR fase 1 dan HOR fase 2 mengenai resiko yang terjadi pada proses Outgoing Terminal Kargo PT Angkasa Pura Logistik Semarang dapat di ambil kesimpulan bahwa pada proses outgoing terdapat 10 risk event dan 10 risk agent yang telah teridentifikasi. Setelah menghitung nilai ARP pada HOR fase 1 maka terdapat 3 agen risiko dengan nilai ARP tertinggi dan untuk HOR fase 2 dari 5 aksi mitigasi ada 3 nilai tertinggi dari ETD yang di dapat tetapi yang paling mungkin untuk segera terlaksana adalah aksi mitigasi dengan nilai yang tertinggi yang dijadikan aksi mitigasi prioritas untuk mengurangi resiko yang terjadi pada proses outgoing adalah melakukan pengecekan ulang segala proses yang terjadi selama proses outgoing berlangsung.

BAB IV

PENUTUP

4.1 Deskripsi KP/M

Selama pelaksanaan KP/M ini penulis ditempatkan di departemen terminal kargo yang memiliki beberapa aktivitas dan proses maka oleh karena itu penulis ditempatkan di proses berbeda setiap minggunya di terminal kargo selama mengerjakan KP/M ini, diantaranya sebagai berikut :

4.1.1 Terminal Kargo Warehouse Incoming

Di bagian Terminal Kargo Warehouse Incoming ini saya memepelajari system airline dan system sitek G2 untuk penginputan data nomor SMU barang disini dimulai dengan membaca flight radar setelah mengetahui pesawat apa yang akan mendarat maka dilanjutkan dengan membuka system airline yang akan mendarat dan mencari nomor penerbangan untuk melakukan print manifest setelah melakukan print manifest maka manifest disalin pada lembar barang incoming.

Jika pesawat incoming sudah mendarat maka akan dilakukan penarikan barang kargo dari pesawat menuju terminal kargo, setelah barang sampai di terminal kargo akan dilakukan pengecekan nomor SMU yang menempel di barang apakah sudah sesuai dengan manifest jika semua barang telah selesai dilakukan pengecekan nomor SMU dengan manifest maka barang akan masuk ke dalam gudang dan data dari manifest akan di input kedalam system sitek G2 PT Angkasa Pura Logistik.

Setelah melakukan penginputan data akan langsung dikirim ke Customer Service untuk di keluarkan struk pembayaran barang datang oleh EMPU ke pihak kasir setelah barang dikonfirmasi oleh kasir dan kwitansi telah keluar maka barang bisa di tarik dari gudang ingcoming terminal kargo ke kantor EMPU dan system airline akan melakukan close flight bahwa barang telah sampai dan telah diterima oleh pihak EMPU.



Gambar 4. 1 Penginputan Data Incoming

4.1.2 Terminal Kargo Warehouse Outgoing

Pada bagian Terminal Kargo Warehouse Outgoing dimulai dengan barang datang dari kantor EMPU ke terminal kargo kemudian dilakukan unloading barang dari truk ke bagian outgoing kemudian akan dilakukan penginputan data kesesuaian nomor SMU yang ada pada barang dengan yang ada pada system serta dilakukan pengukuran ulang volume untuk memastikan tidak adanya kesalahan input data yang datang dengan barang.

Setelah pengukuran barang maka barang akan di timbang dan dilanjutkan masuk ke dalam mesin X-Ray jika barang lulus X-Ray maka barang akan dimasukkan ke dalam gudang outgoing untuk nantinya kan diangkut oleh ground handling dari terminal kargo ke dalam kargo pesawat. Setelah barang lulus X-Ray maka akan dikeluarkan bukti bayar yang akan di berikan kepada pihak administrasi and finance untuk mengolah bukti bayar tersebut dan di input kedalam system untuk kemudian dikeluarkan kwitansi pembayaran barang oleh pihak kasir setelah data selesai di input oleh pihak administrasi and finance.



Gambar 4. 2 Proses Penimbangan Barang Outgoing

4.1.3 Acceptance

Di bagian Accpetance ini kita melakukan pengecekan barang secara langsung dengan melihat pada manifest dan melakukan input data ke dalam system sitek G2 perusahaan acceptance ini merupakan bagian dari terminal kargo warehouse incoming sehingga pekerjaannya sama saja tidak ada perbedaan.



Gambar 4. 3 Pengecekan Barang Incoming

4.1.4 Administrasi and Finance

Pada bagian administrasi and finance melakukan pengecekan ulang pada setiap input data yang telah di kirim baik dari pihak outgoing dan incoming untuk memastikan semua data telah benar sebelum melakukan print bukti barang jika semua sudah benar baik penerima ataupun pihak EMPU yang bertanggung jawab maka print bukti barang dapat di lakukan setelah itu pihak EMPU dapat menunggu untuk dikeluarkannya kwitansi oleh kasir dan kemudian EMPU dapat melakukan pembayaran dan penarikan barang dari Terminal kargo ataupun pengiriman barang dari terminal kargo ke dalam kargo pesawat untuk di antarkan ke kota tujuan barang dikirim.



Gambar 4. 4 Pengangkutan Barang Incoming Oleh EMPU

4.2 Lampiran



Lampiran 1. 1 Proses Unloading Barang dari Kargo Pesawat



Lampiran 1. 2 Proses Pengangkutan Barang Oleh Groun Handling



Lampiran 1. 3 Gerobak Ground Hndling Untuk Pengenkutan Barang



Lampiran 1. 4 Pengangkutan Barang Dari Terminal Kargo



Lampiran 1. 5 Terminal Kargo Domestik/Internasional



Lampiran 1. 6 Kedatangan Barang Impor ke Terminal Kargo Semarang



Lampiran 1. 7 Pelatihan Penggunaan APAR



Lampiran 1. 8 Pemeriksaan Suhu Tubuh Sebelum Masuk Terminal Kargo



Lampiran 1. 9 Pemeriksaan dan Perawatan Forklift



Lampiran 1. 10 Pengangkutan Barang Menggunakan Forklift



Lampiran 1. 11 Sertifikat OJT APLog Semarang

FORMAT PENILAIAN KP/M
PRORAM STUDI MANAJEMEN LOGISTIK
FAKULTAS LOGISTIK, TEKNOLOGI DAN BISNIS
UNIVERSITAS LOGISTIK DAN BISNIS INTERNASIONAL (ULBI)

NAMA	NPM	TEMPAT TGL. LAHIR
Anida Wafiq Adawiyah	16119007	Padangsidempuan, 28 Februari 2001
Identifikasi Risiko Pada Proses Outgoing Di PT Angkasa		
Judul Kerja Praktik/Magang :	Pura Logistik Semarang Menggunakan Metode House Of Risk (HoR)	
Dosen Pembimbing :	Ir. Tulus Martua Sihombing, M. T	
Pembimbing Lapangan :	Arif Sunyata	
Jabatan :	Cargo Service Supervisor	
Alamat Perusahaan :	Jl. Pamularsih Raya No.99a, Gisikdrono, Kec. Semarang Barat, Kota Semarang, Jawa Tengah 50149	
Telepon :	0812 1728 35 80	
Faksimili :		
E-mail :		
No	Komponen Yang Dinilai	Penilaian (Angka)
1	Penampilan Berpakaian	95
2	Sikap Terhadap Orang Lain	90
3	Semangat Kerja	92
4	Kematangan dalam Bertindak	80
5	Kerja Tim	93
6	Pengetahuan yang Mendukung Pekerjaan	87
7	Kehadiran di Tempat Kerja	96
Jumlah Rata-Rata		91

KONVERSI PENILAIAN :

Nilai	Nilai	Nilai	Nilai	Nilai
90	90	90	90	90
80	80	80	80	80
70	70	70	70	70
60	60	60	60	60
50	50	50	50	50
40	40	40	40	40
30	30	30	30	30
20	20	20	20	20
10	10	10	10	10







Semarang, 15 Agustus 2022








Pembimbing Lapangan









 Arif Sunyata








Lampiran 1. 12 Lembar Penilaian Pembimbing Lapangan




**PROGRESS REPORT BIMBINGAN KERJA PRAKTIK / MAGANG
PROGRAM STUDI MANAJEMEN LOGISTIK
FAKULTAS LOGISTIK, TEKNOLOGI DAN BISNIS
UNIVERSITAS LOGISTIK DAN BISNIS INTERNASIONAL (ULBI)**

NAMA		NPM	
Anida Wafiq Adawiyah		16119007	
Judul KP/M	: Identifikasi Risiko Pada Proses Outgoing Di PT Angkasa Pura Logistik Semarang Menggunakan Metode House Of Risk (Hor)		
Pembimbing Lapangan	: Arief Sunyata		
Hari	Tgl Bimbingan	Materi Bimbingan	Paraf Pembimbing
1	12 Juli 2022	Melakukan aktifitas pengenalan company profil dari PT Angkasa Pura Logistik Semarang.	
2	13 Juli 2022	Pengenalan bagian-bagian yang ada pada departemen logistic serta kegiatan apa saja yang terjadi di dalam Terminal Kargo (Flow Chart Cargo Outgoing dan Incoming).	
3	14 Juli 2022	Mempelajari system penginputan data SMU pada system sitek G2 PT Angkasa Pura Logistik Semarang.	
4	15 Juli 2022	Melakukan latihan penginputan data SMU pada system Airplane (Lion Grup, Citilink, Garuda) PT Angkasa Pura Logistik Semarang.	
5	16 Juli 2022	Melakukan ceklis pengecekan aktual cargo incoming apakah sudah sesuai dengan manifest airlines.	
6	18 Juli 2022	Input data cargo incoming sitek G2 berdasarkan ceklis atau manifest.	

Hari	Tgl Bimbingan	Materi Bimbingan	Paraf Pembimbing
7	19 Juli 2022	Melakukan ceklis pengecekan cargo incoming dan melakukan verifikasi dengan manifest airlines, jika ada ketidaksesuaian dilaporkan ke petugas airlines on duty dan dibuatkan BA (Berita Acara).	
8	20 Juli 2022	Input data cargo incoming ke dalam sitek G2 PT Angkasa Pura Logistik Semarang.	
9	21 Juli 2022	Melakukan ceklis pengecekan cargo incoming apakah sesuai dengan manifest.	
10	22 Juli 2022	Input data cargo incoming ke dalam sitek G2 berdasarkan hasil ceklis dan manifest.	
11	23 Juli 2022	Mempelajari proses penginputan SMU ke sitek G2 dan Verifikasi SMU, PTI, label dan fisik barang cargo yang mau berangkat.	
12	25 Juli 2022	Melakukan pengecekan booking list disistem airline cargo outgoing yang berangkat untuk memastikan data sesuai dengan list airline.	
13	26 Juli 2022	Latihan penginputan SMU outgoing ke sitek G2 untuk mencetak BTB sebagai bukti EMPU untuk melakukan pembayaran PJKP2U dan Jaster.	

Hari	Tgl Bimbingan	Materi Bimbingan	Paraf Pembimbing
14	27 Juli 2022	Melakukan proses RCS di sistem airline agar no SMU terproses. Agar cargo outgoing bisa berangkat sesuai booking list.	
15	28 Juli 2022	Melakukan pengecekan booking list disistem airline cargo outgoing yang berangkat untuk memastikan data sesuai dengan list airline Citilink.	
16	29 Juli 2022	Melakukan pengecekan booking list disistem airline cargo outgoing yang berangkat untuk memastikan data sesuai dengan list airline Garuda.	
17	30 Juli 2022	Melakukan pengecekan booking list disistem airline cargo outgoing yang berangkat untuk memastikan data sesuai dengan list airline Lion Grup.	
18	01 Agustus 2022	Mempelajari proses penginputan SMU ke sitek G2 dan Verifikasi SMU, PTI, label dan fisik barang cargo yang mau berangkat.	
19	02 Agustus 2022	Menginput data barang yang masuk terminal outgoing, bila ada cargo spesial akan dilakukan pengecekan dokumen pendukung misal Live Animal harus memiliki dokumen karantina.	
20	03 Agustus 2022	Mengukur dimensi barang outgoing serta menimbang barang untuk menyesuaikan data barang dengan fisik barang sudah sesuai kah dengan SMU.	

Hari	Tgl Bimbingan	Materi Bimbingan	Paraf Pembimbing
21	04 Agustus 2022	Melakukan pengecekan booking list disistem airline cargo outgoing yang berangkat untuk memastikan data sesuai dengan list airline Batik Air.	
22	05 Agustus 2022	Mengukur dimensi barang outgoing serta menimbang barang untuk menyesuaikan data barang dengan fisik barang sudah sesuai kah dengan SMU apabila terdapat ketidak sesuaian info kepada pihak EMPU atau Agen.	
23	06 Agustus 2022	Mengeluarkan bukti bayar dan bukti timbang barang outgoing yang telah di input pada sistem.	
24	08 Agustus 2022	Menginput data barang yang masuk terminal outgoing.	
25	09 Agustus 2022	Mengukur dimensi barang outgoing serta menimbang barang untuk menyesuaikan data barang dengan fisik barang sudah sesuai kah dengan SMU apabila terdapat ketidak sesuaian info kepada pihak EMPU atau Agen.	
26	10 Agustus 2022	Mengeluarkan bukti bayar dan bukti timbang barang outgoing yang telah di input pada sistem.	
27	11 Agustus 2022	Memasukkan barang outgoing kedalam Gudang terminal kargo setelah lulus dari pemeriksaan X-Ray oleh petugas AVSEC (API) dan memastikan cargo tersebut lulus security check.	

Hari	Tgl Bimbingan	Materi Bimbingan	Paraf Pembimbing
28	12 Agustus 2022	Serah terima cargo incoming dari petugas Groun Handling ke petugas Terminal Kargo di kade belakang.	
29	13 Agustus 2022	Memasukkan barang outgoing kedalam Gudang terminal kargo setelah lulus dari pemeriksaan X-Ray oleh petugas AVSEC (API) dan memastikan cargo tersebut lulus security check.	
30	15 Agustus 2022	<ul style="list-style-type: none"> • Serah terima cargo outgoing dari petugas Terminal Kargo ke pihak Groun Handling atau Airline dan memastikan kargo yang datang dalam keadaan baik. • Final progress laporan KP 	

Semarang, 10 Agustus 2022

Pembimbing Lapangan



(..... Anj. Suryatn)

Lampiran 1. 13 Report Progress KP Lapangan

Semarang, 25 Mei 2022

Nomor : APL.0144/TU.01/2022/BSRG-B
Lampiran : 1 (satu) Berkas
Hal : Tanggapan Surat Permohonan Kerja Lapangan

Kepada Yth.

KA. PRODI MANAJEMEN LOGISTIK SEKOLAH TINGGI MANAJEMEN LOGISTIK INDONESIA PROGRAM STUDI S-1 MANAJEMEN LOGISTIK

Dengan hormat,

Menunjuk Surat Ka. Prodi Manajemen Logistik STIMLOG Nomor: 034/LOG/KP/STIMLOG/V/2022 Tanggal 17 Mei 2022 Perihal Permohonan Praktek Kerja Lapangan, bersama ini dengan hormat disampaikan bahwa Peserta Kerja Praktek sebanyak 2 (Dua) orang dapat diterima dan waktu pelaksanaan terhitung mulai tanggal 11 Juli 2022 s.d 16 Agustus 2022.

Adapun pelaksanaannya sesuai dengan ketentuan sebagai berikut:

1. Memenuhi aturan yang berlaku di PT. Angkasa Pura Logistik Kantor Cabang Semarang.
2. Taat dan Patuh terhadap prosedur pencegahan dan pengendalian *corona virus desise 2019 (covid-19)*.
3. Segala biaya yang timbul selama pelaksanaan Kerja Praktek ditanggung oleh Pihak Peserta Kerja Praktek Lapangan.
4. Kemungkinan terjadinya Kecelakaan yang timbul selama pelaksanaan Kerja Praktek diluar tanggungan PT. Angkasa Pura Logistik Kantor Cabang Semarang.
5. Bersedia menandatangani Surat Pernyataan yang dibuat oleh PT. Angkasa Pura Logistik Kantor Cabang Semarang.

Untuk tata cara pelaksanaannya dapat menghubungi General Service Staff PT. Angkasa Pura Logistik Kantor Cabang Semarang.

Demikian disampaikan, atas perhatian dan kerja samanya diucapkan terimakasih.

BRANCH MANAGER KANTOR CABANG SEMARANG,



YUDHIE SATRIA DIMA

Tembusan Yth.:
Logistic Manager.

DAFTAR PUSTAKA

1. Angkasa Pura Logistik. (2022, 07 25). *aplog.co*.
2. Trishartanto, P., Warso, M. M., & Fathoni, A. (2018). ANALISIS EFAS-IFAS DIKAITKAN DENGAN REGULASI INDUSTRI PENGIRIMAN VIA AIRFREINGT PADA PT. ANGKASA PURA LOGISTIK CABANG SEMARANG (Studi Kasus pada Angkasa Pura Logistik Cabang Semarang). *Journal of Management*, 4(4).
3. ASTUTI, R. (2018). *STRATEGI KUALITAS KINERJA CUSTOMER SERVICE PADA PT. ANGKASA PURA I (PERSERO) CABANG LOMBOK INTERNATIONAL AIRPORT* (Doctoral dissertation, Universitas Mataram).
4. Kusnindah, C., Sumantri, Y., & Yuniarti, R. (2014). Pengelolaan Risiko pada Supply Chain dengan Menggunakan Metode House of Risk (HOR)(Studi Kasus di PT. XYZ). *Jurnal Rekayasa dan Manajemen Sistem Industri*, 2(3), 130218.
5. Prodi Manajemen Logistik. (2022). Pedoman Program Magang + Laporan Program Studi Manajemen Logistik. Bandung: Prodi Manajemen Logistik STIMLOG.