

## **BAB IV**

### **HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN**

#### **4.1 Gambaran Umum Objek Penelitian**

##### **4.1.1 Sejarah Singkat PT. XYZ.**

PT. XYZ merupakan perusahaan penyedia solusi logistik internasional yang berdiri pada tahun 1879 di Bremen, Jerman. Perusahaan ini didirikan oleh Wilhelm dengan nama awal Lexzau,. Seiring perkembangan, PT. XYZ berkembang menjadi salah satu penyedia logistik global terkemuka dengan layanan terpadu, mencakup pengiriman laut, pengiriman udara, *dry container* tangki, logistik kontrak, transportasi intermodal, serta layanan sebagai *Lead Logistics Provider* (LLP).

Pada tahun 1959, Conrad bergabung sebagai pemegang saham yang memperkuat hubungan perusahaan dengan Bremen. Kemudian pada 1970 menjadi pemegang saham tunggal. Ekspansi global dimulai pada 1978 dengan pendirian cabang di Amerika Serikat di bawah nama PT XYZ. Sejak 1992, kepemilikan perusahaan berada di tangan Conrad yang mendorong modernisasi dan perluasan internasional. Saat ini, PT. XYZ memiliki 73 perusahaan di 23 negara dengan lebih dari 2.600 karyawan yang berkomitmen pada layanan logistik andal, transparan, dan berorientasi pada pelanggan.

##### **4.1.2 Profil Perusahaan**

PT. XYZ merupakan perusahaan yang bergerak di bidang jasa logistik dan *freight forwarding* yang merupakan bagian dari jaringan global xyz group yang berbasis di Jerman. Perusahaan ini mulai beroperasi di Indonesia sejak tahun 1999 dan menjadi bagian dari jaringan internasional yang tersebar di berbagai negara.

Dengan dukungan jaringan global tersebut, PT. XYZ mampu menyediakan layanan logistik yang terintegrasi serta mendukung kegiatan distribusi barang dalam skala nasional maupun internasional, khususnya pada aktivitas ekspor dan impor.

Dalam operasionalnya, PT. XYZ menyediakan berbagai layanan logistik yang meliputi pengiriman barang melalui jalur laut (*sea freight*) dan udara (*air freight*), pengangkutan *tank container*, logistik kontrak (*contract logistics*), serta solusi rantai pasok terpadu seperti *Lead Logistics Provider (LLP)* dan *Fourth Party Logistics (4PL)*. Perusahaan ini juga melayani pengiriman proyek khusus, termasuk barang dengan dimensi besar dan berat (*project cargo*), serta memiliki kompetensi dalam pengurusan dokumen kepabeanan yang berkaitan dengan kegiatan ekspor dan impor.

Secara organisasi, PT. XYZ berkantor pusat di Jakarta dan memiliki jaringan operasional yang didukung oleh tenaga profesional di bidang logistik. Perusahaan ini juga berkomitmen terhadap kualitas layanan dengan menerapkan standar internasional serta sistem manajemen yang terintegrasi. Dengan pengalaman global dan dukungan teknologi, PT. XYZ berperan sebagai penyedia solusi logistik yang mampu meningkatkan efisiensi, keamanan, dan kelancaran proses pengiriman barang, khususnya dalam mendukung kegiatan perdagangan internasional.

### **4.1.3 Visi dan Misi Perusahaan**

#### **4.1.3.1 Visi**

*“PT XYZ vision is to become the world’s best logistics company for complex logistics solutions. Our vision statement is all what we want to achieve. It underlines the desire to set a quality bar in the service provision of highly*

*demanding logistics requirements. This vision statement also reflects Leschaco's aspiration to be a leader in the chemical and dangerous goods sector. We want to be re-recognized as a boutique firm strong enough to serve the largest companies in the world on a global scale. And we want to be know as a great place to work."*

Visi PT. XYZ adalah menjadi perusahaan logistik terbaik di dunia untuk solusi logistik yang kompleks. Pernyataan visi kami adalah semua yang ingin kami capai. Pernyataan ini menggaris bawahi keinginan untuk menetapkan standar kualitas dalam penyediaan layanan untuk persyaratan logistik yang sangat menuntut. Pernyataan visi ini juga mencerminkan aspirasi PT. XYZ untuk menjadi pemimpin di sektor bahan kimia dan barang berbahaya. Kami ingin diakui sebagai perusahaan butik yang cukup kuat untuk melayani perusahaan-perusahaan terbesar di dunia dalam skala global. Dan kami ingin dikenal sebagai tempat yang hebat untuk bekerja.

#### **4.1.3.2 Misi**

*"We are an independent and innovative global logistics service provider that is recognized for its customer centric and flexible products and solutions. We are committed to meeting the requirements of our customers worldwide and at any time thought economic, ecological as well as reliable and high-quality solutions. We exist because we are living our values on the inside of our company and the outside. Personal trust in our employees and a respectful treatment of one another in a motivating work atmosphere are the basic requirements for our company's success".*

Kami adalah penyedia layanan logistik global yang independen dan inovatif yang dikenal karena produk dan solusinya yang berpusat pada pelanggan dan

fleksibel. Kami berkomitmen untuk memenuhi kebutuhan pelanggan kami di seluruh dunia dan setiap saat memikirkan solusi yang ekonomis, ekologis, serta andal dan berkualitas tinggi. Kami ada karena kami menjalankan nilai nilai kami di dalam dan luar perusahaan kami. Kepercayaan pribadi pada karyawan kami dan perlakuan yang penuh hormat satu sama lain dalam suasana kerja yang memotivasi adalah persyaratan dasar untuk keberhasilan perusahaan kami.

#### **4.1.4 Budaya Perusahaan**

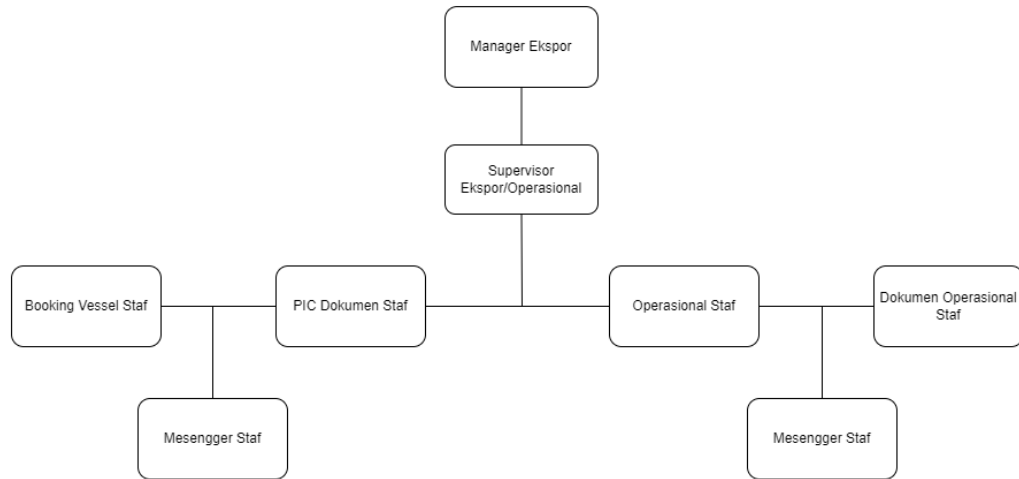
Budaya organisasi PT XYZ berlandaskan pada lima prinsip utama, yaitu:

1. Kedekatan dengan pelanggan (*Customer Proximity*)
2. Fleksibilitas (*Flexibility*)
3. Keunggulan Operasional
4. Prinsip yang diwujudkan melalui proses kerja yang profesional, terdokumentasi, dan terstandar
5. Inovasi dan Berkelanjutan
6. Digitalisasi Global.

#### **4.1.5 Lokasi Perusahaan**

Lokasi berada di Kebayoran Lama, Jakarta Selatan, DKI Jakarta. Peneliti melakukan penelitian di Pondok Indah dan Tanjung Priok yang mana peneliti ditempatkan pada departemen *Sea Freight Export*.

#### 4.1.6 Struktur Organisasi



**Gambar 4.1 Struktur Organisasi Ekspor**

Sumber: Data Perusahaan, 2026

##### 1. *Manager Ekspor*

*Manager Ekspor* merupakan pimpinan divisi ekspor yang bertanggung jawab mengelola, mengendalikan, dan mengevaluasi seluruh kegiatan ekspor perusahaan. Jabatan ini berperan dalam pengambilan keputusan operasional, penyelesaian permasalahan ekspor, serta memastikan seluruh proses pengiriman berjalan efektif, efisien, dan sesuai dengan kebutuhan *customer* serta ketentuan yang berlaku.

##### 2. *Supervisor Operasional*

*Supervisor Operasional* bertugas mengoordinasikan dan mengawasi pelaksanaan kegiatan ekspor sehari-hari. *Supervisor* memastikan proses administrasi ekspor, Pelaksanaan *stuffing*, dan pengiriman barang ekspor berjalan sesuai prosedur dan jadwal yang telah ditetapkan.

### 3. PIC (*Person in Charge*) Dokumen

Melaksanakan kegiatan teknis operasional baik berupa dokumen yang dibutuhkan dalam kegiatan ekspor maupun kegiatan lapangan yang berlangsung.

### 4. *Booking Vessel* Staf

*Booking Vessel* Staf bertugas melakukan pemesanan ruang muat pada kapal sesuai kebutuhan pengiriman barang ekspor. Selain itu, *Booking vessel* berkoordinasi dengan pelayaran terkait jadwal keberangkatan kapal dan ketersediaan *space*.

### 5. Operasional Staf

Operasional Staf bertanggung jawab melaksanakan kegiatan ekspor di lapangan, seperti pengambilan *empty container*, pemilihan dan inspeksi *dry container*, serta pengiriman *dry container* ke lokasi *stuffing*. Operasional staf berperan langsung dalam memastikan *dry container* yang digunakan sesuai standar ekspor.

### 6. Dokumen Operasional Staf

Dokumen Operasional Staf bertugas menyiapkan dan mengelola dokumen yang digunakan dalam kegiatan operasional ekspor, seperti DO, CRO, dan EIR. Dokumen operasional staf mendukung kelancaran proses pengambilan dan penggunaan *dry container* di lapangan.

### 7. *Messenger Document*

Mengirimkan dan delegasi dokumen yang digunakan pada kegiatan ekspor baik kepada pihak *customer* maupun pihak *shipping line*.

## 4.2 Hasil Penelitian dan Pembahasan

Pada penelitian ini, peneliti memilih PT. XYZ sebagai objek penelitian yang bergerak di bidang jasa logistik atau *freight forwarder* dalam kegiatan ekspor. Proses pengumpulan data dilakukan melalui kegiatan observasi dan wawancara secara langsung selama pelaksanaan penelitian di perusahaan tersebut. Dalam proses penelitian, peneliti menemukan beberapa permasalahan yang berkaitan dengan prosedur pemilihan *dry container*, khususnya terkait kelancaran proses pengiriman dan keamanan barang dalam kegiatan ekspor. Permasalahan tersebut kemudian dijadikan fokus penelitian dengan judul “Analisis Prosedur Pemilihan *Dry container* terhadap Kelancaran Proses Pengiriman dan Keamanan Barang dalam Kegiatan Ekspor dengan Menggunakan Metode PDCA pada PT. XYZ”.

Penggunaan metode PDCA (*Plan-Do-Check-Act*) dalam penelitian ini bertujuan untuk menganalisis prosedur pemilihan *dry container* serta mengidentifikasi faktor-faktor yang menjadi penghambat dalam proses operasional ekspor di PT. XYZ. Penerapan metode PDCA dilakukan melalui beberapa tahapan, dimulai dari identifikasi permasalahan yang terjadi pada prosedur pemilihan *dry container* (*plan*), pelaksanaan tindakan perbaikan terhadap permasalahan yang ditemukan (*do*), pembuatan sistem evaluasi terhadap hasil pelaksanaan perbaikan (*check*), hingga penetapan tindak lanjut atau standarisasi perbaikan yang dilakukan (*act*). Melalui tahapan tersebut, perusahaan dapat mengetahui kendala yang mempengaruhi prosedur pemilihan *dry container* serta menentukan upaya perbaikan yang dapat diterapkan untuk mendukung kelancaran proses pengiriman

dan keamanan barang ekspor. Adapun hasil temuan penelitian yang diperoleh peneliti disajikan sebagai berikut.

#### **4.2.1 Prosedur Pemilihan Dry Container Dalam Kegiatan Ekspor PT XYZ Dengan Menggunakan Pendekatan Metode PDCA**

Prosedur pemilihan merupakan serangkaian tahapan yang dilakukan secara sistematis untuk menentukan alternatif, sumber daya, atau objek yang paling sesuai berdasarkan kriteria dan kebutuhan yang telah ditetapkan (Yuneta. et al 2024). Prosedur pemilihan *dry container* merupakan salah satu tahapan penting dalam kegiatan ekspor karena berpengaruh terhadap kelancaran proses pengiriman serta keamanan barang yang akan didistribusikan. Penggunaan *dry container* sebagai media pengangkutan barang harus dalam kondisi baik yang mana tidak terdapat kerusakan fisik seperti berlubang, berkarat, kondisi lantai yang rapuh, ataupun sesuatu yang menyebabkan barang di dalamnya mengalami kerusakan serta menjaga keamanan barang tersebut selama kegiatan ekspor berlangsung. Oleh karena itu, perlu adanya analisis mendalam mengenai prosedur pemilihan *dry container* PT. XYZ untuk mengetahui apakah terjadi permasalahan operasional yang berlangsung. Prosedur pemilihan *dry container* terdapat rangkaian operasional mulai dari *booking order*, persiapan dokumen kelengkapan, pembuatan jadwal *stuffing*, melakukan permintaan *empty container*, melakukan pemilihan dan inspeksi *dry container*, serta melakukan pengangkutan *dry container* dari depo menuju gudang *stuffing* milik *customer*. Hal tersebut disampaikan oleh informan A-1 selaku *operational supervisor* sebagai berikut:

*“Mengenal prosedurnya mulai dari customer memberikan informasi ekspor dengan pemberian dokumen barang ke pihak head office, kemudian dikonfirmasi lanjutan dengan pembuatan delivery order atau DO ke pelayaran, setelah DO .....setelah tu loading ntuk proses stuffing di gudang customer.” (Hasil wawancara 12 Mei 2026)*

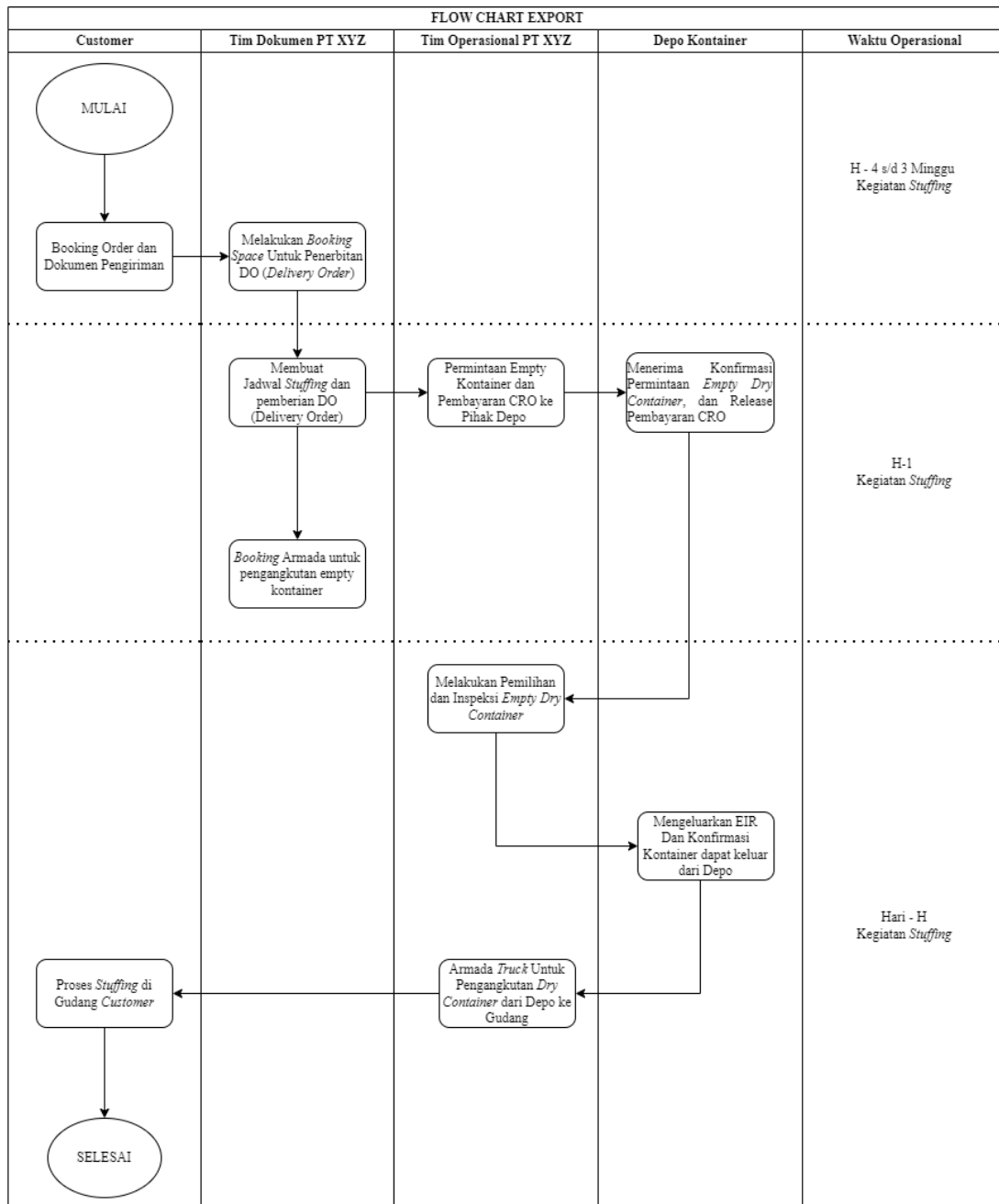
Informan A-1 menggambarkan proses operasional dari kegiatan pemilihan *dry container* PT.XYZ yang mana terdapat alur operasional yaitu melakukan *booking order*, pembuatan dokumen, membuat jadwal *stuffing* kemudian lanjut proses dilapangan yaitu melakukan permintaan *empty dry container*, melakukan pemilihan dan inspeksi *dry container*, serta pengangkutan *dry container* ke gudang *stuffing* milik *customer*. Selanjutnya, pelaksanaan operasional pemilihan *dry container* menggunakan dokumen kelengkapan dalam mendukung kegiatan yang berlangsung berupa *delivery order*, *container release order*, dan *equipment interchange receipt* seperti yang disampaikan informan A-2 selaku *Booking vessel staff* yaitu:

*“.....pengajuan DO (Delivery order) ke pihak pelayaran yang nanti akan diteruskan ke tim operasional, kemudian ambil CRO dan tuker EIR ditahap akhir.” (Hasil wawancara 12 Mei 2026)*

Informan A-2 menjelaskan mengenai dokumen pendukung yang digunakan pada pemilihan *dry container*, kemudian informan A-3 selaku *Operational Staff* menjelaskan lebih lanjut mengenai kegiatan teknis operasional yang berlangsung terutama pada proses inspeksi *dry container* yang akan digunakan dengan mengecek kondisi *dry container* seperti lantai, dinding, dan atap untuk memastikan *dry container* layak digunakan:

*“Kalau dari operasional lapangan biasanya setelah dapat DO dan bon muat dari pihak kantor, kami langsung ke depo untuk pilih dry container sesuai spesifikasi. Setelah itu dilakukan pengecekan kondisi dry container seperti lantai, dinding, dan atap untuk memastikan dry container masih layak digunakan sebelum dibawa stuffing ke gudang customer.”(Hasil wawancara 12 Mei 2026)*

Penjelasan yang diberikan informan A-1, A-2, dan A-3 menggambarkan prosedur pemilihan *dry container* di PT. XYZ dengan terdapat alur koordinasi antar bagian, dokumen yang digunakan dalam mendukung aktivitas operasional, dan teknis operasional yang dilakukan di lapangan. yang mana terdapat tahapan operasional yang dapat uraikan berupa alur prosedur pemilihan *dry container* dalam bentuk *flowchart* sebagai berikut:



**Gambar 4.1 Flowchart Prosedur Pemilihan *Dry container* PT.XYZ**

Sumber: Olah Data Peneliti, 2026

Dari *flowchart* di atas, berikut penjelasan mengenai alur prosedur pemilihan *dry container* pada PT. XYZ sebagai berikut:

1. Melakukan *Booking Order* dan Dokumen barang

Pada tahap awal, pihak *customer* melakukan *booking order* untuk pengiriman ekspor dan memberikan dokumen kelengkapan barang ekspor kepada pihak perusahaan dengan memberikan informasi terkait jenis barang, jumlah barang, negara tujuan, dan jadwal pengiriman, Informasi tersebut digunakan sebagai dasar bagi pihak perusahaan untuk mempersiapkan proses pengiriman dan menentukan kebutuhan *dry container* yang sesuai dengan karakteristik barang yang akan dikirim.

2. Melakukan *Booking Space* dan Pembuatan *Delivey Order (DO)*

Setelah menerima *booking order* dan dokumen barang dari *customer*, tim dokumen melakukan proses *booking space* kepada perusahaan pelayaran (*Shipping Line*). *Booking space* merupakan proses pemesanan ruang muatan di kapal agar barang ekspor memperoleh jadwal keberangkatan sesuai kebutuhan pengiriman. Pada tahap ini, tim dokumen juga melakukan pengajuan *Delivery Order (DO)* ke pihak pelayaran sebagai dokumen operasional yang digunakan.

3. Membuat jadwal *Stuffing* dan Penerbitan DO

Setelah proses *booking space* selesai dilakukan, tim dokumen membuat jadwal *stuffing* sesuai dengan jadwal pengiriman ekspor yang telah diberikan pada tahap awal dan menunggu *release* dokumen *Delivery Order* dari pihak pelayaran. Setelah mendapatkan *Delivery Order (DO)* dari pihak pelayaran, tim dokumen mempersiapkan jadwal *stuffing* yang telah dibuat dan dokumen *Delivery Order (DO)* yang akan diteruskan oleh tim operasional lapangan pada H-1 pelaksanaan *stuffing*.

4. Melakukan *Booking* Armada Pengangkutan Pihak *Trucking*

Pada tahap berikutnya, tim dokumen melakukan *booking* armada pengangkutan ke pihak *trucking* pada H-1 proses *stuffing* akan dilaksanakan. Setelah melakukan *booking* armada tim dokumen memberikan jadwal *stuffing* dan dokumen *Delivery order* (DO) ke tim operasional sebagai landasan pelaksanaan kegiatan dilapangan.

5. Melakukan Permintaan *Empty Dry container* dan Pembayaran CRO ke Pihak Depo

Pada H-1 *Stuffing*, tim operasional menerima dokumen DO serta jadwal *stuffing* yang telah dibuat oleh tim dokumen sebagai dasar pelaksanaan kegiatan operasional di lapangan. Setelah itu, tim operasional menuju ke depo dengan membawa dokumen *Delivery Order* (DO) untuk mengajukan permintaan *empty dry container* ke pihak depo, setelah dicek dan terdapat *dry container* tersedia, tim operasional melakukan pembayaran *handling* untuk mendapatkan kwitansi pembayaran dari pihak depo yaitu *Container Release Order* (CRO).

6. Pihak Depo Mengkonfirmasi permintaan *Empty Dry container* dan Memberikan kuitansi *Container Release Order* (CRO)

Setelah tim operasional melakukan permintaan *empty dry container*, pihak depo langsung mengecek ketersediaan *empty dry container* yang ada, kemudian konfirmasi ketersediaan kepada pihak operasional. Kemudian pihak depo memberikan kuitansi pembayaran *handling* yang telah dibayarkan oleh tim operasional.

7. Melakukan Pemilihan dan Inspeksi *Dry container*

Pada hari-H *stuffing*, tim dokumen kembali menuju depo dengan membawa kwitansi pembayaran sebelumnya untuk mendapatkan dokumen *Container Release Order* (CRO) dari pihak depo. Selanjutnya tim operasional melakukan pemilihan *dry container* dengan menyisir blok *dry container* yang ada di depo sesuai dengan spesifikasi *dry container* yang tertera pada *Delivery Order*, dan *Container Release Order*. Setelah melakukan pemilihan *dry container* yang sesuai dengan spesifikasi yang dibutuhkan, tim operasional melakukan proses inspeksi *dry container* tersebut dengan melihat serta menilai kondisi lantai, dinding, atap, pintu, kebersihan bagian dalam, kebocoran, serta kerusakan lainnya. Pemeriksaan dilakukan untuk memastikan bahwa *dry container* berada dalam kondisi layak pakai dan aman digunakan dalam kegiatan ekspor.

8. Pihak depo memberikan dokumen EIR dan konfirmasi pengeluaran *dry container*

Setelah tim operasional melakukan pemilihan dan inspeksi *dry container* yang akan digunakan, selanjutnya tim operasional menuju loket di depo untuk mengajukan permintaan *Equipment Interchange Receipt* (EIR). Setelah EIR dikeluarkan dan diberikan kepada tim operasional, *dry container* yang telah dipilih dan inspeksi sudah bisa dibawa keluar dari depo menuju ke gudang *stuffing*.

#### 9. Pihak *Trucking* Membawa Armada Pengangkutan Menuju Depo

Setelah mendapatkan dokumen EIR, tim operasional berkoordinasi dengan pihak *trucking* untuk armada pengangkutan yang telah dipesan sebelumnya menuju depo dan mengangkut *dry container* yang sudah melewati proses pemilihan, inspeksi, dan dokumen EIR yang telah diterima tim operasional. Armada pengangkut membawa *dry container* dari depo menuju gudang *stuffing* milik *customer*.

#### 10. Proses *Stuffing* di Gudang *Customer*

Tahap terakhir adalah proses *stuffing* di gudang *customer*. *Stuffing* merupakan kegiatan pemuatan barang ke dalam *dry container* sebelum dikirim menuju pelabuhan ekspor. Pada tahap ini dilakukan penataan barang di dalam *dry container* agar muatan tersusun dengan aman dan sesuai kapasitas *dry container*. Setelah proses *stuffing* selesai, *dry container* akan disegel dan dipersiapkan untuk proses pengiriman menuju pelabuhan dan negara tujuan ekspor.

Metode PDCA merupakan pendekatan manajemen kualitas yang berorientasi pada perbaikan berkelanjutan (*continuous improvement*) melalui tahapan yang sistematis, dimulai dari identifikasi dan analisis akar masalah pada tahap *plan*, pelaksanaan usulan perbaikan pada tahap *do*, evaluasi perbaikan pada tahap *check*, hingga standarisasi proses pada tahap *act* (puspanikan, 2024). Metode PDCA digunakan sebagai pendekatan analisis untuk mengidentifikasi akar permasalahan, menyusun rencana perbaikan prosedur, melaksanakan tindakan perbaikan, melakukan evaluasi terhadap hasil pelaksanaan, serta menetapkan standarisasi

operasional guna meningkatkan kualitas prosedur pemilihan *dry container* dalam mendukung kelancaran proses pengiriman dan keamanan barang ekspor di PT XYZ.

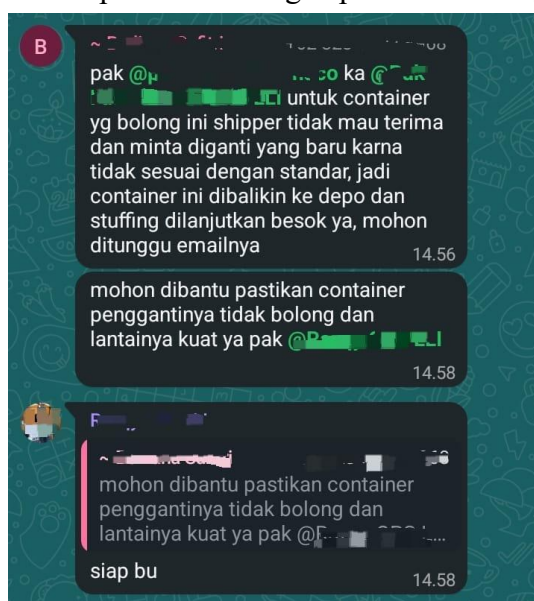
### **1. Tahap *Plan***

Tahap *plan* merupakan tahap perencanaan yang dilakukan untuk pencarian tema permasalahan dengan melihat kondisi aktual serta ideal, mengidentifikasi akar permasalahan, dan menentukan upaya perbaikan terhadap prosedur pemilihan *dry container* di PT XYZ. Pada tahap ini, peneliti menganalisis kondisi aktual pelaksanaan prosedur pemilihan *dry container* berdasarkan hasil observasi, wawancara, dan analisis permasalahan yang terjadi selama kegiatan operasional ekspor. Analisis tersebut dilakukan untuk mengetahui akar penyebab hambatan operasional sehingga dapat disusun rencana perbaikan prosedur yang lebih efektif dalam mendukung kelancaran proses pengiriman dan keamanan barang ekspor. Tahap ini dilakukan dengan beberapa langkah yaitu:

#### **a. Tahap penentuan tema permasalahan dan kondisi aktual**

Tahap *Plan* diawali dengan mengidentifikasi dan menetapkan tema permasalahan yang akan menjadi fokus utama dalam proses perbaikan. Penentuan tema dilakukan secara spesifik agar permasalahan yang dianalisis sesuai dengan kondisi yang terjadi di lapangan dan memudahkan penyusunan langkah perbaikan pada tahapan selanjutnya. Berdasarkan hasil wawancara diketahui pada prosedur pemilihan *dry container* pada PT XYZ masih terdapat temuan pada kegiatan pemilihan dan inspeksi *dry container* belum optimal dikarenakan tingginya volume pengiriman ekspor dan waktu operasional

terbatas yang menyebabkan *dry container* yang tidak layak luput dalam pengecekan sehingga terdapat pengembalian *empty dry container* oleh *customer* hal tersebut terjadi karena tidak dapat ditangani secara keseluruhan oleh tim operasional lapangan. Kondisi tersebut dapat dibuktikan dari koordinasi antara tim operasional dengan pihak PIC sebagai berikut:



**Gambar 4.2 Dokumentasi Komplain Yang Diajukan Oleh Customer**

Sumber: Dokumentasi Peneliti, 2026

Dokumentasi di atas menunjukkan komplain yang diberikan oleh *customer* melalui perantara tim dokumen yang bertanggungjawab atas pengiriman tersebut dengan pengembalian *dry container*, serta permintaan *dry container* yang baru sesuai standar dari pihak *customer*. Pihak *customer* tidak menerima *dry container* yang akan digunakan dikarenakan tidak memenuhi standar yang telah diberikan, Dalam observasi yang dilakukan peneliti, terdapat beberapa kasus yang serupa mengenai *dry container* yang *reject* dengan permasalahan yang sama yaitu masih terdapat lubang, karat berlebih, dan lantai

yang rapuh sehingga dapat menyebabkan kerusakan barang saat pengiriman ekspor berlangsung.



**Gambar 4.3 Dokumentasi *Dry Container* Reject Dari *Customer***

Sumber: Dokumentasi Peneliti, 2026

Gambar di atas memperlihatkan kondisi *dry container* yang dikembalikan oleh *customer* ke pihak operasional karena tidak memenuhi standar kelayakan untuk pengiriman barang karena terdapat *defect* berupa penyok, karat berlebih, dan bolong. Kondisi *dry container* yang tidak layak apabila tetap digunakan dapat membahayakan keamanan barang dalam proses pengiriman yang berlangsung, yang mana memiliki potensi kerusakan barang akibat penggunaan *dry container* tidak layak tersebut. Sehingga perlu adanya pergantian *dry container* yang tidak layak dengan *dry container* baru yang telah melalui rangkai pemilihan dan proses inspeksi menyeluruh pada *dry container* yang akan digunakan.

Melihat permasalahan yang terjadi dapat diketahui dalam pelaksanaan kegiatan operasional tersebut belum terdapat standar operasional prosedur (SOP) secara khusus mengenai pemilihan dan inspeksi *dry container*, sehingga

kegiatan pemilihan dan inspeksi *dry container* masih belum optimal, yang mana belum terdapat SOP khusus mengenai pemilihan *dry container* sehingga pada tahap inspeksi masih berdasarkan pengalaman kerja masing-masing setiap operasional dilapangan. Kondisi tersebut mengenai belum terdapat standar operasional prosedur (SOP) secara khusus mengenai pemilihan dan inspeksi *dry container*, sehingga kegiatan pemilihan dan inspeksi *dry container* masih belum optimal, yang mana disampaikan oleh informan A-1 selaku *supervisor operational* sebagai berikut:

*“Kalo untuk sop khusus sendiri gaada mas, yang penting dry container nya ga bolong, lantai bagus, sama sesuai spesifikasi udah cukup”  
(Hasil wawancara 12 Mei 2026)*

Penjelasan oleh informan A-1 selaras dengan yang disampaikan infroman A-3 mengenai belum adanya standar operasional prosedur (SOP) dalam kegiatan pemilihan *dry container*, standar operasional prosedur menjadi aspek penting untuk menjaga kualitas *dry container* yang digunakan pada kegiatan ekspor PT.XYZ. Sehingga perlu adanya standar operasional prosedur (SOP) yang menjadi acuan atau indikator kelayakan *dry container* yang digunakan dalam pelaksanaan operasional yang berlangsung. Kondisi tersebut berkaitan dengan proses inspeksi atau pengecekan *dry container* yang digunakan masih belum optimal dikarenakan hanya melihat secara kasat mata dari kondisi fisik *dry container* yang akan digunakan dengan melihat tiap sisi *dry container* apakah terdapat bolong, melihat kondisi lantai *dry container*, dan menutup pintu *dry container* untuk melihat dari dalam terdapat sinar matahari

yang tersorot. Sebagaimana yang disampaikan oleh informan A1 sebagai berikut:

*“Untuk pengecekan nya sendiri nanti dry container nya dibuka untuk diliat dari dalem kondisinya, diliat tiap sisinya apa ada yang bolong, terus lantainya, kalo udah kiranya bagus, pintunya ditutup dari dalem buat liat apa ada celah sinar masuk apa ngga, kalo sudah aman bisa digunakan dry container nya.” (Hasil wawancara 12 Mei 2026)*

Berdasarkan hasil wawancara dari informan A1 dan A3 terkait pelaksanaan inspeksi *dry container* PT.XYZ, dapat diketahui bahwa proses inspeksi *dry container* yang dilakukan oleh tim operasional lapangan di PT. XYZ berfokus pada pemeriksaan visual terhadap kondisi fisik *dry container*, seperti pengecekan dinding, lantai, serta pengujian kebocoran melalui metode masuk ke dalam *dry container* dan mengamati adanya celah sinar yang masuk dari luar. Pelaksanaan inspeksi tersebut menunjukkan bahwa tim operasional telah melakukan langkah-langkah dasar inspeksi untuk memastikan *dry container* dalam kondisi layak pakai sebelum digunakan dalam kegiatan *stuffing*. Namun, berdasarkan hasil observasi peneliti, pelaksanaan inspeksi tersebut masih belum optimal karena pemeriksaan yang dilakukan hanya mengandalkan pengamatan visual dan pengalaman individu petugas tanpa didukung standar pemeriksaan yang terstruktur. Kondisi ini berpotensi menyebabkan beberapa kerusakan minor, seperti retakan kecil, lubang yang tidak terdeteksi, kerusakan seal pintu, maupun kelembaban lantai *dry container* tidak teridentifikasi secara maksimal pada saat inspeksi berlangsung.

Apabila dibandingkan dengan kondisi seharusnya, proses inspeksi *dry container* seharusnya dilaksanakan berdasarkan prosedur dan *checklist*

pemeriksaan yang terstandarisasi sehingga seluruh komponen *dry container* dapat diperiksa secara sistematis dan konsisten. *Dry container* harus diperiksa atau inspeksi sebelum digunakan dengan mengikuti prosedur standar yang bertujuan untuk memastikan bahwa kondisi fisik *container* tidak membahayakan barang maupun keselamatan orang, serta untuk menilai kelayakan *container* tersebut sebelum digunakan (Hartanto et al, 2025). Inspeksi kelayakan *dry container* tidak hanya mencakup pengecekan dinding, lantai, dan kebocoran melalui uji cahaya (*light test*), tetapi juga meliputi pemeriksaan kondisi atap, sistem penguncian pintu, kebersihan interior, kondisi lantai terhadap kelembaban, keberadaan bau yang dapat mempengaruhi kualitas muatan, serta dokumentasi hasil inspeksi sebagai bukti verifikasi kelayakan *dry container*. Selain itu, hasil inspeksi perlu dicatat dalam formulir atau *checklist* inspeksi untuk meminimalisir subjektivitas petugas dan memastikan seluruh item pemeriksaan telah dilakukan. Dengan demikian, kondisi aktual di lapangan menunjukkan bahwa proses inspeksi telah dilaksanakan, namun pelaksanaannya masih bergantung pada ketelitian individu petugas operasional. Hal ini mengindikasikan perlunya penerapan SOP dan *checklist* inspeksi yang terstandarisasi agar proses pemilihan *dry container* dapat dilakukan secara lebih efektif, terdokumentasi, dan mampu mengurangi risiko penggunaan *dry container* yang tidak layak dalam kegiatan ekspor. Yang mana dapat diuraikan berupa tabel mengenai perbandingan kondisi aktual dan ideal dari kegiatan pemilihan *dry container* sebagai berikut:

**Tabel 4.1 Perbandingan Kondisi Aktual dan Kondisi Ideal**

No.	Kondisi Aktual	Kondisi Ideal
1.	Inspeksi dilakukan melalui pemeriksaan visual terhadap dinding, dan lantai sebelum <i>stuffing</i>	Inspeksi dilakukan secara menyeluruh berdasarkan SOP dan checklist yang terstandarisasi sehingga seluruh komponen <i>dry container</i> diperiksa secara sistematis.
2.	Pemeriksaan dilakukan berdasarkan pengalaman dan ketelitian masing-masing petugas operasional.	Pemeriksaan mengacu pada SOP dan checklist inspeksi sebagai pedoman baku bagi seluruh petugas.
3.	Pemeriksaan difokuskan pada dinding, dan lantai	Pemeriksaan meliputi dinding, lantai, atap, pintu, sistem penguncian, kebersihan interior, kelembaban lantai, bau, serta kondisi fisik lainnya yang berpotensi memengaruhi keamanan barang.
4.	Hasil inspeksi belum didokumentasikan dalam formulir atau checklist pemeriksaan yang baku.	Setiap hasil inspeksi dicatat dalam checklist dan dilengkapi dokumentasi foto sebagai bukti verifikasi kondisi <i>dry container</i> .
5.	Belum terdapat mekanisme monitoring dan evaluasi secara berkala terhadap hasil inspeksi.	Monitoring dilakukan secara berkala untuk memastikan inspeksi dilaksanakan sesuai SOP dan sebagai bahan evaluasi perbaikan berkelanjutan.

Sumber: Data diolah penulis, 2026

Berdasarkan Tabel 4.1, terlihat adanya kesenjangan antara kondisi aktual dan kondisi ideal pada proses inspeksi *dry container* di PT. XYZ. Meskipun inspeksi telah dilaksanakan sebelum *stuffing*, pelaksanaannya masih berfokus pada pemeriksaan visual dan bergantung pada pengalaman masing-masing petugas operasional. Di sisi lain, kondisi ideal mengharuskan inspeksi dilakukan berdasarkan SOP dan *checklist* yang terstandarisasi sehingga seluruh

komponen *dry container* dapat diperiksa secara sistematis, terdokumentasi, dan konsisten. Kesenjangan tersebut menunjukkan bahwa proses inspeksi belum sepenuhnya mampu menjamin kelayakan *dry container* sesuai standar *zero defect* yang ditetapkan *customer*. Oleh karena itu, kondisi tersebut ditetapkan sebagai tema permasalahan pada tahap *Plan* dan menjadi dasar dilakukannya analisis akar masalah menggunakan metode *5 Whys* serta penyusunan usulan perbaikan berupa SOP inspeksi *dry container*.

**b. Tahap pencarian akar masalah**

Permasalahan yang sudah dilakukan kemudian dilakukan analisis permasalahan menggunakan *5 whys analysis* untuk mengetahui akar permasalahan operasional menyebabkan *dry container* yang digunakan tidak layak ekspor. Berdasarkan hasil wawancara dan observasi lapangan, permasalahan yang sering terjadi pada pemilihan *dry container* PT.XYZ ialah *dry container* yang dikembalikan oleh pihak *customer* dikarenakan dalam kondisi tidak layak ekspor, seperti yang disampaikan informan A-1 (*Supervisor operasional*) bahwa:

*“Permasalahan utama biasanya keterlambatan stuffing dan penolakan dry container yang akan digunakan, karena dry container tidak layak pakai atau harus dilakukan penggantian unit.” (Hasil wawancara 12 Mei 2026)*

Kondisi tersebut menggambarkan permasalahan utama yang dialami pada prosedur pemilihan *dry container* PT.XYZ, terdapat *dry container* yang dikembalikan karena tidak layak ekspor. Untuk mengetahui penyebab dari permasalahan tersebut perlu adanya analisis mendalam dengan menggunakan metode *5 whys analysis* sehingga dapat mengetahui akar permasalahan utama

yang terjadi. Oleh karena itu, dibawah ini merupakan tabel hasil analisis menggunakan metode *5 whys analysis*:

**Tabel 4.2 Analisis Permasalahan Dengan Penggunaan 5 Whys Analysis**

<i>Problem</i>	<i>Why 1</i>	<i>Why 2</i>	<i>Why 3</i>	<i>Why 4</i>	<i>Why 5</i>
Keterlambatan <i>stuffing</i> dan penolakan <i>dry container</i> akibat <i>dry container</i> yang digunakan tidak layak ekspor.	Pada saat proses operasional ditemukan <i>dry container</i> yang tidak layak digunakan sehingga harus dilakukan penggantian unit <i>dry container</i> dan penyesuaian dokumen operasional sebelum <i>stuffing</i> dilakukan.	Pada saat proses pemilihan dan inspeksi <i>dry container</i> masih ditemukan <i>dry container</i> berlubang, berkarat, lantai lembab, dan pintu sulit ditutup yang lolos pemeriksaan awal di depo.	Proses inspeksi <i>dry container</i> belum dilakukan secara menyeluruh dan masih dilakukan secara manual berdasarkan pengalaman operasional lapangan.	Belum terdapat SOP dan <i>monitoring</i> inspeksi <i>dry container</i> yang terstandarisasi sebagai acuan pemeriksaan operasional.	Perusahaan belum melakukan standarisasi, monitoring, dan evaluasi rutin terhadap prosedur inspeksi <i>dry container</i> dalam kegiatan ekspor.

Sumber: Data Olahan Peneliti, 2026

Tabel tersebut menunjukkan bahwa akar permasalahan dari *dry container* yang tidak layak ekspor disebabkan oleh belum adanya standar operasional prosedur (SOP), dan monitoring prosedur pemilihan *dry container* yang terstandarisasi.

### c. Rencana Perbaikan Yang Dibuat

Berdasarkan hasil penentuan tema permasalahan dan analisis akar penyebab menggunakan metode *5 Whys*, diketahui bahwa permasalahan utama pada prosedur pemilihan *dry container* di PT. XYZ tidak hanya disebabkan oleh

kondisi fisik *dry container* yang tidak memenuhi standar, tetapi juga oleh belum adanya sistem pengendalian inspeksi yang terstandarisasi. Hasil analisis menunjukkan bahwa kegiatan inspeksi masih dilakukan berdasarkan pengalaman masing-masing petugas operasional, belum didukung oleh Standar Operasional Prosedur (SOP) khusus, belum menggunakan *checklist* inspeksi sebagai acuan pemeriksaan, serta belum memiliki mekanisme monitoring dan evaluasi yang dilakukan secara berkala. Kondisi tersebut menyebabkan pelaksanaan inspeksi menjadi tidak konsisten sehingga masih ditemukan *dry container* yang lolos pemeriksaan awal namun ditolak (*reject*) oleh *customer* karena tidak memenuhi standar *zero defect*.

Berdasarkan kondisi tersebut, rencana perbaikan dalam penelitian ini difokuskan pada penyusunan sistem inspeksi *dry container* yang lebih terstandarisasi sebagai upaya meningkatkan kualitas proses pemilihan *dry container*. Rencana perbaikan yang diusulkan meliputi penyusunan Standar Operasional Prosedur (SOP) sebagai pedoman pelaksanaan inspeksi, penyusunan formulir *checklist* inspeksi untuk memastikan seluruh komponen *dry container* diperiksa secara sistematis, penerapan monitoring inspeksi berbasis dokumentasi digital untuk meningkatkan fungsi pengawasan oleh *Operational Supervisor*, serta pelaksanaan evaluasi berkala terhadap hasil inspeksi sebagai dasar perbaikan berkelanjutan. Keempat usulan tersebut saling mendukung dalam membentuk sistem pengendalian operasional yang lebih efektif sehingga proses inspeksi tidak lagi bergantung pada pengalaman

individu petugas, melainkan mengacu pada prosedur yang seragam dan terdokumentasi.

Penyusunan SOP diarahkan untuk mengatur seluruh tahapan pemilihan dan inspeksi *dry container*, mulai dari pemeriksaan dokumen operasional, pemeriksaan kondisi fisik *container*, pelaksanaan *light test*, pengisian *checklist*, dokumentasi hasil inspeksi, hingga prosedur *reject* dan pergantian *dry container* apabila ditemukan ketidaksesuaian. Selanjutnya, *checklist* inspeksi digunakan sebagai instrumen pengendalian agar seluruh aspek pemeriksaan, seperti kondisi dinding, atap, lantai, pintu, sistem penguncian, kebersihan interior, kelembapan, bau, dan kondisi fisik lainnya diperiksa secara lengkap sebelum *container* digunakan. Sementara itu, monitoring dilakukan melalui pencatatan hasil inspeksi beserta dokumentasi foto secara *real time* sehingga memudahkan proses verifikasi, pengawasan, dan evaluasi apabila terjadi keluhan dari *customer*.

Rencana perbaikan tersebut diharapkan mampu mengurangi penggunaan *dry container* yang tidak layak, meminimalkan terjadinya *dry container reject*, mengurangi keterlambatan proses *stuffing*, serta meningkatkan kelancaran proses pengiriman dan keamanan barang ekspor. Selanjutnya, seluruh rencana perbaikan yang telah disusun pada tahap *Plan* akan diimplementasikan pada tahap *Do* untuk mengetahui efektivitas penerapannya terhadap proses pemilihan *dry container* di PT. XYZ.

## 2. Tahap *Do*

Tahap *do* merupakan tahap pelaksanaan dari rencana perbaikan yang telah disusun pada tahap plan berdasarkan hasil analisis *5 Whys*. Pada tahap ini, perusahaan dapat melakukan implementasi rencana perbaikan terhadap prosedur pemilihan *dry container* guna meminimalisir penggunaan *dry container* tidak layak serta mengurangi keterlambatan *stuffing* dalam kegiatan ekspor di PT. XYZ.

Berdasarkan hasil analisis akar permasalahan, diketahui bahwa hambatan utama dalam prosedur pemilihan *dry container* disebabkan oleh belum adanya Standar Operasional Prosedur (SOP), dan monitoring prosedur pemilihan *dry container* yang terstandarisasi. Oleh karena itu, pada tahap pelaksanaan perusahaan perlu menerapkan beberapa tindakan perbaikan operasional supaya proses pemilihan *dry container* dapat berjalan secara optimal, yaitu:

### a. Implementasi SOP Pemilihan *dry container* PT XYZ

Setelah penyusunan Standar Operasional Prosedur (SOP) Pemilihan dan Inspeksi *Dry Container* pada tahap *Plan*, penelitian ini melakukan simulasi implementasi sebagai gambaran penerapan SOP pada proses operasional di PT. XYZ. Simulasi dilakukan dengan membandingkan prosedur yang selama ini diterapkan perusahaan dengan prosedur yang diusulkan dalam SOP. Tujuan simulasi ini adalah untuk mengetahui kesesuaian tahapan operasional, mengidentifikasi perubahan yang terjadi setelah adanya SOP, serta memperoleh tanggapan dari pihak operasional terhadap usulan prosedur yang telah disusun.

Berdasarkan hasil simulasi, tahapan operasional yang sebelumnya hanya berfokus pada pemeriksaan visual terhadap kondisi dinding, lantai, dan pelaksanaan *light test* mengalami penyempurnaan melalui SOP yang diusulkan. Pada SOP tersebut, petugas operasional diwajibkan melakukan pemeriksaan secara sistematis terhadap seluruh komponen *dry container*, meliputi kondisi dinding, atap, lantai, pintu dan sistem penguncian, kebersihan interior, kelembapan lantai, kondisi karat, bau atau sisa muatan sebelumnya, serta kesesuaian nomor *container* dengan dokumen operasional. Selain itu, setiap hasil pemeriksaan harus dicatat pada formulir *checklist* inspeksi dan didokumentasikan menggunakan foto sebagai bukti bahwa proses inspeksi telah dilaksanakan sesuai prosedur.

Untuk mengetahui kesesuaian usulan SOP dengan kondisi operasional perusahaan, peneliti melakukan konfirmasi kepada Informan A-1 selaku *Operational Supervisor*. Berdasarkan hasil wawancara, Informan A-1 menyampaikan bahwa selama ini proses inspeksi memang belum memiliki pedoman tertulis sehingga pelaksanaannya masih mengacu pada pengalaman masing-masing petugas. Menurut Informan A-1:

*"Kalau ada SOP seperti ini justru lebih membantu operasional. Jadi petugas punya acuan yang sama saat melakukan pengecekan dan tidak ada bagian yang terlewat. Selama ini memang belum ada pedoman khusus, jadi pemeriksaannya berdasarkan pengalaman masing-masing." (Hasil wawancara 12 Mei 2026).*

Informan A-1 juga menjelaskan bahwa penggunaan *checklist* inspeksi dinilai dapat meningkatkan ketelitian petugas karena setiap item pemeriksaan harus dipastikan telah diperiksa sebelum *dry container* dinyatakan layak

digunakan. Selain itu, dokumentasi foto yang dilampirkan pada hasil inspeksi dinilai dapat mempermudah proses verifikasi oleh *Operational Supervisor* serta menjadi bukti apabila di kemudian hari terjadi komplain atau *dry container reject* dari pihak *customer*.

Berdasarkan hasil simulasi implementasi dan tanggapan Informan A-1, usulan SOP dinilai mampu memberikan perbaikan terhadap proses pemilihan *dry container* dibandingkan prosedur yang diterapkan sebelumnya. SOP tidak hanya memberikan urutan kerja yang lebih jelas, tetapi juga meningkatkan keseragaman pelaksanaan inspeksi, memperkuat proses dokumentasi, serta mendukung kegiatan monitoring oleh pihak supervisor. Dengan demikian, usulan SOP diharapkan mampu meminimalkan penggunaan *dry container* yang tidak layak, mengurangi potensi *dry container reject*, serta mendukung kelancaran proses pengiriman dan keamanan barang dalam kegiatan ekspor PT. XYZ.

#### **b. Monitoring terstandarisasi**

Selain penyusunan Standar Operasional Prosedur (SOP), penelitian ini juga mengusulkan penerapan sistem monitoring terstandarisasi sebagai bagian dari upaya meningkatkan efektivitas proses pemilihan *dry container* di PT. XYZ. Usulan monitoring disusun berdasarkan hasil analisis pada tahap *Plan*, yang menunjukkan bahwa pelaksanaan inspeksi selama ini belum didukung oleh mekanisme pengawasan dan pencatatan hasil pemeriksaan secara terstruktur. Akibatnya, proses verifikasi masih bergantung pada komunikasi

lisan antarpetugas sehingga menyulitkan proses penelusuran apabila ditemukan *dry container reject* atau komplain dari *customer*.

Sebagai bentuk implementasi usulan perbaikan, peneliti melakukan simulasi sistem monitoring menggunakan *Google Form* yang dirancang sebagai media pencatatan hasil inspeksi *dry container* secara *real time*. Dalam simulasi tersebut, setiap petugas operasional diwajibkan mengisi identitas pemeriksa, nomor *container*, tanggal inspeksi, lokasi depo, hasil pemeriksaan setiap komponen *dry container*, serta mengunggah dokumentasi foto kondisi fisik *container*. Data yang telah diinput secara otomatis tersimpan dalam basis data digital sehingga dapat diakses oleh *Operational Supervisor* untuk melakukan verifikasi sebelum *dry container* dikirim menuju gudang *stuffing*.

Melalui simulasi tersebut, alur monitoring menjadi lebih sistematis dibandingkan proses sebelumnya. Apabila pada kondisi sebelumnya hasil inspeksi hanya disampaikan secara lisan atau melalui pesan singkat, maka pada sistem yang diusulkan seluruh hasil pemeriksaan terdokumentasi secara digital dan dapat ditelusuri kembali apabila diperlukan. Selain meningkatkan kemudahan dalam proses pengawasan, sistem monitoring juga memberikan bukti bahwa inspeksi telah dilakukan sesuai dengan tahapan yang tercantum dalam SOP.

Untuk mengetahui kesesuaian usulan sistem monitoring dengan kebutuhan operasional perusahaan, peneliti melakukan konfirmasi kepada Informan A-1 selaku *Operational Supervisor*. Berdasarkan hasil wawancara, Informan A-1 menjelaskan bahwa selama ini perusahaan memang belum

memiliki media khusus untuk mendokumentasikan hasil inspeksi sehingga proses pengawasan masih dilakukan secara langsung di lapangan. Menurut Informan A-1:

*"Selama ini hasil pengecekan memang belum ada pencatatan khusus. Kalau nanti dibuat sistem seperti ini, menurut saya akan lebih memudahkan karena semua hasil inspeksi bisa langsung terdokumentasi dan supervisor juga bisa mengecek kembali sebelum container dikirim ke gudang stuffing."*  
(Hasil wawancara 12 Mei 2026).

Berdasarkan tanggapan tersebut, usulan sistem monitoring dinilai dapat mendukung proses pengendalian operasional karena seluruh hasil inspeksi terdokumentasi secara digital dan mudah ditelusuri apabila terjadi ketidaksesuaian pada saat proses pengiriman. Selain itu, dokumentasi foto yang terintegrasi dalam sistem monitoring dapat digunakan sebagai bukti kondisi *dry container* sebelum digunakan, sehingga membantu perusahaan dalam proses verifikasi apabila terjadi komplain dari pihak *customer*.

Dengan adanya simulasi implementasi monitoring terstandarisasi, proses pemilihan *dry container* diharapkan tidak hanya berjalan berdasarkan SOP, tetapi juga didukung oleh sistem pengawasan yang terdokumentasi secara *real time*. Penerapan monitoring tersebut diharapkan mampu meningkatkan akuntabilitas petugas operasional, memperkuat fungsi pengawasan oleh *Operational Supervisor*, serta mempermudah proses evaluasi sebagai dasar perbaikan berkelanjutan dalam kegiatan ekspor PT. XYZ.

### 3. Tahap *Check*

Tahap *check* merupakan tahap evaluasi yang dilakukan untuk mengetahui penerapan upaya perbaikan prosedur pemilihan *dry container* setelah diterapkannya SOP, dan *monitoring* operasional secara *real time* di PT. XYZ. Evaluasi dilakukan secara berkala setiap satu bulan setelah implementasi perbaikan pada tahap *Do*, sehingga memberikan waktu yang cukup bagi seluruh petugas operasional untuk menerapkan prosedur baru secara konsisten serta menghasilkan data operasional yang memadai untuk dianalisis. Tahap evaluasi ini bertujuan untuk mengetahui apakah tindakan perbaikan yang diterapkan mampu mengurangi penggunaan *dry container* tidak layak pakai serta meningkatkan kelancaran proses pengiriman barang ekspor.

Pelaksanaan evaluasi dilakukan oleh *operational supervisor* dengan membandingkan kondisi operasional sebelum dan sesudah penerapan perbaikan prosedur. Evaluasi dilakukan berdasarkan data hasil *monitoring* inspeksi *dry container*, *checklist* pemeriksaan, dokumentasi foto *dry container*, laporan keterlambatan *stuffing*, serta jumlah *dry container reject* yang terjadi selama kegiatan operasional ekspor berlangsung. Selain itu, evaluasi juga dilakukan terhadap kesesuaian pelaksanaan inspeksi dengan SOP yang telah diterapkan perusahaan.

Dalam tahap evaluasi tersebut, perusahaan melakukan penilaian terhadap beberapa indikator operasional seperti jumlah *dry container* tidak layak pakai yang ditemukan saat inspeksi, jumlah pergantian unit *dry container*, keterlambatan *stuffing* akibat kendala *dry container*, serta komplain atau *reject*

dari pihak *customer* terkait kondisi *dry container* yang digunakan. Data hasil monitoring tersebut kemudian direkap dan dianalisis untuk mengetahui hambatan operasional yang masih sering terjadi selama proses pemilihan *dry container* berlangsung.

Tahap *Check* dilakukan untuk mengevaluasi efektivitas usulan perbaikan yang telah disusun pada tahap *Do*, yaitu berupa SOP pemilihan *dry container* dan sistem monitoring terstandarisasi. Evaluasi dilakukan dengan membandingkan kondisi operasional sebelum dan setelah usulan perbaikan berdasarkan indikator penelitian, yaitu kelancaran proses pengiriman dan keamanan barang. Melalui evaluasi ini, peneliti dapat menilai sejauh mana usulan perbaikan mampu mengatasi permasalahan yang ditemukan pada tahap *Plan*, sekaligus menjadi dasar dalam menentukan tindakan lanjutan pada tahap *Action*.

**Tabel 4.3 Evaluasi Pelaksanaan SOP dan Monitoring Berdasarkan Indikator Kelancaran Proses Pengiriman**

<b>Indikator</b>	<b>Kondisi Sebelum Perbaikan</b>	<b>Kondisi Setelah Implementasi SOP dan Monitoring</b>
Ketepatan proses pemilihan <i>dry container</i>	Pemeriksaan masih bergantung pada pengalaman petugas sehingga berpotensi terjadi perbedaan hasil inspeksi	Pemeriksaan dilakukan sesuai SOP dan <i>checklist</i> sehingga proses pemilihan lebih konsisten dan sistematis.
Kelancaran proses <i>stuffing</i>	Masih terjadi keterlambatan akibat pergantian <i>dry container</i> yang dinyatakan <i>reject</i> .	Potensi keterlambatan <i>stuffing</i> berkurang karena <i>dry container</i> telah dipastikan layak sebelum dikirim ke gudang
Ketepatan waktu pengiriman	Jadwal pengiriman dapat berubah akibat pergantian <i>container</i> .	Proses pengiriman lebih sesuai jadwal karena risiko pergantian <i>container</i> dapat diminimalkan.

Sumber: Data diolah peneliti, 2026

**Tabel 4.4 Evaluasi Pelaksanaan SOP dan Monitoring Berdasarkan Indikator Keamanan Barang**

<b>Indikator</b>	<b>Kondisi Sebelum Perbaikan</b>	<b>Kondisi Setelah Implementasi SOP dan Monitoring</b>
Kondisi fisik <i>dry container</i>	Masih ditemukan <i>container</i> berlubang, berkarat, rantai lembap, dan pintu tidak rapat yang lolos inspeksi.	Seluruh komponen diperiksa sesuai SOP sehingga kerusakan dapat teridentifikasi sebelum digunakan.
Risiko kerusakan barang	Risiko kerusakan barang masih tinggi akibat penggunaan <i>container</i> yang tidak layak	Risiko kerusakan barang berkurang karena hanya <i>container</i> yang memenuhi standar yang digunakan.
Dokumentasi hasil inspeksi	Belum terdapat dokumentasi yang lengkap sebagai bukti pemeriksaan.	Seluruh hasil inspeksi disertai <i>checklist</i> dan dokumentasi foto.

Sumber: Data diolah peneliti, 2026

Berdasarkan hasil evaluasi yang dilakukan secara berkala, perusahaan dapat mengetahui tingkat keberhasilan penerapan SOP dan monitoring pemilihan *dry container* yang telah dijalankan.

#### **4. Tahap *Action***

Tahap *act* merupakan tahap tindak lanjut dari hasil evaluasi yang dilakukan pada tahap *check* untuk memastikan upaya perbaikan prosedur pemilihan *dry container* dapat diterapkan secara berkelanjutan di PT. XYZ. Pada tahap ini, perusahaan melakukan tindakan berdasarkan hasil *monitoring* dan evaluasi operasional yang telah dilakukan selama penerapan SOP, *checklist* inspeksi, dan monitoring *real time* prosedur pemilihan *dry container*. Terdapat 2 tindakan yang bisa dilakukan oleh pihak perusahaan yaitu:

**a. Tindakan Perbaikan (*Corrective Action*)**

Tindakan perbaikan dilakukan apabila masih ditemukan permasalahan yang berulang seperti *dry container* tidak layak pakai, keterlambatan *stuffing*, dan ketidaksesuaian inspeksi di lapangan. Perusahaan perlu melakukan upaya pencegahan atau tindakan *preventif*, perusahaan melakukan pembaruan *checklist* inspeksi berdasarkan temuan kerusakan yang paling sering terjadi, menetapkan kriteria *reject container* yang lebih jelas dan terukur, serta menyusun daftar depo alternatif yang memiliki riwayat kualitas *dry container* yang baik untuk mengantisipasi kondisi *shortage* maupun tingginya tingkat *reject container*. Selain itu, perusahaan melaksanakan pelatihan dan sertifikasi internal secara berkala kepada petugas operasional terkait metode inspeksi *dry container* yang terstandarisasi agar kualitas pemeriksaan tidak bergantung pada pengalaman individu, melainkan pada standar inspeksi yang telah ditetapkan perusahaan. Dengan tindakan tersebut, perusahaan dapat meminimalisir terulangnya permasalahan yang sama dan meningkatkan prosedur pemilihan *dry container* secara berkelanjutan.

**b. Tindakan Standarisasi (*Standardization Action*)**

Tindakan standarisasi dilakukan setelah hasil evaluasi pada tahap *check* menunjukkan bahwa penerapan SOP pemilihan *dry container*, *checklist* inspeksi, dan *monitoring* inspeksi secara *real time* mampu mengurangi permasalahan yang sebelumnya sering terjadi, seperti penggunaan *dry container* tidak layak pakai, keterlambatan *stuffing* akibat pergantian unit *dry container*, serta ketidaksesuaian hasil inspeksi di lapangan. Keberhasilan

tindakan perbaikan tersebut menunjukkan bahwa prosedur yang diterapkan telah memberikan dampak positif terhadap proses pemilihan *dry container*. Oleh karena itu, perusahaan perlu menetapkan SOP, *checklist* inspeksi, dan monitoring *real time* sebagai standar operasional yang berlaku secara permanen agar hasil perbaikan yang telah dicapai dapat dipertahankan dan diterapkan secara konsisten oleh seluruh tim operasional.

Melalui tindakan standarisasi ini, seluruh proses pemilihan *dry container* dilakukan berdasarkan prosedur yang sama, mulai dari pemeriksaan dokumen, inspeksi fisik *dry container*, pengisian *checklist*, hingga dokumentasi hasil inspeksi. Selain berfungsi sebagai pedoman kerja, standarisasi juga menjadi sarana pengendalian operasional untuk memastikan setiap kegiatan inspeksi dilaksanakan sesuai standar yang telah ditetapkan perusahaan. Dengan demikian, perbaikan yang telah berhasil dilakukan pada tahap sebelumnya tidak hanya menjadi solusi sementara, tetapi berkembang menjadi sistem kerja yang berkelanjutan sehingga mampu menjaga kualitas proses pemilihan *dry container*, meminimalisir terulangnya permasalahan yang sama, serta mendukung kelancaran pengiriman dan keamanan barang ekspor di PT. XYZ.

#### **4.2.2 Faktor-Faktor Penghambat Prosedur Pemilihan *Dry Container* Dalam Kegiatan Ekspor**

##### **4.2.2.1 Faktor Internal Penghambat Prosedur Pemilihan *Dry Container* Dalam Kegiatan Ekspor**

Faktor internal merupakan hambatan yang berasal dari dalam perusahaan dan mempengaruhi pelaksanaan prosedur pemilihan *dry container* dalam kegiatan

ekspor di PT. XYZ. Berdasarkan hasil observasi dan wawancara yang dilakukan peneliti, faktor internal tersebut berkaitan dengan sumber daya manusia (SDM), dokumen, serta koordinasi antar bagian. Dalam proses pemilihan *dry container* hambatan internal tersebut mempengaruhi kegiatan operasional yang berlangsung.

### **1. Sumber Daya Manusia (SDM)**

Sumber daya manusia menjadi salah satu faktor internal yang mempengaruhi prosedur pemilihan *dry container* di PT. XYZ. SDM memiliki peranan penting dalam operasional pemilihan *dry container* dikarenakan dalam pelaksanaan tiap proses bergantung terhadap *staff* yang menangani dalam pengiriman ekspor yang berlangsung. Berdasarkan hasil wawancara dengan informan A-1 selaku *Operational Supervisor*, diketahui bahwa proses inspeksi *dry container* sangat bergantung pada ketelitian petugas operasional lapangan dalam melakukan pemeriksaan kondisi fisik *dry container* sebelum digunakan untuk *stuffing*. Informan A1 menyatakan bahwa:

*“SDM memiliki peran yang sangat penting karena proses inspeksi dry container dilakukan langsung oleh tim operasional. Ketelitian dan pengalaman petugas sangat mempengaruhi kualitas dry container yang dipilih.” (Hasil wawancara 12 Mei 2026)*

Berdasarkan hasil wawancara tersebut dapat diketahui bahwa kemampuan dan ketelitian petugas operasional menjadi faktor utama dalam menentukan kelayakan *dry container* yang akan digunakan pada kegiatan ekspor. Namun dalam pelaksanaannya, petugas operasional belum memiliki pelatihan khusus terkait standar inspeksi *dry container* sehingga proses pemeriksaan masih bergantung kecermatan tim operasional dalam menilai kondisi *dry container* yang akan digunakan. Hal tersebut diperkuat oleh

informan A-3 selaku *Operational Staff* mengenai kesalahan *staff* pada proses inspeksi karena kurang teliti dalam menilai kondisi *dry container* yang digunakan:

*“Kalau petugas kurang teliti saat pengecekan, biasanya kerusakan dry container bisa tidak terdeteksi. Meskipun telah dicek secara langsung pada tiap bagian pada dry container” (Hasil wawancara 12 Mei 2026)*

Selain itu, informan A-3 juga menyampaikan bahwa proses inspeksi dilakukan secara langsung di lapangan dengan memeriksa kondisi fisik *dry container* seperti bagian lantai, dinding, dan atap *dry container* sebelum digunakan *stuffing*. Akan tetapi, tingginya aktivitas operasional dan jadwal *stuffing* yang padat menyebabkan proses pemeriksaan terkadang dilakukan secara cepat sehingga beberapa kerusakan kecil pada *dry container* tidak terdeteksi secara maksimal.

Berdasarkan hasil temuan observasi yang dilakukan peneliti, kurang maksimalnya proses inspeksi tersebut menyebabkan masih ditemukannya *dry container* dengan kondisi karat, kebocoran kecil, lantai lembab, maupun bekas tambalan yang tetap digunakan dalam kegiatan pengiriman barang ekspor. Kondisi tersebut berpotensi menyebabkan kerusakan barang dan keterlambatan proses pengiriman akibat penggantian unit *dry container* pada saat *stuffing* berlangsung.

Selain faktor ketelitian, kurangnya pelatihan pada proses inspeksi *dry container* juga menjadi hambatan dalam proses pemilihan *dry container*. Dikarenakan pada proses inspeksi hanya berdasarkan pada kemampuan *staff* operasional dalam menilai kualitas *dry container* yang dipilih tanpa adanya

standarisasi tertentu yang menjadi acuan penilaian dari *dry container* tersebut, yang mana kondisi tersebut disampaikan oleh informan A-1 diketahui bahwa:

*“Untuk pelatihan khusus inspeksi dry container belum dilakukan. Sebagian besar petugas memahami proses inspeksi berdasarkan pengalaman kerja di lapangan.” (Hasil wawancara 12 Mei 2026)*

Kondisi tersebut menunjukkan bahwa kompetensi petugas operasional dalam melakukan inspeksi *dry container* belum didukung dengan pelatihan teknis yang terstandarisasi sehingga proses pemeriksaan *dry container* masih dilakukan berdasarkan pemahaman masing-masing petugas.

Berdasarkan hasil wawancara dan observasi yang dilakukan peneliti, faktor sumber daya manusia (SDM) menjadi salah satu faktor internal yang menghambat prosedur pemilihan *dry container* di PT. XYZ. Hambatan tersebut berkaitan dengan ketelitian dan kemampuan petugas operasional dalam melakukan inspeksi kondisi fisik *dry container* sebelum digunakan untuk *stuffing*. Hasil wawancara dengan informan A-1 menunjukkan bahwa kualitas *dry container* yang dipilih sangat dipengaruhi oleh pengalaman dan ketelitian petugas operasional lapangan dalam melakukan pemeriksaan *dry container*. Selain itu, informan A-3 juga menyampaikan bahwa kurang telitnya petugas operasional pada saat pengecekan menyebabkan beberapa kerusakan *dry container* tidak terdeteksi meskipun pemeriksaan telah dilakukan secara langsung pada tiap bagian *dry container*. Berdasarkan hasil observasi, tingginya aktivitas operasional dan jadwal *stuffing* yang padat menyebabkan proses inspeksi sering dilakukan secara cepat sehingga masih ditemukan *dry container* dengan kondisi karat, kebocoran kecil, lantai lembab, maupun bekas

tambalan yang tetap digunakan dalam kegiatan ekspor. Kondisi tersebut menunjukkan bahwa kompetensi dan ketelitian staf operasional (SDM) memiliki pengaruh besar terhadap kelancaran proses pemilihan *dry container* di PT. XYZ.

Hasil temuan di lapangan sejalan dengan penelitian Ginting (2021), menyatakan bahwa hambatan dalam proses pengangkutan barang melalui *container* dipengaruhi oleh keteledoran pihak operasional dalam menjalankan tugas dan tanggung jawab pada proses pemilihan *container*. Penelitian tersebut menjelaskan bahwa kesalahan dalam pemilihan *container* dan kurang optimalnya pemeriksaan *dry container* menyebabkan terjadinya penolakan dan pengembalian *container* setelah sampai di gudang muat barang. Selain itu, penelitian terdahulu juga menjelaskan bahwa pihak operasional harus memiliki pemahaman, pengetahuan, serta koordinasi yang baik agar proses pengangkutan barang melalui *container* dapat berjalan secara efektif, aman, dan tidak menimbulkan keterlambatan pengiriman. Penelitian tersebut memperkuat hasil temuan peneliti bahwa kualitas SDM, khususnya ketelitian dan kompetensi operasional lapangan, menjadi faktor penting dalam menentukan kelayakan *dry container* yang digunakan pada kegiatan ekspor.

Berdasarkan hasil wawancara, observasi, dan perbandingan dengan kajian penelitian terdahulu, dapat dilihat bahwa faktor SDM menjadi salah satu hambatan internal dalam prosedur pemilihan *dry container* di PT. XYZ. Hambatan tersebut berkaitan dengan kurang optimalnya ketelitian dan kompetensi petugas operasional dalam melakukan inspeksi *dry container*

sehingga masih terdapat kerusakan *dry container* yang tidak terdeteksi secara maksimal. Selain itu, proses inspeksi juga belum didukung dengan pelatihan teknis inspeksi *dry container* yang dilakukan secara rutin sehingga pemeriksaan *dry container* masih bergantung pada pengalaman kerja masing-masing petugas operasional.

## 2. Koordinasi antar bagian

Koordinasi antar bagian operasional menjadi faktor internal lainnya yang mempengaruhi prosedur pemilihan *dry container* di PT. XYZ. Koordinasi antar bagian memiliki peran penting sebagai penghubung antar pihak dengan komunikasi yang dijalankan dalam menunjang proses pemilihan *dry container* yang berlangsung. Berdasarkan observasi yang dilakukan peneliti diketahui bahwa proses pemilihan *dry container* melibatkan beberapa bagian operasional seperti PIC (*person in charge*) yang bertanggungjawab pengiriman ekspor, tim dokumen, operasional lapangan, pihak depo, dan pihak pelayaran sehingga diperlukan koordinasi yang baik agar proses pemilihan *dry container* dapat berjalan sesuai jadwal. Seperti yang disampaikan oleh informan A-1 (*supervisor operational*) mengenai koordinasi yang berlangsung terhadap operasional pada pemilihan *dry container* PT.XYZ:

*“Prosedur pemilihan dry container dimulai dari customer memberikan informasi ekspor beserta dokumen barang kepada pihak head office, kemudian dilakukan pembuatan Delivery Order ke pelayaran sebelum diteruskan ke operasional lapangan...” (Hasil wawancara 12 Mei 2026)*

Kondisi yang disampaikan informan A-1 menjelaskan bahwa dalam pemilihan *dry container* terdapat koordinasi antar bagian yang dilakukan dalam

mendukung operasional yang dijalankan, Akan tetapi dengan banyaknya pihak yang perlu dikomunikasikan untuk menjalankan proses operasional tersebut sering kali tidak bisa mengambil keputusan sepihak karena perlu adanya konfirmasi dan persetujuan dari pihak lainnya seperti adanya perubahan jadwal *stuffing* maupun perubahan lokasi depo terkadang menyebabkan koordinasi antar bagian menjadi kurang optimal. Seperti yang disampaikan oleh Informan A-2 (*Booking vessel staff*) bahwa:

*“Koordinasi antar bagian terkadang menjadi kendala apabila ada perubahan jadwal secara mendadak.”(Hasil wawancara 12 Mei 2026)*

Perubahan jadwal yang mendadak membuat koordinasi dan komunikasi yang dilaksanakan dapat terhambat apabila adanya miss komunikasi atau pengambilan keputusan yang perlu persetujuan antar bagian operasional, dalam operasional ekspor efisiensi waktu menjadi tolak ukur utama dalam keberhasilan pengiriman yang berlangsung. Kondisi tersebut berdampak pada operasional di lapangan yang harus menunggu konfirmasi lanjutan dari tiap bagian sesuai yang disampaikan informan A-3 (*Operational Staff*) menyampaikan bahwa operasional lapangan terkadang harus menunggu konfirmasi ulang dari pihak kantor terkait perubahan *delivery order* maupun pergantian depo sebelum proses pemilihan *dry container* dapat dilakukan:

*“.....Terlebih kalau ada perubahan depo atau pergantian dry container kami harus menunggu informasi ulang dari kantor sebelum proses pengambilan bisa dilakukan.”(Hasil wawancara 12 Mei 2026)*

Kondisi tersebut menggambarkan alur koordinasi yang ada membuat pelaksanaan operasional terhambat dikarenakan perlu adanya koordinasi

lanjutan ketika adanya perubahan dalam teknis operasional, berdasarkan hasil observasi yang dilakukan peneliti kurang optimalnya koordinasi antar bagian menyebabkan proses pemilihan *dry container* menjadi lebih lama dan berpotensi menghambat jadwal *stuffing*. Selain itu, keterlambatan penyampaian informasi operasional juga menyebabkan proses inspeksi *dry container* dan pengiriman menuju gudang *stuffing* tidak berjalan secara lancar.

Berdasarkan hasil wawancara dan observasi yang dilakukan peneliti, koordinasi antar bagian menjadi salah satu faktor internal yang menghambat prosedur pemilihan *dry container* di PT. XYZ. Koordinasi antar bagian memiliki peran penting dalam mendukung kelancaran operasional karena proses pemilihan *dry container* melibatkan beberapa pihak seperti PIC ekspor, tim dokumen, operasional lapangan, pihak depo, dan pihak pelayaran. Berdasarkan hasil observasi, banyaknya pihak yang terlibat menyebabkan proses komunikasi dan pengambilan keputusan operasional memerlukan konfirmasi secara berulang, terutama ketika terjadi perubahan jadwal *stuffing*, pergantian depo, maupun perubahan *Delivery Order* (DO). Informan A-1 menyampaikan bahwa proses operasional dimulai dari *customer* memberikan informasi ekspor dan dokumen barang kepada pihak *head office* sebelum diteruskan kepada operasional lapangan untuk proses pemilihan *dry container*. Selain itu, informan A-2 menjelaskan bahwa koordinasi antar bagian sering menjadi kendala apabila terdapat perubahan jadwal secara mendadak sehingga menyebabkan keterlambatan penyampaian informasi operasional. Kondisi tersebut diperkuat oleh informan A-3 yang menyatakan bahwa operasional

lapangan terkadang harus menunggu konfirmasi ulang dari pihak kantor sebelum proses pengambilan *dry container* dapat dilakukan apabila terjadi perubahan depo atau pergantian *dry container*. Berdasarkan hasil observasi peneliti, kurang optimalnya koordinasi antar bagian menyebabkan proses pemilihan *dry container* menjadi lebih lama dan berpotensi menghambat jadwal *stuffing* serta kelancaran pengiriman barang ekspor.

Hasil temuan dilapangan sejalan dengan penelitian Amelia (2025) yang menjelaskan bahwa kegiatan operasional ekspor dan logistik melibatkan berbagai pihak yang saling terhubung sehingga diperlukan proses pengambilan keputusan dan koordinasi yang efektif untuk mendukung kelancaran pengiriman barang. Hal ini menunjukkan bahwa keberhasilan operasional logistik tidak hanya ditentukan oleh aspek teknis pengiriman, tetapi juga oleh efektivitas koordinasi antar pihak yang terlibat dalam proses operasional. Penelitian tersebut juga menjelaskan bahwa proses pengiriman barang ekspor melibatkan berbagai pihak operasional sehingga diperlukan koordinasi dan komunikasi yang baik untuk menghindari keterlambatan proses pengiriman maupun hambatan administrasi.

Berdasarkan hasil wawancara, observasi, dan perbandingan dengan penelitian terdahulu, dapat diketahui bahwa koordinasi antar bagian menjadi salah satu faktor internal yang menghambat prosedur pemilihan *dry container* di PT. XYZ. Hambatan tersebut terjadi karena proses operasional melibatkan banyak pihak sehingga memerlukan komunikasi dan konfirmasi secara berulang ketika terjadi perubahan teknis operasional seperti perubahan jadwal

*stuffing*, pergantian depo, maupun perubahan *Delivery Order* (DO). Kondisi tersebut menyebabkan operasional lapangan harus menunggu informasi lanjutan sebelum proses pemilihan *dry container* dapat dilakukan sehingga berpotensi menghambat kelancaran *stuffing* dan pengiriman barang ekspor.

Berdasarkan hasil pembahasan tersebut, dapat diketahui bahwa faktor internal penghambat dalam prosedur pemilihan *dry container* di PT. XYZ dipengaruhi oleh sumber daya manusia (SDM), dan koordinasi antar bagian. Hambatan tersebut menyebabkan proses pemilihan *dry container* belum berjalan secara optimal sehingga mempengaruhi kelancaran proses pengiriman dan keamanan barang ekspor.

#### **4.2.2.2 Faktor Eksternal Penghambat Prosedur Pemilihan *Dry Container***

##### **Dalam Kegiatan Ekspor**

Faktor eksternal merupakan hambatan yang berasal dari luar perusahaan dan mempengaruhi pelaksanaan prosedur pemilihan *dry container* dalam kegiatan ekspor di PT. XYZ. Berdasarkan hasil observasi dan wawancara yang dilakukan peneliti, faktor eksternal tersebut berkaitan dengan kelangkaan *dry container*, kondisi fisik *dry container* yang tersedia di depo, serta fasilitas dan peralatan operasional pada depo *dry container*. Faktor-faktor tersebut mempengaruhi kelancaran proses pengambilan *dry container*, pelaksanaan *stuffing*, serta keamanan barang selama proses pengiriman ekspor berlangsung.

##### **1. Kelangkaan *Dry container***

Kelangkaan *dry container* menjadi salah satu faktor eksternal yang menghambat proses pemilihan *dry container* dalam kegiatan ekspor.

Kelangkaan *dry container* menjadi masalah utama yang terjadi di Indonesia dikarenakan tingginya volume ekspor tidak diiringi dengan ketersediaan *dry container* yang ada, sehingga kegiatan ekspor menjadi terhambat terutama pada waktu operasional yang terbatas. Berdasarkan hasil wawancara dengan informan A-1 selaku *Operational Supervisor*, diketahui bahwa perusahaan pernah mengalami keterbatasan ketersediaan *dry container* terutama pada saat volume ekspor meningkat atau menjelang *peak season*. Informan A1 (*Supervisor operational*) menyatakan bahwa:

*“Pernah terjadi terutama saat volume ekspor meningkat atau menjelang peak season. Dampaknya proses stuffing dan pengiriman bisa mengalami keterlambatan.” (Hasil wawancara 12 Mei 2026)*

Pengiriman ekspor meningkat pada *peak season* yang mana menyebabkan tingginya permintaan pada *empty dry container* di depo, kondisi tersebut membuat adanya kelangkaan *dry container* atau *shortage dry container* yang dialami pihak depo. Dalam upaya mengatasi kondisi keterbatasan yang terjadi, pihak perusahaan melakukan koordinasi dengan pelayaran atau depo lainnya yang memiliki stok *dry container* yang cukup meskipun perlu adanya penyesuaian pada dokumen yang digunakan dan menghambat kegiatan operasional pada pemilihan *dry container* dalam kegiatan ekspor berlangsung. Hal tersebut juga disampaikan informan A-2 (*Booking vessel staff*) mengenai ketersediaan yang terbatas pada *dry container* di depo sehingga perlu menunggu adanya kedatangan *dry container* dari kegiatan impor, informan A-2 menyampaikan bahwa:

“..Kadang harus menunggu ketersediaan *dry container* dari depo, biasanya harus nunggu *dry container* kiriman dari kegiatan impor.”(Hasil wawancara 12 Mei 2026)

Dampak dari terbatasnya ketersediaan *dry container* di depo, membuat tim operasional harus menunggu *dry container* yang digunakan setelah proses impor berlangsung mengakibatkan waktu pengiriman semakin terbatas. Selain itu, informan A-3 (*Operational Staff*) menjelaskan mengenai ketersediaan spesifikasi *dry container* yang digunakan dapat menyebabkan penundaan proses *stuffing*. Kondisi tersebut disampaikan oleh informan A-3 yaitu:

“Kalau *dry container* sesuai spesifikasi belum tersedia biasanya *stuffing* ditunda.” (Hasil wawancara 12 Mei 2026)

Berdasarkan penjelasan dari Informan A-1, A-2, dan A-3 dapat diketahui bahwa keterbatasan ketersediaan *dry container* menyebabkan proses operasional menjadi terhambat karena pihak operasional harus menunggu ketersediaan unit *dry container*, melakukan perubahan dokumen dikarenakan pergantian depo untuk pemilihan *dry container*, dan mencari *dry container* yang sesuai dengan spesifikasi muatan *customer*. Kondisi tersebut menyebabkan perubahan jadwal *stuffing* dan berdampak terhadap keterlambatan pengiriman barang ekspor.

Berdasarkan observasi yang dilakukan peneliti, faktor eksternal berupa kelangkaan *dry container* menjadi salah satu hambatan dalam prosedur pemilihan *dry container* di PT. XYZ. Hambatan tersebut terjadi ketika ketersediaan *empty dry container* di depo tidak mampu memenuhi kebutuhan operasional ekspor, terutama saat volume ekspor meningkat atau menjelang *peak season*. Hasil wawancara dengan informan A-1 menunjukkan bahwa

kondisi tersebut menyebabkan keterlambatan *stuffing* dan pengiriman barang karena pihak operasional harus menunggu ketersediaan *dry container* yang sesuai dengan spesifikasi muatan *customer*. Selain itu, informan A-2 juga menjelaskan bahwa keterbatasan *dry container* di depo menyebabkan perusahaan harus menunggu kedatangan *dry container* dari kegiatan impor sebelum dapat digunakan kembali untuk ekspor. Kondisi tersebut diperkuat oleh informan A-3 yang menyatakan bahwa ketidaksesuaian spesifikasi *dry container* dengan kebutuhan *customer* menyebabkan proses *stuffing* harus ditunda sementara waktu.

Hasil temuan di lapangan sejalan dengan penelitian Pane (2024) yang menjelaskan bahwa ketersediaan *empty container* di depo memiliki peran penting dalam mendukung kelancaran kegiatan ekspor dan distribusi barang. Dalam penelitian tersebut dijelaskan bahwa *empty container* yang diinginkan pihak EMKL tidak ada karena jenis muatan tertentu membutuhkan *container* dengan spesifikasi khusus atau karena *container* yang tersedia telah dikembalikan ke wilayah lain. Kondisi tersebut menjadi salah satu hambatan dalam proses pengambilan *empty container* di depo dan dapat menyebabkan keterlambatan pelaksanaan kegiatan operasional.

Berdasarkan hasil wawancara, observasi, dan perbandingan dengan penelitian terdahulu, dapat diketahui bahwa kelangkaan *dry container* menjadi salah satu faktor eksternal yang menghambat prosedur pemilihan *dry container* di PT. XYZ. Hambatan tersebut terjadi karena terbatasnya ketersediaan *empty container* sesuai spesifikasi muatan *customer* sehingga menyebabkan

keterlambatan *stuffing*, perubahan jadwal pengiriman, serta penyesuaian ulang dokumen operasional seperti *Delivery Order* (DO). Selain itu, tingginya volume ekspor dan keterbatasan sirkulasi *dry container* kosong di depo menyebabkan pihak operasional harus menunggu kedatangan *dry container* dari kegiatan impor atau mencari alternatif depo lain yang memiliki stok *dry container* tersedia.

## 2. Kondisi *Dry container*

Kondisi fisik *dry container* menjadi faktor eksternal lainnya yang menghambat proses pemilihan *dry container* di PT. XYZ. Dalam penggunaan *dry container* sebagai media pengangkutan terdapat klasifikasi kondisi *dry container* dengan menggunakan indikator *grade*, akan tetapi pada temuan dilapangan masih terdapat kondisi fisik *dry container* pada pelayaran tertentu yang cukup memprihatinkan meskipun dalam kategori *grade A*, dikarenakan pada faktor biaya pengiriman yang relatif murah sehingga *dry container* yang dimiliki kurang terawat terdapat bekas *repair*, karat, dan penyok. Berdasarkan hasil wawancara dengan informan A-3 selaku *Operational Staff*, diketahui bahwa masih sering ditemukan *dry container* dengan kondisi tidak layak digunakan seperti pintu *dry container* sulit ditutup dan kondisi interior yang kurang bersih. Informan A-3 (*Operational Staff*) menyatakan bahwa:

*“Beberapa dry container ditemukan pintunya sulit ditutup dan kondisi interior kurang bersih.” (Hasil wawancara 12 Mei 2026)*

Informan A-3 menggambarkan kondisi di lapangan pada proses pemilihan *dry container* terdapat kondisi *dry container* yang kurang bersih, dan pintu sulit ditutup, kondisi tersebut membuat proses pemilihan *dry container*

harus secara cermat dikarenakan masih terdapat temuan *dry container* yang kurang layak di depo. Kondisi tersebut juga diperkuat oleh informan A-1 (*Supervisor operational*) masih ditemukan banyak *dry container* yang terdapat kondisi berkarat, bekas tambalan, dan lubang. Menyebabkan proses pemilihan *dry container* yang dilakukan menjadi terhambat karena harus memilih secara tepat dan inspeksi berkala supaya mendapat *dry container* yang layak digunakan pada kegiatan ekspor berlangsung:

*“Masih cukup sering ditemukan dry container dengan kondisi berkarat, lantai lembab, bekas tambalan, bahkan terdapat lubang kecil pada bagian tertentu.” (Hasil wawancara 12 Mei 2026)*

Berdasarkan hasil wawancara yang disampaikan informan A-3 dan A-1, dapat diketahui bahwa kondisi *dry container* yang tersedia di depo belum seluruhnya memenuhi standar kelayakan untuk kegiatan pengiriman barang ekspor. *Dry container* dengan kondisi tersebut berpotensi menyebabkan kerusakan barang selama proses distribusi apabila tetap digunakan dalam kegiatan *stuffing* pada kegiatan ekspor yang berlangsung. Kondisi tersebut didukung dengan temuan di lapangan berdasarkan hasil observasi yang dilakukan peneliti, pada saat menjalankan kegiatan operasional pemilihan *dry container*, sering dijumpai *dry container* yang berkarat, penyok, bekas *repair*. Menyebabkan pemilihan *dry container* harus secara cermat dan inspeksi berkala, hal tersebut membuat waktu inspeksi menjadi cukup lama dan memangkas waktu operasional yang terbatas, terlebih lagi dalam satu hari operasional terdapat puluhan pengiriman ekspor yang ditangani pihak perusahaan.

Hasil temuan di lapangan sejalan dengan penelitian Ginting (2021), yang menyatakan bahwa terdapat *container* yang tidak memenuhi spesifikasi yang dapat mempengaruhi keamanan muatan serta memerlukan proses pemeriksaan *dry container* secara lebih cermat sebelum digunakan dalam kegiatan pengiriman. Penelitian tersebut memperkuat hasil temuan peneliti bahwa kondisi fisik *dry container* memiliki pengaruh besar terhadap keamanan barang ekspor dan proses pemilihan *dry container* sebelum kegiatan *stuffing* dilakukan. Oleh karena itu, dapat diketahui bahwa kondisi fisik *dry container* menjadi faktor penting yang mempengaruhi prosedur pemilihan *dry container* serta keamanan barang dalam kegiatan ekspor.

Berdasarkan hasil wawancara, observasi, dan perbandingan dengan penelitian terdahulu, dapat diketahui bahwa kondisi fisik *dry container* menjadi salah satu faktor eksternal yang menghambat prosedur pemilihan *dry container* di PT. XYZ. Hambatan tersebut terjadi karena masih ditemukan *dry container* dengan kondisi kurang layak seperti berkarat, penyok, bekas repair, lantai lembab, pintu sulit ditutup, dan terdapat lubang kecil pada badan *dry container* sehingga operasional harus melakukan inspeksi secara lebih teliti dan berulang sebelum *dry container* digunakan untuk *stuffing*.

### **3. Fasilitas tidak memadai pada depo *container***

Fasilitas operasional pada depo *container* juga menjadi faktor eksternal yang mempengaruhi prosedur pemilihan *dry container*. Fasilitas di depo seharusnya dapat mendukung aktivitas pemilihan *dry container* yang dilakukan, akan tetapi masih terdapat fasilitas yang rusak seperti *gantry crane*

dan *crane* yang berfungsi untuk mengangkat dan memindahkan *dry container* pada proses inspeksi dan memindahkan ke *truck* pengangkutan. Berdasarkan hasil wawancara dengan informan A-3 selaku (*Operational Staff*), diketahui bahwa fasilitas *handling* di depo terkadang mengalami gangguan operasional sehingga proses pengeluaran *dry container* menjadi lebih lama:

“.....Kalau *crane* sedang rusak biasanya proses pengeluaran *dry container* menjadi lebih lama.” (Hasil wawancara 12 Mei 2026)

Informan A-3 menggambarkan fasilitas operasional yang terbatas dan kurang memadai mengakibatkan proses pengeluaran *dry container* menjadi terhambat, keterbatasan dan kerusakan alat di depo menyebabkan antrean yang menumpuk pada proses pengambilan *dry container*, sehingga memakan waktu operasional di lapangan serta dapat menghambat proses pemilihan *dry container* PT.XYZ. Kondisi tersebut juga disampaikan oleh informan A-1 terkait antrean panjang yang dialami pihak operasional karena alat *handling*, waktu tunggu yang dialami operasional membuat waktu operasional pengiriman menjadi tidak efisien karena adanya gangguan teknis di lapangan, seperti disampaikan oleh informan A-1 (*Supervisor operasional*) bahwa:

“.....Terkadang antrean pengambilan *dry container* cukup panjang saat fasilitas *handling* terbatas.” (Hasil wawancara 12 Mei 2026)

Kondisi fasilitas yang kurang memadai di depo *dry container* menyebabkan waktu operasional terganggu karena dalam kegiatan ekspor ketepatan waktu menjadi tolak ukur keberhasilan sebuah operasional, apabila terdapat gangguan dalam alur operasional di dalamnya maka akan mempengaruhi proses lainnya, sehingga mempengaruhi kredibilitas

perusahaan dalam upaya menjaga kepercayaan terhadap *customer*. Kondisi tersebut juga pernah dialami peneliti saat observasi lapangan, dengan banyaknya pengiriman ekspor yang dilaksanakan petugas sering kali terdapat hambatan operasional seperti alat *crane* yang rusak, waktu tunggu yang dialami membuat kegiatan pemilihan dan inspeksi *dry container* tertunda. Pada kondisi tersebut biasanya solusi yang diberikan yaitu pergantian depo pengambilan *empty dry container* dengan konsekuensi berupa perubahan data pada *delivery order* dan terdapat waktu tunggu saat melakukan pengajuan revisi ke pihak pelayaran. Meskipun demikian pergantian depo masih menjadi solusi praktis daripada harus menunggu ketersediaan alat di depo yang sedang perbaikan, dikarenakan tidak ada waktu pasti perbaikan tersebut dapat selesai.

Berdasarkan hasil wawancara dan observasi yang dilakukan peneliti, alat dan fasilitas operasional di depo *dry container* menjadi salah satu faktor eksternal yang menghambat prosedur pemilihan *dry container* di PT. XYZ. Hambatan tersebut terjadi karena fasilitas penunjang operasional di depo belum sepenuhnya memadai untuk mendukung proses pengambilan dan inspeksi *dry container* secara optimal.

Hasil temuan di lapangan sejalan dengan penelitian Pane (2024), menjelaskan bahwa kegiatan operasional depo sangat dipengaruhi oleh kesiapan alat *handling* dan fasilitas operasional dalam mendukung proses bongkar muat maupun pengeluaran *container*. Selain itu, penelitian terdahulu juga menyatakan bahwa kerusakan alat berat seperti *gantry crane*, *reach stacker*, dan alat *handling* lainnya menjadi salah satu kendala operasional yang

dapat menyebabkan keterlambatan proses bongkar muat dan pengeluaran *dry container* di depo. Penelitian tersebut juga menjelaskan bahwa gangguan sistem operasional dan antrean kendaraan di depo dapat menghambat proses penerbitan dokumen serta memperpanjang waktu tunggu kegiatan operasional *dry container*. Hasil penelitian terdahulu tersebut memperkuat temuan peneliti bahwa alat dan fasilitas depo memiliki peranan penting dalam mendukung kelancaran prosedur pemilihan *dry container* dan kelancaran kegiatan ekspor.

Berdasarkan hasil wawancara, observasi, dan perbandingan dengan penelitian terdahulu, dapat diketahui bahwa alat dan fasilitas operasional di depo menjadi salah satu faktor eksternal yang menghambat prosedur pemilihan *dry container* di PT. XYZ. Hambatan tersebut terjadi karena masih ditemukan kerusakan alat handling seperti *crane* dan *reach stacker* serta keterbatasan fasilitas operasional yang menyebabkan antrean pengambilan *dry container* menjadi lebih panjang dan waktu tunggu operasional semakin lama. Kondisi tersebut berdampak pada keterlambatan proses pemilihan dan inspeksi *dry container* serta dapat mempengaruhi jadwal *stuffing* barang ekspor. Oleh karena itu, dapat diketahui bahwa kesiapan fasilitas operasional depo menjadi faktor penting dalam mendukung kelancaran prosedur pemilihan *dry container* dan kelancaran kegiatan ekspor di PT.XYZ.

Berdasarkan hasil pembahasan tersebut, dapat diketahui bahwa faktor eksternal dalam prosedur pemilihan *dry container* di PT. XYZ dipengaruhi oleh kelangkaan *dry container*, kondisi fisik *dry container*, dan fasilitas operasional pada depo *container*. Hambatan tersebut menyebabkan proses pemilihan *dry*

*container* belum berjalan secara optimal sehingga mempengaruhi kelancaran proses pengiriman dan keamanan barang ekspor.

### **4.3 Output Penelitian**

*Output* penelitian dalam penelitian ini merupakan bentuk usulan perbaikan prosedur pemilihan *dry container* di PT. XYZ berdasarkan hasil analisis fenomena penelitian menggunakan metode PDCA (*Plan-Do-Check-Act*). Berdasarkan hasil wawancara dan observasi, diketahui bahwa proses pemilihan *dry container* masih belum memiliki standar operasional yang terstruktur sehingga proses inspeksi *dry container* masih dilakukan secara manual berdasarkan pengalaman operasional lapangan. Kondisi tersebut menyebabkan masih ditemukannya *dry container* tidak layak pakai seperti berkarat, berlubang, rantai lembab, dan pintu sulit ditutup yang berdampak pada keterlambatan *stuffing* serta potensi kerusakan barang ekspor. Selain itu, proses *monitoring* inspeksi yang belum terstandarisasi menyebabkan pengawasan operasional belum berjalan secara optimal.

Berdasarkan kondisi tersebut, peneliti memberikan output penelitian berupa pembuatan Standar Operasional Prosedur (SOP) pemilihan *dry container* dan sistem monitoring inspeksi secara *real time* yang terstandarisasi. SOP dibuat sebagai pedoman operasional dalam melakukan proses pemilihan dan inspeksi *dry container* agar proses pemeriksaan *dry container* dapat dilakukan secara lebih sistematis, konsisten, dan sesuai standar perusahaan. Selain itu, *monitoring* inspeksi secara *real time* dilakukan melalui penggunaan *checklist* inspeksi dan dokumentasi foto kondisi *dry container* untuk membantu *supervisor* operasional melakukan pengawasan dan evaluasi terhadap proses inspeksi *dry container* secara langsung.

Dengan adanya output penelitian tersebut, diharapkan PT. XYZ dapat meningkatkan kualitas prosedur pemilihan *dry container*, meminimalisir penggunaan *dry container* tidak layak pakai, serta mendukung kelancaran proses pengiriman dan keamanan barang ekspor secara berkelanjutan.

## 1. SOP Pemilihan *Dry container*

<b>PT XYZ</b>	<b>STANDAR OPERASIONAL PROSEDUR (SOP)</b>		
	<b>PEMILIHAN DAN PEMERIKSAAN <i>DRY</i></b>		
	<b><i>CONTAINER</i></b>		
	<b>PT XYZ - DIVISI OPERASIONAL EKSPOR</b>		
	No. Dokumen	No. Revisi:	Halaman:
	../../../2026	00	1/2
<b>1. TUJUAN</b>			
<p>1.1 Menjadi pedoman baku bagi Staf Operasional Lapangan (<i>Checker</i>) dan Pengemudi (<i>Driver</i>) dalam melakukan pemilihan serta pemeriksaan kelayakan fisik <i>dry container</i> kosong di depo pelayaran.</p> <p>1.2 Memastikan seluruh unit <i>dry container</i> kosong yang digunakan oleh perusahaan memenuhi standar kelaikan struktural nasional sesuai dengan PM Perhubungan No. 25 Tahun 2022 guna menjamin keselamatan pelayaran.</p> <p>1.3 Mentransformasi sistem pengendalian mutu <i>dry container</i> menjadi preventif dan meminimalkan risiko kerusakan barang ekspor akibat unit bocor, berkarat, cacat struktur, dan berbau.</p>			
<b>2. RUANG LINGKUP</b>			
<p>Prosedur ini mencakup seluruh rangkaian aktivitas lapangan, dimulai sejak penerimaan dokumen <i>Delivery Order</i> (DO), pengurusan administrasi loket depo, penentuan dan pemeriksaan fisik unit <i>dry container</i> di depo pelayaran menggunakan metode inspeksi terstandarisasi, pengisian formulir kelayakan berdasarkan batas toleransi hukum, hingga unit <i>dry container</i> keluar dari</p>			

<p>gerbang depo (<i>gate-out</i>) dengan membawa dokumen <i>Equipment Interchange Receipt</i> (EIR).</p>
<p><b>3. REFERENSI HUKUM</b></p> <p>Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 25 Tahun 2022 tentang Pemeriksaan Kelaikan <i>Container</i> dan Berat Kotor <i>Container</i> Terverifikasi.</p>
<p><b>4. TANGGUNG JAWAB &amp; WEWENANG</b></p> <p><b>4.1 Staf Administrasi Ekspor:</b> Bertanggung jawab memesan <i>dry container</i> sesuai tipe, <i>grade</i>, dan ukuran permintaan pelanggan, serta menerapkan penjadwalan waktu sebelum <i>stuffing</i> dengan ketentuan minimal 2 x 24 jam sebelum proses pemuatan dilakukan.</p> <p><b>4.2 Staf Operasional Lapangan:</b> Bertanggung jawab penuh di area depo pelayaran untuk mengecek kelaikan fisik, menguji kekuatan struktur menggunakan instrumen <i>checklist</i>, dan mengukur batas kerusakan berdasarkan toleransi PM 25/2022.</p>
<p><b>5. PELAKSANAAN &amp; BATAS TOLERANSI KELAYAKAN</b></p> <p><b>5.1 Pemilihan <i>Dry container</i> Berdasarkan Karakteristik Komoditas (<i>Grade</i>)</b></p> <p>Staf Operasional Lapangan wajib mencocokkan kriteria muatan dengan klasifikasi <i>grade dry container</i> berikut:</p> <p>a. <b>Grade A / Food Grade:</b> Wajib digunakan untuk komoditas pangan, produk konsumsi, atau barang sensitif tinggi. Batas toleransi karat internal atau noda adalah 0% (Sama sekali bebas karat/bau/bocor).</p> <p>b. <b>Grade B:</b> Diperuntukkan bagi muatan komersial umum, tekstil, manufaktur, atau produk kayu. Toleransi karat permukaan ringan tanpa pengelupasan panel maksimal 10% dari total luas dinding interior.</p> <p>c. <b>Grade C:</b> Diperuntukkan bagi komoditas non-sensitif (seperti pakan ternak). Toleransi karat permukaan maksimal 25%, dengan syarat mutlak tidak ada penipisan pelat besi struktural yang mengurangi kekuatan <i>dry container</i>.</p>

## 5.2 Tata Cara Teknis dan Instruksi Kerja Pemeriksaan Fisik

Pemeriksaan fisik wajib dilakukan secara bersama-sama oleh Staf Operasional Lapangan (*Checker*). Guna memastikan tidak ada komponen struktural yang terlewat, proses inspeksi di lapangan wajib dijalankan secara disiplin mengitari *dry container* dengan pola instruksi kerja teknis yang terstruktur sebagai berikut:

### 1. Pintu & Plat CSC:

- a. Petugas berdiri menghadap langsung ke pintu belakang *dry container* untuk memulai rangkaian inspeksi.
- b. Periksa keberadaan pelat persetujuan keselamatan (*CSC Safety Approval Plate*) yang berada pada pintu sebelah kiri luar. Validasi kecocokan nomor seri *dry container*, pastikan pelat terpasang kuat, tidak cacat, dan tanggal masa uji ulangnya tidak kedaluwarsa (Toleransi plat hilang/tidak terbaca).
- c. Lakukan pengetesan fungsi mekanis engsel dengan membuka dan menutup kedua daun pintu belakang secara penuh. Pintu harus dapat berayun lancar dan mengunci rapat tanpa membutuhkan dorongan ekstrem. Periksa kerapatan karet gasket pintu belakang di sepanjang bingkai penyekat; pastikan tidak ada bagian karet yang mengeras, robek, atau terlepas demi mencegah rembesan air laut selama pelayaran.

### 2. Eksterior Panel Dinding:

- a. Petugas mulai bergerak mengitari *dry container* secara runtut dengan pola pergerakan berlawanan arah jarum jam, dimulai dari panel dinding sisi kiri, bergerak ke panel depan (belakang kabin), hingga berakhir di panel dinding sisi kanan luar.
- b. Amati permukaan pelat eksterior secara visual untuk mendeteksi keretakan, sobekan las, atau lubang. Jika ditemukan kelengkungan pelat panel akibat benturan alat berat, lakukan instruksi pengukuran kedalaman penyok dinding pelat secara akurat menggunakan penggaris besi atau alat ukur standar. Batas toleransi kedalaman

penyok panel eksterior ditetapkan ketat yaitu harus kurang dari 25 mm. Penyok yang mencapai atau melebihi 25 mm secara struktural dinyatakan tidak layak pakai.

**3. Rangka Kolong (*Understructure*):**

- a. Petugas mengambil posisi jongkok atau membungkuk secara aman di samping armada untuk menyisir area kolong bawah *dry container* secara menyeluruh.
- b. Terdapat kewajiban mutlak untuk membawa dan menyalakan alat penerangan senter intensitas tinggi apabila proses inspeksi bertepatan pada waktu sore hari, malam hari, atau kondisi cuaca gelap di depo demi menjaga akurasi pemantauan.
- c. Sorot dan periksa kondisi fisik setiap batang besi melintang penyangga lantai kayu (*crossmembers*). Pastikan seluruh batang lengkap, tidak patah, tidak melengkung ekstrem, dan tidak terlepas dari sambungan las rangka utama. Batas toleransi kelengkungan vertikal/horizontal komponen besi melintang penopang kolong ini adalah harus kurang dari 20 mm.

**4. Uji Kebocoran (*Light Test Mutlak*):**

- a. Prosedur pengujian kedap air dilakukan dengan metode light test secara mandiri. Staf Operasional Lapangan (*Checker*) masuk ke dalam ruang interior *dry container* dengan membawa alat penerangan senter (dalam kondisi mati).
- b. *Checker* memberikan instruksi kepada Pengemudi Truk (*Driver*) yang berada di luar untuk menutup kedua daun pintu belakang *dry container* rapat-rapat hingga terkunci sempurna. *Checker* wajib berdiam diri di dalam interior selama minimal 10 detik agar pandangan mata dapat beradaptasi dengan kondisi gelap total, kemudian menyisir seluruh sambungan panel dinding, langit-langit, dan batas sudut *dry container*. Jika mata mendeteksi adanya celah cahaya mikro, titik, atau garis sinar dari luar yang menembus masuk walaupun seukuran lubang jarum, *dry container* langsung

dinyatakan bocor. Batas toleransi kebocoran pelat interior adalah Mutlak Tidak Layak Pakai.

#### **5. Lantai & Aroma Interior:**

- a. Setelah pengujian celah cahaya selesai, *Checker* menyalakan senter intensitas tinggi untuk memeriksa kelaikan ruang dalam *dry container*, khususnya permukaan lantai kayu.
- b. Lakukan penyisiran visual dan fisik pada papan lantai kayu; pastikan permukaan lantai 100% kering, tidak lapuk, rata, bebas dari kelembapan tinggi, serta bebas dari paku atau baut pengikat yang menonjol ke atas (wajib diratakan agar tidak merobek kemasan kargo).
- c. Jalankan metode deteksi aroma interior dengan menghirup udara dalam *dry container*. Ruang interior harus dipastikan bersih dari kontaminasi noda oli, lemak, bahan kimia berbahaya, jamur pekat, serta bebas dari bau menyengat bekas komoditas kargo sebelumnya (seperti residu limbah, bau ikan, atau zat beracun) yang berisiko tinggi mengontaminasi dan merusak kualitas muatan ekspor milik pelanggan.

#### **5.3 Validasi & Penanganan Ketidaksesuaian**

- a. Apabila seluruh titik pemeriksaan memenuhi kriteria batas toleransi sesuai PM 25 Tahun 2022, maka *dry container* dinyatakan layak pakai, dan formulir checklist ditandatangani oleh pihak terkait sebagai bukti persetujuan.
- b. Apabila ditemukan komponen yang melebihi batas toleransi kerusakan, seperti penyok lebih dari 25 mm, karat pada bagian interior yang mengelupas, karet gasket yang robek, atau tidak lulus uji cahaya (*light test*), maka *dry container* dinyatakan tidak layak pakai.
- c. Staf operasional lapangan wajib memilih *container* yang layak; apabila menemukan *container* yang kurang layak maka staf operasional tidak boleh menggunakannya, melainkan melakukan

pencarian hingga mendapatkan *dry container* yang memenuhi kategori layak untuk digunakan.

## **6. PENANGANAN KETIDAKSESUAIAN DAN REJECT DRY CONTAINER**

### **6.1 Dokumentasi Bukti Kerusakan**

Apabila *dry container* dinyatakan tidak layak pakai (*reject*), Staf Operasional Lapangan (*Checker*) wajib mengambil dokumentasi berupa foto/video secara jelas pada titik kerusakan (misalnya: area kebocoran saat light test, karat yang mengelupas, atau lantai jebol). Dokumentasi ini sangat penting sebagai bukti objektif perusahaan.

### **6.2 Penolakan Unit ke Pihak Depo**

*Checker* segera menginformasikan kepada petugas depo (*Yard Equipment Control/operator* alat berat) bahwa unit tersebut ditolak karena tidak memenuhi standar kelayakan muatan ekspor, dan menolak penandatanganan dokumen *Equipment Interchange Receipt (EIR)* untuk unit yang rusak tersebut.

### **6.3 Permintaan Unit Pengganti (*Replacement*)**

*Checker* langsung meminta unit *dry container* pengganti yang spesifikasi dan *grade*-nya sesuai dengan yang tercantum pada dokumen Delivery Order (DO). *Dry container* pengganti wajib melewati kembali proses inspeksi fisik dari awal (Poin 5.2) sebelum disetujui.

### **6.4 Eskalasi Masalah Kelangkaan *Dry container* (*Shortage*)**

Apabila pihak depo menyatakan tidak ada lagi stok *dry container* kosong yang layak atau sesuai dengan spesifikasi (mengalami *shortage*), *Checker* dilarang memaksakan penggunaan *dry container* rusak. *Checker* wajib segera melaporkan kondisi *shortage* ini secara real-time kepada Operational Supervisor dan *Booking Vessel Staff* di kantor (*Head Office*).

### **6.5 Perubahan Alokasi Depo dan Revisi Dokumen**

Menindaklanjuti laporan *shortage* di depo, *Booking Vessel Staff* akan berkoordinasi dengan pihak pelayaran (*shipping line*) untuk mencari ketersediaan unit di depo lain. Setelah pihak pelayaran menerbitkan revisi

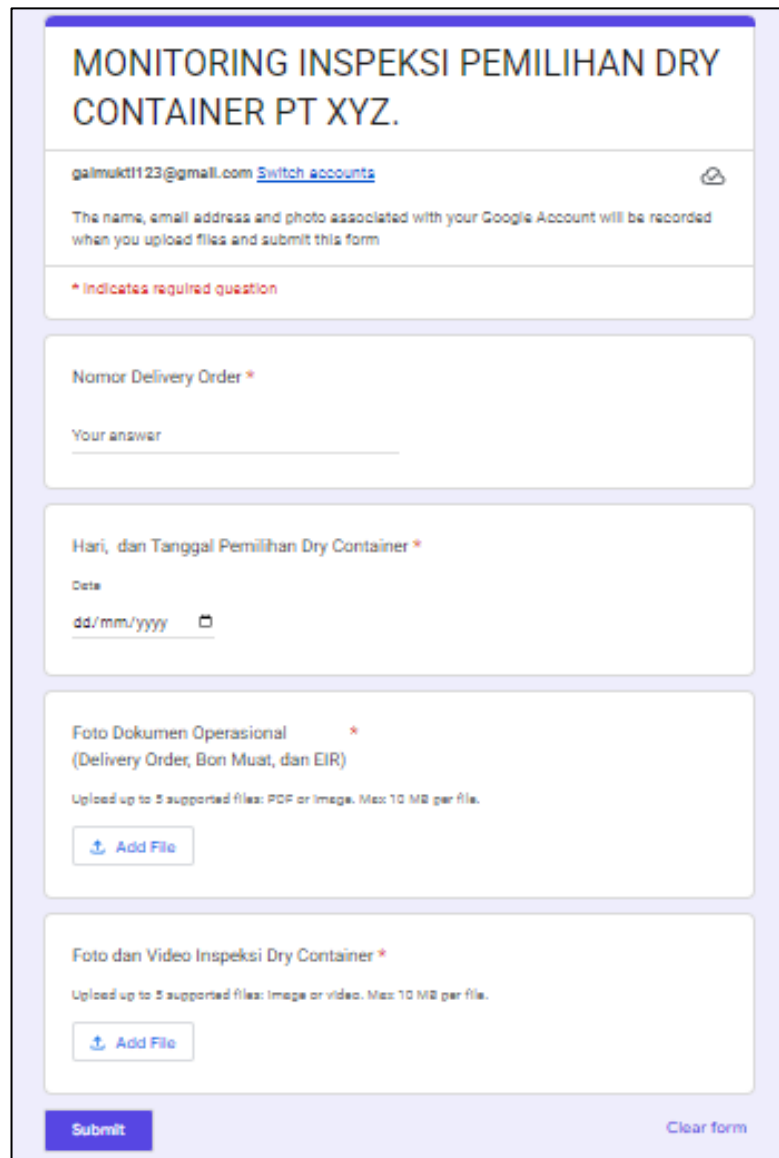
*Delivery Order* (DO) dengan lokasi depo alternatif, dokumen tersebut diteruskan kembali ke Checker di lapangan untuk melakukan perpindahan lokasi dan mengulangi proses pengambilan *dry container* dari awal.

PT XYZ		LAMPIRAN FORMULIR INSPEKSI FISIK <i>DRY CONTAINER</i> (CHECKLIST)			
<b>Data Dry container</b>		..... ....	Data Inspeksi	.....	
<b>No. Dry container</b>		..... ....	Tanggal	.....	
<b>Ukuran &amp; Tipe</b>		20ft / 40ft / 40ft HC	Depo	.....	
<b>Grade Diminta</b>		Grade A / B / C	Nama Checker	.....	
No	Titik Pemeriksaan (Sesuai SOP 5.2)	Standar Toleransi (PM 25/2022)	Layak (V)	Reject (X)	Keterangan / Titik Kerusakan
1	Plat CSC	Tersedia, terbaca, tidak expired (0% hilang).			
2	Pintu & Engsel	Engsel lancar, tuas pengunci berfungsi.			

3	Karet Gasket	Rapat, tidak sobek, tidak mengeras.			
4	Eksterior Panel	Penyok dinding luar < 25 mm. Tidak ada lubang.			
5	Rangka Kolong	Crossmember utuh, bengkok < 20 mm.			
6	Uji Kebocoran	Light test mutlak 0% (tidak ada celah cahaya).			
7	Lantai Kayu	100% kering, tidak lapuk, paku tidak menonjol.			
8	Interior & Bau	Bebas bau menyengat, bebas karat mengelupas.			
Keputusan Akhir: [ ] ACCEPT / LAYAK PENGGUNAAN   [ ] REJECT / KEMBALIKAN KE DEPO					
(Tanda Tangan Checker)			.....		

## 2. Monitoring Real Time

Penggunaan google *form* sebagai media bantu untuk melakukan monitoring pada pemilihan *dry container* berlangsung.



The image shows a Google Form interface for monitoring the selection of dry containers. The form is titled "MONITORING INSPEKSI PEMILIHAN DRY CONTAINER PT XYZ." and is associated with the email "galmukt1123@gmail.com". It includes a section for user information, a required text field for "Nomor Delivery Order", a required date field for "Hari, dan Tanggal Pemilihan Dry Container", and two required file upload sections: "Foto Dokumen Operasional (Delivery Order, Bon Must, dan EIR)" and "Foto dan Video Inspeksi Dry Container". Both file upload sections allow up to 5 files, with a maximum size of 10 MB per file. The form concludes with a "Submit" button and a "Clear form" link.

**MONITORING INSPEKSI PEMILIHAN DRY CONTAINER PT XYZ.**

galmukt1123@gmail.com [Switch accounts](#)

The name, small address and photo associated with your Google Account will be recorded when you upload files and submit this form

\* Indicates required question

Nomor Delivery Order \*

Your answer

Hari, dan Tanggal Pemilihan Dry Container \*

Date

dd/mm/yyyy

Foto Dokumen Operasional \*  
(Delivery Order, Bon Must, dan EIR)

Upload up to 5 supported files: PDF or image. Max: 10 MB per file.

Add File

Foto dan Video Inspeksi Dry Container \*

Upload up to 5 supported files: image or video. Max: 10 MB per file.

Add File

Submit Clear form

**Gambar 4.8** Formulir Inspeksi Pemilihan *Dry Container* PT XYZ

Sumber: Data Olahan Peneliti, 2026