

BAB V

PENUTUP

5.1 Kesimpulan

Berdasarkan hasil penelitian mengenai analisis faktor penyebab tingginya kerusakan *empty dry container* di Depo Pelni Logistics Cabang Surabaya, dapat disimpulkan beberapa hal sebagai berikut:

1. Jenis-jenis kerusakan yang ditemukan pada *empty dry container* di Depo Pelni Logistics Cabang Surabaya dapat diklasifikasikan ke dalam tiga kategori. Pertama, kerusakan struktural yang meliputi penyok pada dinding dan atap, sobekan pada dinding, serta lubang pada bagian atap maupun lantai *container*. Kedua, kerusakan permukaan yang berupa korosi (karat), pengelupasan cat, dan goresan akibat aktivitas operasional. Ketiga, kerusakan komponen yang mencakup kerusakan pada sistem penguncian pintu seperti *locking handle* patah atau bengkok, *locking latch* rusak, serta *locking bar* yang tidak berfungsi dengan baik. Dari ketiga kategori tersebut, kerusakan struktural dan kerusakan komponen merupakan jenis kerusakan yang paling berdampak terhadap kelayakan dan keamanan penggunaan *container*.
2. Faktor-faktor penyebab kerusakan pada *empty dry container* diidentifikasi melalui pendekatan *fishbone analysis* yang mencakup enam kategori, yaitu *Manpower*, *Machine*, *Method*, *Material*, *Mother Nature*, dan *Measurement*. Dari keenam faktor tersebut, faktor *Material* merupakan faktor paling dominan, di mana kerusakan banyak dipengaruhi oleh riwayat penggunaan *container* di luar area depo, usia pakai yang sudah tua, serta siklus distribusi yang intens. Faktor *Method*

dan *Measurement* turut memperparah kondisi tersebut akibat implementasi SOP yang belum konsisten serta sistem pemeriksaan kondisi *container* yang belum berjalan secara optimal. Sementara faktor *Manpower*, *Machine*, dan *Mother Nature* memberikan kontribusi yang relatif lebih rendah dan umumnya hanya menimbulkan kerusakan ringan pada permukaan *container*.

3. Solusi yang diterapkan dalam mengatasi tingginya kerusakan *empty dry container* di Depo Pelni Logistics Cabang Surabaya dirumuskan secara integratif melalui pendekatan 6M. Pada aspek *method* dan *measurement*, sistem pengawasan diubah dari reaktif menjadi preventif melalui alur inspeksi visual terstruktur dan standardisasi lembar ceklist berbasis dokumen *Container Inspection Report (CIR)* guna mendeteksi dini kerusakan struktural, permukaan, dan komponen kritis. Langkah kontrol kualitas ini diakselerasi oleh penanganan aspek *material* melalui optimalisasi fasilitas depo repair internal untuk mengeksekusi perbaikan secara masif, rutin, dan terorganisir, sehingga mempercepat ketersediaan unit siap pakai sekaligus menekan ketergantungan pada vendor pihak ketiga. Guna menjamin keandalan infrastruktur pendukung, manajemen aspek *machine* diperketat melalui penyusunan jadwal perawatan berkala, penggantian oli, serta kalibrasi mekanis pada peralatan bongkar muat utama (*reachstacker* dan *forklift*) secara rutin setiap 6 bulan sekali. Selanjutnya, mitigasi terhadap faktor *mother nature* dijawab secara taktis melalui penerapan program pengecatan ulang dan pelapisan anti-karat (*preventive coating painting*) berkala setiap 6 bulan sekali sebagai siklus perawatan rutin untuk menahan laju transisi kerusakan permukaan (*minor*) menjadi lubang struktural (*major*) akibat paparan air laut yang korosif. Rangkaian

solusi ini kemudian disempurnakan pada komponen *manpower* melalui perumusan program edukasi dan sosialisasi penanganan peti kemas secara standar dan merata ke seluruh jaringan cabang daerah guna mengantisipasi risiko kerusakan akibat salah penanganan (*rough handling*) selama siklus distribusi logistik di luar kendali langsung Cabang Surabaya.

5.2 Saran

Berdasarkan hasil penelitian yang ditemukan, berikut beberapa saran yang dapat peneliti berikan untuk PT PBM Sarana Bandar Nasional (Pelni Logistics) Cabang Surabaya. Perusahaan disarankan untuk meningkatkan sistem pengendalian kualitas *container* secara lebih terstruktur dan berkelanjutan. Hal ini dapat dilakukan dengan:

1. PT PBM Sarana Bandar Nasional (Pelni Logistics) Cabang Surabaya disarankan untuk membentuk tim *quality control container* yang secara khusus bertanggung jawab dalam kegiatan inspeksi dan pencatatan kondisi *container*. Keberadaan tim ini sangat penting untuk memastikan proses pengecekan awal menggunakan CIR dapat berjalan secara konsisten dan menyeluruh pada setiap *container* yang masuk ke depo.
2. Pelaksanaan Program Standardisasi dan Pelatihan Penanganan *Container* di Seluruh Cabang. Mengingat faktor riwayat penggunaan di luar area depo menjadi penyebab utama kerusakan, Pelni Logistics disarankan untuk mengembangkan program sosialisasi dan pelatihan operasional yang merata, khususnya bagi operator di cabang-cabang daerah. Program ini bertujuan untuk menyeragamkan standar penanganan *container*, mulai dari teknik pengoperasian alat bongkar muat hingga prosedur pemuatan barang yang aman.

3. Dengan adanya output penelitian berupa SOP Pemeriksaan *Empty dry container* yang diusulkan oleh peneliti, diharapkan dapat menjadi acuan bagi Depo Peln Logistics Cabang Surabaya dalam melaksanakan kegiatan inspeksi kondisi *container* secara terstruktur dan konsisten. SOP ini disusun untuk memudahkan tim depo dalam mengidentifikasi jenis dan tingkat kerusakan *container* sejak awal masuk ke depo, sehingga proses deteksi dini dapat berjalan lebih optimal.