



Proses Penanganan Garam Di Gudang Konsolidasi Domestik Dengan Pola Pengiriman *Less Than Container Load* (LCL) Pada PT Kris Cargo Bahtera (Studi Kasus: Penanganan Garam Pada Tanggal 27-28 Agustus 2025)

Kencana Azmi Bachtiar¹, Yosi Mulyana Pratiwi², Jovie Candra Purnama³, Fandi Ahmad⁴

¹⁻⁴ Akademi Kelautan Banyuwangi, Indonesia

*Penulis Korespondensi: azmibachtiar01@gmail.com, mulyanayosi@gmail.com,
candrajovie@gmail.com, fandi.akaba@gmail.com

Abstract. PT Kris Cargo Bahtera is a company engaged in the domestic freight forwarding sector that provides shipping services to destinations outside Java using a containerization system with a *Less than Container Load* (LCL) pattern, namely salt. The high demand for salt in Indonesia is the main factor requiring salt to be distributed to consumers promptly. The purpose of this study is to understand the process of handling salt in a domestic consolidation warehouse using the LCL shipping pattern at PT Kris Cargo Bahtera. This study uses a qualitative research method, employing purposive sampling techniques for selecting 5 informants consisting of the warehouse head, clerk, warehouse operations staff, warehouse admin, and head TKBM. Supported by primary data in the form of observations, interviews, and documentation, as well as secondary data from books and readings related to the research. The results of the study show that the process of handling salt in the domestic consolidation warehouse with the LCL shipping pattern at PT Kris Cargo Bahtera begins with the receipt of goods, sorting of goods, loading planning, stuffing, and container sealing.

Keywords: Consolidation Warehouse, LCL (*Less than Container Load*) Shipping Pattern, Salt

Abstrak. PT Kris Cargo Bahtera merupakan perusahaan yang bergerak di bidang EMKL domestik yang melayani pengiriman barang ke luar Jawa dengan sistem kontainerisasi menggunakan pola *Less than Container Load* (LCL), yaitu garam. Kebutuhan garam yang besar di Indonesia, menjadi faktor utama garam harus segera didistribusikan kepada konsumen. Tujuan penelitian ini adalah untuk mengetahui tentang bagaimana proses penanganan garam di gudang konsolidasi domestik dengan pola pengiriman LCL pada PT Kris Cargo Bahtera. Penelitian ini menggunakan jenis penelitian kualitatif, menggunakan teknik pengambilan informan *purposive sampling* dengan 5 informan yang terdiri dari kepala gudang, kerani, operasional gudang, admin gudang, dan Kepala TKBM. Didukung dengan data primer berupa observasi, wawancara, dan dokumentasi, serta data sekunder dari buku, dan bacaan terkait dengan penelitian. Hasil penelitian menunjukkan bahwa proses penanganan garam di gudang konsolidasi domestik dengan pola pengiriman LCL pada PT Kris Cargo Bahtera diawali dengan penerimaan barang, penyortiran barang, perencanaan pemuatan, *stuffing*, dan segel kontainer.

Kata kunci Gudang Konsolidasi, Pola Pengiriman LCL (*Less than Container Load*), Garam

1. LATAR BELAKANG

Rantai pasok adalah jaringan kompleks yang menghubungkan proses pengadaan bahan baku, produksi, penyimpanan, hingga distribusi ke tangan konsumen akhir. Perencanaan rantai pasok dalam dunia logistik sangat berperan penting pada peningkatan keuntungan dan memperkecil potensi kerugian suatu bisnis, salah satu penggerak dalam

manajemen rantai pasok adalah industri logistik. Industri logistik merupakan sektor ekonomi yang mengelola setiap aktivitas pendistribusian barang seperti, perencanaan, pelaksanaan, dan pengendalian perpindahan barang, jasa, dan informasi terkait, dari titik asal hingga ke titik akhir dengan efisien dan efektif, seperti penggunaan teknologi dalam kegiatan rantai pasok. Menurut Purnama & Damayanto (2026), perubahan dari sistem manual menuju digital memberikan dampak signifikan terhadap efisiensi dan produktivitas dalam berbagai sektor ekonomi. Menurut Ahmad *et al.* (2026), Transformasi digital ini bukan sekadar pilihan teknis, tetapi kebutuhan mendesak untuk mengikuti standar global. Salah satu inti kegiatan dalam industri logistik adalah pendistribusian barang yang berfokus pada proses penyaluran barang atau jasa dari titik awal (produsen) hingga ke titik akhir (konsumen), yang di dalamnya Mencakup kegiatan penyimpanan barang sementara, pengangkutan barang dengan berbagai moda transportasi, dan koordinasi informasi dari berbagai pihak yang bertanggung jawab dalam pengiriman barang tersebut.

Gudang memiliki peran penting dalam kegiatan pendistribusian barang sebagai tempat penyimpanan dan konsolidasi barang sebelum barang dikirim, aktivitas gudang yang terkoordinasi, efektif, dan efisien akan menentukan kualitas barang dan kelancaran pengiriman. Distribusi barang dalam lingkup domestik yang dilakukan melalui jalur laut, memiliki 2 pola pengiriman berdasarkan *volume* barang, yaitu pola pengiriman *Full Container Load* (FCL) yang merupakan pola pengiriman barang menggunakan satu atau lebih kontainer dengan satu pemilik barang atau satu pengirim, dan pola pengiriman *Less than Container Load* (LCL) adalah pola pengiriman yang mengumpulkan beberapa pemilik barang untuk digabungkan menjadi satu container. Menurut Kalangi *et al.* (2024) *Less than Container Load* (LCL) merupakan pengiriman barang yang kapasitasnya di bawah standar kapasitas muat kontainer sehingga barang yang akan dikirim berada di dalam suatu kontainer bersama dengan barang milik orang lain. Terdapat tantangan yang harus diperhatikan dalam pola pengiriman LCL, seperti pencampuran berbagai jenis barang dengan karakteristik yang berbeda, konsolidasi barang, dan risiko kehilangan dan kesalahan sortir saat penyimpanan di gudang.

Standard Operating Procedure (SOP) yang merupakan serangkaian instruksi langkah demi langkah yang disusun oleh suatu kelompok atau organisasi untuk

membantu pekerja melaksanakan kegiatan. Tahapan pengiriman barang dengan menggunakan sistem pengiriman *Less than Container Load* (LCL) memerlukan *Standard Operating Procedure* (SOP) yang mengatur langkah-langkah pengiriman barang di mana pengirim berbagi ruang dengan dalam satu kontainer dengan pengirim lainnya, karena volume barang tidak memenuhi kapasitas penuh satu kontainer. Berikut adalah tahapan SOP pengiriman dengan sistem LCL mulai dari persiapan hingga barang sampai ke tangan penerima. Pertama adalah tahap pemesanan, pengirim akan mengukur berat kargo dan menghitung volume barang dalam satuan meter kubik secara akurat untuk menghitung biaya pengiriman LCL berdasarkan perhitungan ini. Selanjutnya pengirim melakukan pemesanan kontainer yang diwakili oleh pihak Ekspedisi Muatan Kapal Laut (EMKL), kemudian pengirim menyiapkan dokumen pengiriman yang diperlukan seperti, *Commercial Invoice*, *Packing List*, *Shipping Instruction*, dan dokumen tambahan lainnya.

Tahap kedua adalah tahap pengemasan dan pelabelan, pengirim melakukan pengemasan dengan menggunakan kemasan *standard* menggunakan kotak, peti kayu (*pallet*), atau kemasan tebal yang kuat menahan tumpukan. Selanjutnya pengirim memasang pelindung untuk bagian dalam untuk mengisi ruang kosong di dalam kardus dengan *bubble wrap* atau busa guna mencegah benturan antar muatan saat di dalam kontainer. Pelabelan dilakukan dengan memberi label informasi yang jelas, tahan air, dan transparan pada sisi luar kemasan. Label berisi nama pengirim, nama penerima, nomor *booking*, pelabuhan tujuan, dan instruksi penanganan khusus jika ada. Tahap ketiga adalah pengiriman barang ke gudang konsolidasi, pengirim mengirimkan barang ke gudang konsolidasi milik EMKL sebelum tenggat waktu yang telah ditentukan. Tiba di gudang konsolidasi, petugas gudang akan melakukan pengecekan barang dengan menimbang kembali berat barang, dan mengukur volume barang yang aktual untuk dicocokkan dengan surat jalan atau dokumen awal yang ada. Pengecekan selesai, selanjutnya pihak EMKL akan membuat bukti penerimaan barang di gudang untuk diserahkan kepada pengirim.

Tahap keempat adalah tahap konsolidasi dan pemuatan, pihak EMKL akan melakukan pengelompokan dan penggabungan muatan dari berbagai pengirim berdasarkan tujuan pengiriman yang sama ke dalam satu peti kemas atau kontainer. Menurut Ahmad *et al.* (2026), muatan peti kemas Adalah muatan umum yang dikemas

dalam peti kemas standar (*container*). Pengelompokan selesai, dan selanjutnya akan dilakukan pemuatan barang ke dalam kontainer dengan aman dan tertata agar barang tetap dalam kondisi baik saat tiba di tujuan. Menurut Ahmad dan Suwarso (2025), *Stuffing* adalah proses pengisian barang ke dalam kontainer, dan proses *stuffing* harus dilakukan dengan hati-hati agar barang tidak rusak selama pengisian dan selama perjalanan. Setelah pemuatan selesai, maka kontainer akan dibawa ke pelabuhan atau *Container Yard* yang merupakan tempat penumpukan kontainer sebelum kontainer dimuat ke kapal, dengan memastikan kontainer sudah tersegel dengan baik. Selanjutnya pihak EMKL akan menerbitkan *House Bill of Lading* (HBL) kepada masing-masing pengirim sebagai bukti kepemilikan barang. Tahap kelima adalah pengurusan kepabeanan baik untuk kegiatan ekspor atau domestik, EMKL mengurus dokumen kepabeanan kepada Direktorat Jenderal Bea Cukai (DJBC) untuk keberangkatan kontainer, selanjutnya petugas kepabeanan memeriksa kesesuaian *manifest- manifest* gabungan barang di dalam kontainer. Pengurusan kepabeanan dilakukan secara *online* dengan memanfaatkan teknologi yang ada untuk memudahkan proses administrasi di pelabuhan. Menurut Pratiwi dan Artamevia (2025), penguatan kapasitas digital, penyederhanaan proses administrasi, serta fasilitasi pengembangan kompetensi manajerial merupakan langkah penting untuk memastikan penerapan teknologi dapat berjalan berkelanjutan.

Tahap keenam adalah pengapalan, pihak pelayaran akan mengurus proses pemuatan kontainer ke atas kapal, selanjutnya selama perjalanan laut berlangsung, EMKL memantau posisi kapal dan memberikan *update* estimasi kedatangan kapal atau *Estimation Time Arrival* (ETA) kepada pengirim barang. Tahap ketujuh adalah pembongkaran di tujuan, setelah kapal bersandar di pelabuhan, kontainer dipindahkan dari dermaga menuju gudang konsolidasi di pelabuhan tujuan. Selanjutnya EMKL akan mengurus *customs clearance* domestik untuk mengeluarkan kontainer dari pelabuhan. Kontainer keluar dari pelabuhan, selanjutnya kontainer dibongkar dengan membongkar segel kontainer, lalu barang-barang dibongkar dan dipisahkan berdasarkan masing-masing pemilik. Penerima dapat langsung di gudang konsolidasi tujuan setelah menyerahkan HBL asli dan melunasi biaya lokal, atau barang dikirimkan langsung ke alamat penerima menggunakan armada truk logistik kecil. Demi mendukung kelancaran pendistribusian barang, diperlukan perusahaan yang bergerak di bidang pengiriman

barang domestik yang dikenal sebagai perusahaan Ekspedisi Muatan Kapal Laut (EMKL) domestik.

PT Kris Cargo Bahtera merupakan salah satu perusahaan yang bergerak di bidang EMKL domestik yang mempunyai layanan pengiriman barang menggunakan pola pengiriman *Less than Container Load* (LCL) dengan sistem penanganan yang mengkonsolidasikan barang di gudang konsolidasi perusahaan terlebih dahulu sebelum dimuat ke kontainer dan dikirim ke tujuan, dengan tujuan utama pengiriman ke Indonesia bagian Timur serta daerah lain di luar pulau Jawa, seperti Reo, Luwuk, Ambon, Labuan Bajo dan lain-lain. Beberapa jenis barang yang dikirim menggunakan pola pengiriman *Less than Container Load* (LCL) ke daerah Reo, NTT dan wilayah Indonesia bagian Timur lainnya, adalah oli, berbagai macam *snack*, berbagai macam kebutuhan pokok masyarakat, dan garam.

Garam merupakan komoditas utama yang sangat dibutuhkan dalam kehidupan sehari-hari dan kebutuhan bahan baku industri di Indonesia. Menurut halaman web (Indonesia.go.id, 2025, “Saatnya Industri Garam Indonesia Berdiri Tegak di Kaki Sendiri”, Diakses pada 06 Juni 2026), Pada tahun 2024, produksi garam nasional mencapai sekitar 2,04 juta ton garam, melampaui target 2 juta ton. Sementara itu, produksi garam konsumsi pada tahun 2025 ditargetkan meningkat menjadi 2,25 juta ton, dengan stok cadangan 836 ribu ton. Jumlah ini diperkirakan mampu memenuhi sekitar 63 persen dari total kebutuhan nasional. Kebutuhan nasional garam diperkirakan mencapai 4,9 hingga 5 juta ton, dengan lebih dari 3 juta ton digunakan oleh sektor industri. Melihat dari kebutuhan garam yang besar di Indonesia dan harga garam yang murah, maka dalam penanganannya dibutuhkan aturan dan pengawasan yang baik agar garam dapat sampai ke tangan konsumen pada waktu yang tepat dan perputaran ekonomi terus berputar.

Beberapa tantangan yang perlu diperhatikan dalam penanganan garam saat penyimpanan di gudang yaitu, penentuan waktu pengiriman dan penentuan lokasi penumpukan. Melihat hal tersebut, maka dibutuhkan *Standard Operational Procedure* (SOP) yang jelas tersendiri khusus untuk garam agar memudahkan dalam setiap proses penanganannya. Melihat pentingnya prosedur khusus dalam penanganan garam yang dikirim dengan pola pengiriman LCL, maka peneliti tertarik untuk melakukan penelitian terhadap penanganan garam di gudang konsolidasi domestik PT Kris Cargo Bahtera. Oleh

karena itu, penelitian ini difokuskan pada studi kasus penanganan garam dengan pola pengiriman LCL di gudang konsolidasi domestik PT Kris Cargo Bahtera pada tanggal 27-28 Agustus 2025, untuk memahami proses penanganan dan mempelajari tentang solusi yang diterapkan di lapangan.

2. METODE PENELITIAN

Metode penelitian adalah suatu prosedur yang digunakan untuk mengetahui dan memahami suatu penelitian untuk menguji kebenaran dari objek yang sedang diteliti. Menurut Sugiyono (2024:2), metode penelitian pada dasarnya merupakan cara ilmiah untuk mendapatkan data dengan tujuan dan kegunaan tertentu. Cara ilmiah berarti kegiatan penelitian didasarkan pada ciri-ciri keilmuan, yaitu rasional, empiris, dan sistematis. Jenis penelitian yang digunakan oleh peneliti dalam penelitian ini adalah jenis kualitatif deskriptif. Menurut Sugiyono (2024:7), metode ini disebut sebagai metode artistik, karena proses penelitian lebih bersifat seni (kurang terpola), dan disebut sebagai metode *interpretative* karena data hasil penelitian lebih berkenaan dengan interpretasi terhadap data yang ditemukan di lapangan. Penelitian kualitatif sering juga disebut metode penelitian naturalistik karena penelitiannya dilakukan pada kondisi yang alamiah (*natural setting*).

Menurut Sugiyono (2024:255), sumber data adalah sesuatu yang menyediakan informasi yang diperlukan untuk melengkapi dan menjawab pertanyaan mengenai penelitian terkait. Sumber data merupakan elemen penting dalam pengumpulan data, karena informasi yang diperoleh dari berbagai sumber terkait akan menjadi dasar untuk analisis dan penarikan kesimpulan. Sumber data yang digunakan dalam penelitian ini ada 2 yaitu, sumber data primer dan sumber data sekunder. Sumber data primer adalah data yang dikumpulkan sendiri oleh peneliti dengan metode observasi, dokumentasi, dan wawancara. Sumber data sekunder adalah data yang didapat melalui orang lain atau dokumen seperti buku, catatan resmi, dan bacaan terkait. Penelitian ini menggunakan teknik *non-probability sampling* dengan teknik *sampling* yaitu *purposive sampling*. Alasan pemilihan pengambilan sampel dengan teknik *purposive sampling* adalah karena tidak semua sampel memiliki kriteria yang sama. Dalam penelitian informan yang paham dan terjun langsung dalam proses dan permasalahan yang dibahas dalam penelitian. Informan yang dipilih adalah orang-orang yang bertanggung jawab langsung dalam

proses pemuatan garam di gudang PT Kris Cargo Bahtera dengan tanggung jawab sesuai bagiannya masing-masing antara lain Kepala gudang, kerani, bagian operasional, admin gudang, dan Kepala Tenaga Kerja Bongkar Muat (TKBM). Penelitian ini dilakukan di gudang konsolidasi PT Kris Cargo Bahtera, yang bertempat di [Jalan Demak 60172 Surabaya, Jawa Timur](#). Penelitian dilakukan selama 3 bulan mulai dari 31 Juli - 31 Oktober 2025. Teknik pengumpulan data yang digunakan oleh peneliti adalah dengan triangulasi yang menggabungkan beberapa teknik pengumpulan data (observasi, wawancara, dan dokumentasi). Menurut Sugiyono (2024:226), observasi adalah dasar ilmu pengetahuan. Observasi dilakukan agar peneliti lebih memahami konteks data dalam keseluruhan situasi sosial, pengalaman langsung di lapangan, dapat melihat dan menemukan hal-hal yang kurang atau diamati oleh orang lain, dan dapat mengumpulkan dan menemukan data-data yang belum tentu informan ucapkan dan di luar persepsi informan. Menurut Sugiyono (2024:231), wawancara merupakan pertemuan dua orang untuk bertukar informasi dan ide melalui tanya jawab, sehingga dapat dikonstruksikan makna dalam suatu topik tertentu. Wawancara dapat dilakukan dengan bertatap muka maupun melalui alat komunikasi lainnya. Beberapa jenis pertanyaan dalam wawancara yaitu: pertanyaan yang berkaitan dengan pengalaman, pendapat, pengetahuan, indera, dan latar belakang. Peneliti menggunakan alat bantu seperti buku catatan, dan telepon genggam. Menurut Sugiyono (2024:240), dokumentasi merupakan catatan peristiwa yang sudah berlalu, bisa berbentuk tulisan, gambar, atau karya-karya monumental dari seseorang. Studi dokumen merupakan pelengkap dari penggunaan metode observasi dan wawancara dalam penelitian kualitatif. Hasil penelitian juga akan semakin kredibel apabila didukung oleh foto-foto atau karya tulis akademik yang telah ada. Menurut Sugiyono (2024:244), analisis data kualitatif adalah proses mencari dan menyusun data yang diperoleh dari hasil wawancara, catatan lapangan, dan dokumentasi, dengan cara mengorganisasikan data ke dalam kategori, menjabarkan ke dalam unit-unit, melakukan sintesa, menyusun ke dalam pola, memilih mana yang penting dan mana yang dipelajari, dan membuat kesimpulan sehingga dapat mudah dipahami oleh diri sendiri maupun kepada orang lain. Analisis data kualitatif adalah bersifat induktif, yaitu suatu analisis berdasarkan data yang diperoleh, selanjutnya dikembangkan menjadi hipotesis. Kegiatan analisis data, yaitu reduksi data, penyajian data, dan penarikan kesimpulan atau validasi.

Menurut Sugiyono (2024:270), uji keabsahan data pada penelitian kualitatif adalah proses sistematis untuk memverifikasi dan memastikan bahwa data yang dikumpulkan mencerminkan realitas lapangan secara akurat, kredibel, dan dapat dipertanggungjawabkan. Proses ini penting karena penelitian kualitatif tidak bersifat tunggal tetapi subjektif bergantung pada pemahaman peneliti, sehingga diperlukan mekanisme untuk menghindari bias dan meningkatkan kepercayaan terhadap temuan penelitian. Uji keabsahan data bertujuan membangun kredibilitas hasil penelitian, sehingga dapat diterima secara ilmiah oleh komunitas akademik. Uji kredibilitas dalam penelitian ini, adalah menggunakan bahan referensi, perpanjangan pengamatan, triangulasi, dan *member check*. Menurut Sugiyono (2024:275), menggunakan bahan referensi adalah adanya pendukung untuk membuktikan data yang telah ditemukan peneliti. Teknik ini memanfaatkan dokumen pendukung untuk memverifikasi dan memperkuat kebenaran serta keakuratan temuan penelitian. Misalnya data hasil wawancara harus disertai dengan rekaman wawancara, data interaksi dengan manusia, atau gambaran suatu keadaan perlu didukung dengan foto-foto. Menurut Sugiyono (2024:270), teknik perpanjangan pengamatan dalam uji kredibilitas data pada penelitian kualitatif untuk meningkatkan keakuratan dan kepercayaan temuan penelitian. Teknik ini berarti peneliti kembali ke lapangan, melakukan pengamatan, dan wawancara lagi dengan sumber data yang pernah ditemui maupun yang baru. Dalam penelitian kualitatif data awal yang dikumpulkan sering kali masih bersifat sementara atau tidak sepenuhnya mencerminkan realitas karena beberapa faktor seperti keterbatasan akses, dinamika sosial, atau ketidakpastian awal peneliti tentang fenomena yang diteliti. Perpanjangan pengamatan memungkinkan peneliti untuk meningkatkan keakraban dengan subjek penelitian, menangkap variasi dan pola, mengurangi bias awal, dan mendapatkan data yang lebih banyak. Triangulasi dalam uji kredibilitas ini diartikan sebagai pengecekan data dari berbagai sumber dengan berbagai cara, dan berbagai waktu. Tujuannya adalah untuk memastikan bahwa temuan penelitian mencerminkan realitas secara akurat, mengurangi bias subjektif, dan meningkatkan kepercayaan terhadap penelitian. Triangulasi dianggap sebagai salah satu teknik paling kuat untuk memperkuat kredibilitas karena memungkinkan peneliti untuk melihat fenomena dari berbagai perspektif, sehingga menghasilkan pemahaman yang lebih komprehensif dan terpercaya. Triangulasi dibagi menjadi tiga, yaitu triangulasi sumber, triangulasi teknik, dan triangulasi waktu.

Menurut Sugiyono (2024:276), *member check* adalah proses pengecekan data yang diperoleh peneliti kepada pemberi data. Tujuan *member check* adalah untuk mengetahui seberapa jauh data yang diperoleh sesuai dengan apa yang diberikan oleh pemberi data. Peneliti melakukan pengecekan data yang didapat sebelum observasi lapangan dengan data yang didapat peneliti saat observasi lapangan. Demi memastikan dengan diskusi bahwa data yang diperoleh di lapangan sesuai dengan data yang diberikan oleh informan sebelum ke lapangan.

3. HASIL DAN PEMBAHASAN

Berdasarkan hasil penelitian yang dilakukan oleh peneliti dengan observasi, wawancara, dokumentasi, dan kajian Pustaka. Proses penanganan garam di gudang konsolidasi domestik dengan metode pengiriman *Less than Container Load* (LCL) pada PT Kris Cargo Bahtera adalah sebagai berikut:

a. Penerimaan Barang

Penanganan garam diawali dengan datangnya kendaraan pengangkut garam ke gudang pada tanggal 27 Agustus 2025 pukul 14.00 WIB sesuai dengan perjanjian antara pemilik garam dan divisi *sales*. Pengirim membawa 550 kardus garam menggunakan 1 truk, selanjutnya sopir truk menuju loket kepala gudang dengan membawa surat jalan. Sopir konfirmasi kepada kepala gudang terkait jumlah garam yang akan dimasukkan ke gudang dan tujuan pengiriman garam, sekaligus kepala gudang memberi nomor antrean pelayanan dan kode barang di surat jalan. Surat jalan dikembalikan ke sopir untuk diserahkan kepada *tallyman*. *Tallyman* akan berkoordinasi dengan sopir apakah garam dibongkar sendiri atau menggunakan jasa Tenaga Kerja Bongkar Muat (TKBM) untuk membantu dalam pembongkaran garam dari truk ke atas *pallet*. Gudang konsolidasi PT KCB tidak *include* langsung pelayanannya dengan TKBM, akan tetapi TKBM bisa digunakan saat dibutuhkan dengan melihat banyaknya jumlah barang yang akan masuk ke gudang, karena mayoritas sopir tidak menggunakan jasa TKBM jika barang yang dibawa kurang dari 200 koli. Proses penerimaan garam dilakukan pada pukul 15.30 WIB, garam dibongkar di luar gudang karena kondisi gudang sedang penuh, sehingga tidak memungkinkan garam dibongkar di dalam gudang. Pembongkaran garam dilakukan oleh 2 orang TKBM karena hanya ada 3 hingga 4 TKBM yang tersedia. Saat bersamaan sedang ada proses *stuffing* sehingga TKBM perlu dibagi untuk efektivitas kerja. Garam yang

dibawa berjumlah 550 kardus, dengan proses pembongkaran pertama dan kedua garam dibongkar dengan cara *pallet* yang dibawa *forklift* disejajarkan dengan tinggi pintu belakang truk pengangkut untuk memudahkan garam ditata di atas *pallet*, cara penataan garam dengan cara *stacking* 16X5 (80 kardus) berjumlah 6 *pallet* dan *stacking* di satu *pallet* lainnya 16X4+6 (70 kardus) yang disesuaikan, keseluruhan *pallet* yang digunakan adalah 7 *pallet*. *Stacking* ditata bersilangan atau zig-zag dengan berat keseluruhan garam dalam 1 *pallet* 1,280 kg (16 kg X 80 kardus) sehingga berat garam dalam satu *pallet* tidak melebihi kapasitas maksimal *pallet* kayu yaitu 1.500 kg. Cara *stacking* seperti itu dilakukan agar garam tetap dalam posisi stabil saat dibawa menggunakan *forklift* untuk dimasukkan ke dalam gudang atau saat proses *stuffing* berlangsung. Pemilihan penggunaan *pallet* kayu *standard* Eropa untuk garam dinilai lebih kuat daripada menggunakan *pallet* plastik *standard*, karena *pallet* plastik yang ada di gudang PT KCB masih menggunakan *pallet* plastik *standard* yang ringan dengan maksimal berat angkut sekitar 500-1.000 kg, maka penanganan garam menggunakan *pallet* kayu *standard* Eropa yang memiliki berat maksimal angkut 1.500 kg yang dinilai lebih baik dan optimal. Proses pembongkaran pertama dan kedua garam selesai, untuk proses bongkar garam yang ketiga dan selanjutnya *pallet* ditaruh di atas truk, setelah garam selesai ditata di atasnya, kemudian diangkut oleh *forklift* untuk dibawa masuk ke dalam gudang. Selama proses bongkar ini TKBM dan *tallyman* menghitung dan memastikan jumlah dan kualitas barang yang dimasukkan ke gudang sesuai dengan surat jalan yang dibawa oleh sopir. Proses penerimaan garam dikerjakan selama 2 jam 30 menit yang berarti, proses penerimaan garam selesai pada pukul 18.00 WIB.

b. Penyortiran Barang

Peletakan garam di lokasi penumpukan gudang disesuaikan dengan *layout* gudang yang ada, jumlah barang yang masuk, dan kondisi barang di gudang saat itu. Banyaknya barang yang masuk ke gudang hari membuat garam tidak diletakkan sesuai dengan tujuan pengiriman yaitu, ke daerah Ruteng. Hal ini dilakukan dengan tetap mengingat dan mencatat jumlah barang dan tempat penumpukan yang digunakan. Garam diletakkan di lokasi penumpukan untuk tujuan Labuan Bajo, keputusan ini juga diambil karena garam akan langsung dimuat di hari selanjutnya pada tanggal 28 Agustus 2025, sehingga memudahkan dalam pengambilan garam saat proses pemuatan dilakukan. Proses

penerimaan garam selesai dan *tallyman* memastikan kembali bahwa barang sudah sesuai dengan surat jalan, selanjutnya *tallyman* memberi label kode secara manual menggunakan spidol warna biru tua pada garam, karena tujuan pengiriman garam adalah ke daerah Ruteng, pemberian kode dan merek atau *marking* pada garam dilihat dari tanggal masuk barang, nomor antrean masuk gudang, dan jumlah barang yang masuk, serta perusahaan penerima barang di lokasi tujuan, kode yang diberikan pada garam adalah 2708-43/550 dengan merek “Panca Abadi”. Garam saat itu tidak diberi kode karena garam masuk dengan jumlah besar dan memiliki risiko kecil untuk tertukar dengan barang LCL lain saat penumpukan di gudang dan saat proses *stuffing* sehingga tidak diberi kode, dengan catatan bahwa jumlah barang sesuai dengan surat jalan yang ada dan sebelum barang diambil untuk dimuat ke kontainer pada tanggal 28 Agustus 2025. Jumlah garam akan dicek kembali untuk memastikan jumlah garam sesuai dengan surat jalan, hal ini dilakukan untuk meminimalkan kesalahan dan kerugian dalam pengiriman. Proses penerimaan dan penyortiran barang selesai, selanjutnya surat jalan dilaporkan kembali kepada kepala gudang untuk konfirmasi bahwa proses penerimaan garam telah selesai. Data garam yang masuk ke gudang akan dimasukkan ke sistem gudang, selanjutnya surat jalan dengan warna merah dibawa oleh kepala gudang sebagai arsip dan surat jalan warna putih dan kuning diserahkan kembali ke sopir.

c. Penyimpanan Sementara

Pemilihan barang di gudang untuk pemuatan dilihat dari *request customer*, keuntungan yang didapat, dan juga penerapan sistem *Firts In First Out* (FIFO), dan *Last In First Out* (LIFO). Penanganan komoditi garam di gudang PT KCB menggunakan sistem *Last In First Out* (LIFO) karena permintaan pemilik garam untuk melakukan pengiriman segera. Perencanaan pemuatan dilakukan oleh kepala gudang pada sore hari di tanggal 27 Agustus 2025 dan konfirmasi ke pihak PT KCB yang berada di kantor depo untuk melakukan *booking* kontainer sesuai kebutuhan pemuatan barang di gudang, dan selanjutnya kontainer akan dibawa ke gudang untuk melaksanakan kegiatan pemuatan.

d. Pengemasan dan *Labelling*

Kerani mengecek kembali barang yang akan dimuat ke dalam kontainer sesuai dengan dokumen *packing list* yang berisi daftar barang yang sudah siap dimuat. Dokumen *packing list* dibuat oleh kepala gudang dengan mempertimbangkan berat maksimal

muatan, dan jenis barang. Sehingga memudahkan divisi operasional dalam membuat perencanaan pemuatan di kontainer, dan pengambilan barang di gudang yang akan dimuat ke kontainer. Selama proses *stuffing* berlangsung divisi operasional dan TKBM membagi tugas untuk siapa yang bertanggung jawab pada kegiatan *stuffing*, menerima barang, dan operator *forklift*. Sehingga memudahkan divisi operasional untuk berkoordinasi satu sama lain, agar kegiatan di gudang dapat berjalan dengan efektif dan maksimal.

e. Pengiriman Barang

Pengiriman barang diawali dengan kegiatan pemuatan barang ke kontainer, yang dilakukan pada tanggal 28 Agustus 2025. Dimulai pada pukul 09.25 WIB yang dilakukan oleh beberapa personil yaitu, 1 *tallyman* muat, 2 operator *forklift* (penggunaan *forklift* disesuaikan dengan kondisi barang yang akan masuk dan keluar di gudang), dan 3 TKBM. Kontainer yang akan digunakan untuk pemuatan garam adalah kontainer 40 *feet*. Proses *stuffing* diawali dengan datangnya truk *trailer* yang membawa kontainer ke lokasi muat gudang, kemudian sopir membersihkan ruang kontainer agar siap untuk dimuat, dilanjutkan pengecekan kebersihan dan kondisi dinding dan lantai kontainer oleh TKBM dan divisi operasional gudang untuk mengecek dan memastikan kembali bahwa kontainer dalam kondisi baik. Kegiatan pengecekan akan didokumentasi sebagai pelaporan kondisi di dalam kontainer oleh divisi operasional gudang kepada pihak manajemen perusahaan. Pemuatan barang dilakukan berdasarkan data barang yang ada pada *packing list* yang dibuat oleh kepala gudang. Pemilihan urutan barang yang akan dimuat akan didasarkan pada jenis barang, jumlah koli, dan berat barang. Barang berat akan ditata di bagian bawah, dan barang ringan akan ditata di bagian atas. Pemuatan barang menggunakan sistem perencanaan pemuatan dengan membagi ruang kontainer menjadi 4 bagian ke belakang, dengan masing-masing bagian berkisar 3 meter (menggunakan pembagian dengan kode A, B, C, D) serta 2 bagian untuk atas bawahnya (menggunakan kode angka 1 untuk bawah, dan 2 untuk atas). Hal ini akan memudahkan pihak pembongkar di lokasi tujuan, untuk mengetahui barang yang dibongkar dimiliki oleh perusahaan apa, sesuai dengan informasi yang diberikan oleh pihak gudang PT KCB di Surabaya ke cabang perusahaan di lokasi tujuan yaitu Ruteng.

Proses *stuffing* menggunakan beberapa *Material Handling Equipment* (MHE) untuk mendukung efektivitas dan optimalisasi kegiatan. MHE yang digunakan yaitu,

forklift, *pallet*, dan *hand pallet*. Proses *stuffing* dilakukan dengan posisi kontainer tetap di atas *casis* truk trailer, karena tidak adanya *loading dock* di gudang PT KCB. Proses *stuffing* diawali dengan operator *forklift* 1 menaikkan 2 TKBM ke atas kontainer dengan membawa *hand pallet* dan satu *pallet* yang diangkat menggunakan garpu *forklift*. *Hand pallet* dan *pallet* yang dinaikkan ke kontainer berfungsi untuk memudahkan TKBM menerima dan memindahkan barang yang akan dimuat ke bagian depan kontainer. *Tallyman* muat memberi instruksi kepada operator *forklift* 2 untuk mengambil barang sesuai dengan rencana pemuatan yang telah dibuat pada dokumen *packing list*. Operator *forklift* 1 dan 2 membagi tugas untuk memudahkan dalam pemuatan. Operator *forklift* 1 bertugas untuk mengangkat barang LCL ke atas kontainer dan operator *forklift* 2 bertugas untuk mengambil barang LCL di gudang dan dibawa ke pintu gudang. Jumlah pintu pada gudang PT KCB hanya ada 1 pintu dengan ukuran 7x5 meter, sehingga peletakan barang yang akan dikeluarkan juga disesuaikan dengan barang yang akan masuk. Hal itu dilakukan untuk mengoptimalkan kegiatan pemuatan barang dan penerimaan barang secara bersamaan. Garam dimuat pertama karena dinilai memiliki kardus yang kuat dijadikan jumlah garam yang banyak sehingga dapat dijadikan penopang susunan muatan di dalam kontainer. Garam diambil oleh operator *forklift* 1 di gudang dan diletakkan di pintu gudang, selanjutnya garam dinaikkan ke kontainer oleh operator *forklift* 2 yang kemudian diterima oleh TKBM dengan diletakkan di atas *hand pallet* yang di atasnya sudah diberi *pallet*. Selanjutnya garam akan didorong ke bagian depan kontainer untuk memudahkan TKBM dalam penataan garam pada lokasi penataan di dalam kontainer dengan kode penempatan AB1. Cara pemuatan barang ke kontainer pada pengiriman pola LCL dilakukan dengan berbagai cara. Cara tersebut disesuaikan dengan jenis dan sifat barang. Secara garis besar cara pemuatan bisa dibedakan menjadi 2, yaitu pertama menggunakan tenaga manusia jika barang yang jenis dan sifatnya masih dapat ditangani menggunakan tenaga manusia dan tidak berisiko membahayakan manusia yang menangani barang tersebut, dan kedua adalah dengan menggunakan *forklift* jika barang yang akan dimuat beratnya melebihi kapasitas yang masih bisa ditangani oleh manusia atau dinilai berbahaya atau tidak efisien jika dimuat menggunakan tenaga manusia. Proses pemuatan dengan pola pengiriman LCL yang mempunyai beragam jenis barang yang dimuat ke dalam satu kontainer juga memerlukan koordinasi dan perencanaan yang baik, supaya kegiatan *stuffing* dapat berjalan dengan maksimal.

Divisi operasional gudang dan TKBM memastikan seluruh barang LCL yang masuk ke dalam kontainer sesuai dengan dokumen *packing list* yang dibawa oleh *tallyman* muat, selanjutnya sebelum kontainer ditutup dan disegel pada bagian belakang kontainer diberi plastik sebagai penutup dengan cara diikat di empat sisi belakang kontainer sebagai antisipasi agar barang tidak terkena air, roboh, ataupun rusak, karena bergesekan dengan pintu kontainer. Durasi rangkaian proses *stuffing* pada kontainer 40 *feet* membutuhkan waktu 5 jam 50 menit, mulai pukul 09.25 WIB hingga 15.15 WIB. Proses *stuffing* telah selesai, selanjutnya *tallyman* muat melapor kepada kepala gudang. Kepala gudang memberi instruksi kepada sopir untuk melakukan proses segel kontainer disaksikan dan didokumentasi oleh divisi operasional gudang untuk pelaporan kepada pihak manajemen perusahaan dan selanjutnya akan diinformasikan kepada pemilik garam. Sopir memberi segel pada kontainer menggunakan segel yang didapat saat pengambilan kontainer kosong di depo Tanjung Tembaga. Sopir memastikan nomor segel sesuai yang diberikan oleh pihak pelayaran. Selanjutnya kontainer dibawa oleh sopir truk *trailer* ke pelabuhan untuk dimuat ke kapal.

4. KESIMPULAN DAN SARAN

Proses penanganan garam di gudang konsolidasi domestik PT Kris Cargo Bahtera dimulai dari penerimaan barang, penyortiran barang, penyimpanan sementara, pengemasan dan *labelling*, dan proses pengiriman barang.

Saran yang diberikan oleh peneliti dalam penelitian ini Adalah dengan mempertahankan kinerja perusahaan, pembuatan *Standard Operating Procedure* (SOP) khusus muatan komoditi garam, peningkatan pelayanan dan fasilitas pendukung Gudang seperti, penggunaan sistem *racking* untuk memaksimalkan penggunaan ruang penyimpanan di gudang, penggunaan stiker yang berisi informasi pengiriman barang, dan pemasangan stiker atau *banner* alur layanan di gudang agar pengirim barang memahami alur layanan yang ada di gudang. Kesimpulan menjelaskan rangkuman dari penelitian yang menjawab segala permasalahan yang diangkat dalam penelitian. Isi pada bagian ini dituliskan dalam bentuk paragraf, bukan poin per poin. Adapun saran menjelaskan tentang usulan-usulan bagi penelitian selanjutnya untuk lebih menyempurnakan hasil penelitian yang telah dilakukan.

DAFTAR REFERENSI

- Ahmad, F., Satriyo, G., & Setiawan, E. N. (2026). *Buku Ajar Manajemen Pelayaran Niaga*. Yogyakarta: Yayasan Putra Adi Dharma.
- Ahmad, F., & Suwarso. (2025). *Buku Ajar Manajemen Bongkar Muat*. Yogyakarta: Yayasan Putra Adi Dharma.
- Gunawan, Herry. (2019). *Pengantar Transportasi dan Logistik*. Depok: Rajagrafindo Persada.
- Kalangi, M. H. E., Wijonarko, G., & Kristiawati, I. (2024). *Inter Multimoda Freight Forwarding*. Surabaya: Scofindo Media Pustaka.
- Lasse, D. A. (2017). *Manajemen Muatan Aktivitas Rantai Pasok di Area Pelabuhan*. Jakarta: Rajagrafindo Persada.
- Martono, Ricky. (2015). *Manajemen Logistik Terintegrasi*. Jakarta: PPM.
- Richards, Gwyne. (2022). *Manajemen Pergudangan*. Jakarta: Erlangga.
- Sutarman. (2017). *Dasar-dasar Manajemen Logistik*. Bandung: Refika Aditama.
- Sugiyono. (2024). *Metodologi Penelitian*. Bandung: Alfabeta.
- Wantara, P., Irawati, A., Werdi, W. S., & Purwanto, H. (2022). *Manajemen Pemasaran Garam*. Malang: MNC Publishing.
- Waraman, John. (2020). *Manajemen Pergudangan*. Jakarta: Puka Sinar Harapan.
- Adawiyah, Robiah. (2022). Faktor-faktor Yang Mempengaruhi Efektivitas Pengelolaan Gudang. *Jurnal Bisnis, Logistik, dan Supply Chain*. Vol. 2 No. 2 November 2022, Hal. 72-77.
- Ahmad, F., Satriyo, G., & Suwarso. (2026). Critical Factors Affecting Loading And Unloading Performance At Port Terminals: Faktor-Faktor Kritis Yang Mempengaruhi Kinerja Bongkar Muat Di Terminal Pelabuhan. *Jurnal Sejarah, Kemaritiman, dan Humaniora*. Vol. 10 No. 1 Februari 2026, Hal. 167-174.
- Aresti. (2021). Analisis Manajemen Pergudangan Pada PT Beurata Subur Persada. *Jurnal Riset Ekonomi*. Vol.1 No.3 November 2021, Hal. 241-246.
- Akmal & Kurnia. (2023). Analisis Risiko Operasional Gudang Menggunakan *Failure Mode and Effect Analysis* (Studi Kasus: Gudang Konsolidasi Ekspor PT XYZ). *Jurnal Rekayasa Sistem Industri*. Vol 8 No. 2 Mei 2023, Hal. 28-38.
- Pratiwi, Y. M., & Artamevia, S. C. (2025, November). Pemanfaatan Teknologi Digital dalam Manajemen Kewirausahaan untuk Meningkatkan Efisiensi Operasional UMKM di Banyuwangi. In *PROSIDING SENADIKA: Seminar Nasional Akademik*. Vol. 2, No. 1, pp. 222-228.
- Purnama, J. C., & Damayanto, Geri. (2026). Fear Of Missing Out (Fomo) As A Consumption Determinant In The Digital Economy Among AKABA Cadets. *SANTHET: Jurnal Sejarah, Pendidikan Dan Humaniora* Vol. 10 No. 3.
- Putri, S. B. O., dkk. (2025). Prosedur Pengiriman Barang Antar Pulau Dengan Pola *Less Container Load* Melalui Jasa Ekspedisi Muatan Kapal Laut di PT Trans Ocean Services Indonesia. *Jurnal Matemar* Vol. 6 No. 2 Desember 2025, Hal. 12-23.
- Samuel, A. I., dkk. (2023). Analisis Penerapan Manajemen Pergudangan Pada Gudang PT Trakindo Utama Manado. *Jurnal EMBA*. Vol. 11 No. 4 November 2023, Hal. 677-685.

Proses Penanganan Garam Di Gudang Konsolidasi Domestik Dengan Pola Pengiriman Less Than Container Load (LCL) Pada PT Kris Cargo Bahtera (Studi Kasus: Penanganan Garam Pada Tanggal 27-28 Agustus 2025)

Amrin, Ismadi. (2025). Saatnya Industri Garam Indonesia Berdiri Tegak di Kaki Sendiri. <https://infopublik.id/kategori/sorot-ekonomibisnis/926674/saatnya-industri-garam-indonesia-berdiri-tegak-di-kaki-sendiri>. Diakses pada 06 Juni 2026.