

BAB IV

HASIL & PEMBAHASAN

4.1. Gambaran Umum Objek Penelitian

4.1.1. Logo Perusahaan

Gambar 4. 1 Logo PT Sricon Logistik Indonesia



Sumber: PT Sricon Logistik Indonesia, 2024.

4.1.2. Sejarah PT Sricon Logistik Indonesia



Gambar 4. 2 PT Sricon Logistik Indonesia

Sumber: PT Sricon Logistik Indonesia, 2024.

Nama Perusahaan : PT Sricon Logistik Indonesia

Alamat Perusahaan : Kawasan Jasa Dibya, Jl Ateri Yos Sudarso, Jl.

Tenggang Raya Gg. Makmur, Tambakrejo, Kec. Gayamsari, Kota Semarang,

Jawa Tengah, 50174.

PT. Sricon Logistik Indonesia merupakan Perusahaan yang bergerak dibidang jasa pelayanan logistic *empty container* yang mulai beroperasi sejak bulan Juli tahun 2019. PT. Sricon Logistik Indonesia terletak di Kawasan Jl. Arteri Yos Sudarso, Tenggang, Tambakrejo, Kecamatan Gayamsari, Kota Semarang yang berdekatan dengan letak Terminal Peti Kemas Pelabuhan Tanjung Mas berjarak 2,5km. Lokasi PT. Sricon Logistik Indonesia cukup strategis karena berada di Kawasan Pelabuhan Tanjung Mas yang mampu mempercepat aktivitas pelayanan logistic secara efektif dan efisien. PT. Sricon Logistik Indonesia mulai mengoperasikan depo peti kemas dan melakukan fasilitas perbaikan pada tahun 2020, untuk memperkuat kualitas layanan, pengoperasian truk di Semarang dengan jumlah armada saat ini mencapai 600 untuk mendukung aktivitas pelanggan dalam kegiatan di depo container.

PT. Sricon Logistik Indonesia juga dilengkapi dengan fasilitas *Gate In* dan *Gate Out* yang berfungsi sebagai alur lalu lintas masuknya truk sehingga tidak menimbulkan kemacetan dan aktivitas logistic di area depo container mampu berjalan lancar. Didukung dengan lantai beraspal beton, PT. Sricon Logistik Indonesia memiliki luas lahan lebih dari 2 HA dengan kapasitas penampungan container hingga 2,082 TEUs (*Holding Capacity*). Berdasarkan kapasitas yang dimiliki oleh PT. Sricon Logistik Indonesia tentunya mampu melayani kegiatan penumpukan container dari kegiatan impor dan ekspor secara efisien.

4.1.3. Visi dan Misi Perusahaan

4.1.3.1. Visi Perusahaan

Sebagai Perusahaan layanan logistic yang bergerak di bidang penyimpanan container kosong dan kegiatan ekspor impor secara masif, PT. Sricon Logistik Indonesia memiliki visi yaitu Menjadi Perusahaan depo container yang berfokus pada kecepatan proses, availability container yang berkualitas dengan manajemen sumber daya manusia yang baik sehingga mampu menjadi depo pilihan utama di wilayah Kota Semarang."

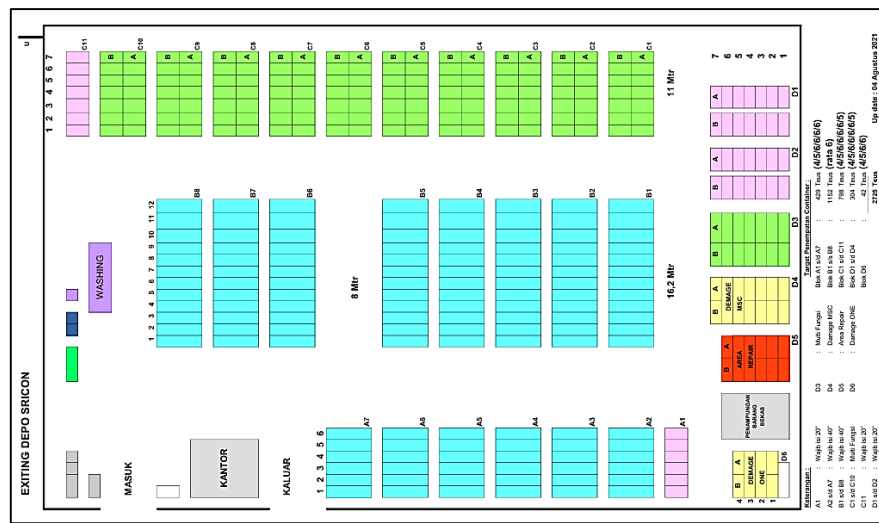
4.1.3.2. Misi Perusahaan

Berdasar uraian visi diatas, misi PT. Sricon Logistik Indonesia adalah sebagai berikut:

1. Menjadi perusahaan depo container dengan efisiensi pelayanan yang kompetitif di Jawa Tengah dengan komitmen untuk beroperasi sesuai regulasi yang relevan serta mampu melakukan improvement secara berkelanjutan dalam pengelolaan Perusahaan.
2. Melakukan komunikasi secara berkelanjutan kepada customer PT. Sricon Logistik Indonesia.
3. Memelihara kebijakan mutu sebagai informasi, dokumentasi, dan mampu mengkomunikasikan informasi sehingga dapat dipahami dan diterapkan dalam perusahaan serta dapat memberikan kemudahan bagi seluruh anggota perusahaan.

4.1.4. Fasilitas Penunjang PT Sricon Logistik Indonesia

Lahan Kontainer	: 1,5 Ha
Kapasitas Penyimpanan	: 2.725 TEUs (<i>Holding Company</i>)
Peralatan <i>Handling</i>	: 2 <i>Reach Stacker</i>
Fasilitas Lahan	: Lahan area



Gambar 4. 3 Layout Depo PT Sricon Logistik Indonesia
Sumber: PT Sricon Logistik Indonesia, 2024.

Dari hasil layout yang ditampilkan dapat diketahui bahwa di PT. Sricon Logistik Indonesia memiliki lahan container sejumlah 1,5 Ha, yang dibagi menjadi lahan storage container, repair container, hingga cleaning container. Selain itu juga dilengkapi main office untuk memudahkan customer mengurus berkas kelengkapan dokumen ekspor impor. Selain itu mampu memudahkan aktivitas terkait lift on atau lift off secara efisien pada PT. Sricon Logistik Indonesia. Berikut merupakan fasilitas penunjang yang ada di depo PT. Sricon Logistik Indonesia:

1. Fasilitas Peralatan



Gambar 4. 4 Reach Stacker
Sumber: Dokumentasi Peneliti, 2024.

Reach stacker merupakan alat yang digunakan untuk mengangkat dan memindahkan kontainer dari satu tempat ke tempat lain di depo. Reach stacker biasanya digunakan untuk menangani container dalam jumlah besar dan mempercepat proses bongkar muat di pelabuhan atau depo. Reach stacker mampu mengangkat container yang berukuran 20'-40' dengan berat 5-45 ton. Alat ini merupakan alat yang produktif untuk membantu aktivitas di lapangan menjadi lebih produktif dan efisien dengan kecepatan yang tinggi sehingga memudahkan pekerja di lapangan untuk memindahkan kontainer dan menyimpan container di lahan empty container.

2. Lahan *Cleaning*



Gambar 4. 5 Lahan area cleaning
Sumber: Dokumentasi peneliti, 2024.

Pada PT. Sricon Lxogistik Indonesia juga memiliki lahan untuk area cleaning container yang berada di gate in setelah container kosong masuk ke dalam depo. Sebelum disimpan kembali, container akan dicek dan dibersihkan pada area cleaning ini untuk memastikan kondisi container dalam keadaan bersih. Beberapa jenis cleaning yang sering dilakukan antara lain:

1. *Water Wash*: Metode pembersihan ini melibatkan penggunaan air bersih yang ditekan dengan tekanan tinggi untuk membersihkan kontainer dari debu, kotoran, dan kotoran ringan lainnya. Air yang ditekan dengan tekanan tinggi membantu menghilangkan kotoran yang melekat pada permukaan container. Water wash sering digunakan untuk membersihkan container yang terkena debu atau kotoran ringan.

2. *Detergent Wash*: Metode ini melibatkan penggunaan deterjen atau sabun khusus yang dicampur dengan air untuk membersihkan container. Deterjen ini membantu melarutkan dan menghilangkan kotoran yang lebih menempel, seperti minyak, lemak, atau noda lainnya. Detergent wash efektif untuk membersihkan container yang memiliki tingkat kotor sedang hingga berat.
3. *Chemical Wash*: Metode pembersihan ini menggunakan bahan kimia khusus yang dirancang untuk menghilangkan kontaminan yang sulit dihilangkan, seperti karat, lapisan minyak yang tebal, atau noda yang sangat membandel. Bahan kimia ini diterapkan pada container dengan cara semprotan atau pengolesan, dan kemudian dibiarkan meresap dan bekerja sebelum dibilas dengan air bersih. Chemical wash sering digunakan untuk container yang mengalami kontaminasi yang lebih serius atau membutuhkan pembersihan mendalam.

3. Lahan area *Maintenance and Repair*

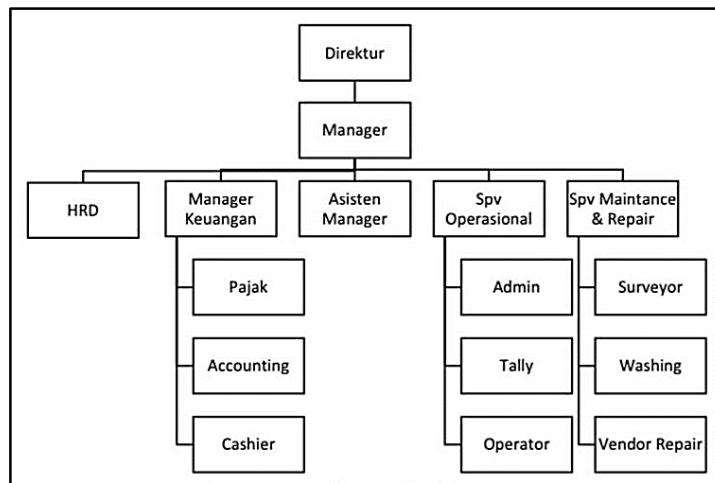


Gambar 4.6 Lahan area maintenance and repair
Sumber: Dokumentasi peneliti, 2024.

Pada bagian ini, PT. Sricon Logistik Indonesia juga memiliki lahan repair untuk memperbaiki dan mengecek titik kerusakan pada container dan perlu didokumentasikan sebagai tanda untuk proses perbaikan. Selanjutnya, pada bagian estimator akan dibuatkan repair estimate untuk proses billing atas kerusakan container. Setelah estimate repair dikirim ke pelayaran selanjutnya akan dilakukan pembayaran untuk proses repair container. Container yang belum diperbaiki akan diberi label stiker berwarna merah sebagai tanda unfinished, sedangkan container yang sudah selesai diperbaiki akan diberikan label kuning atau berarti finished.

4.1.5. Struktur Organisasi PT Sricon Logistik Indonesia

Struktur organisasi adalah gambaran mengenai hubungan kerja antara orang-orang untuk mencapai tujuan tertentu dalam suatu organisasi. Struktur organisasi dapat menunjukkan pembagian kerja yang tepat dari tiap divisi serta bagaimana arah organisasi tersebut berjalan sesuai dengan koordinasi dari ketua tim organisasi. Berikut merupakan struktur organisasi pada Depo PT. Sricon Logistik Indonesia.



Gambar 4. 7 Struktur Organisasi
Sumber: PT Sricon Logistik Indonesia

4.1.6. Tugas dan Tanggung Jawab Divisi

Tanggung jawab dideskripsikan sesuai dengan bagian dari divisi yang membawahi departemen tersebut dengan tujuan memberikan gambaran detail mengenai tugas dan tanggung jawab dalam pelaksanaan kerja.

Tabel 4. 1 Tugas dan Tanggung jawab Divisi

No.	Jabatan	Tugas dan Tanggung Jawab
1	Direktur	1. Menyusun strategi bisnis perusahaan 2. Mengevaluasi keberjalanan kegiatan dalam perusahaan. 3. Mengadakan rapat untuk seluruh anggota perusahaan. 4. Mengaplikasikan visi dan misi perusahaan. 5. Mengawasi proses bisnis perusahaan.
2	Manager	1. Mengevaluasi kinerja karyawan serta aktivitas perusahaan. 2. Menentukan standar kualitas kerja dari tiap departemen atau bagian. 3. Merencanakan strategi untuk mencapai target perusahaan. 4. Mengawasi serta mengatur kebijakan keberjalanan manajemen pada perusahaan. 5. Mampu memberikan motivasi kepada anggota perusahaan untuk mencapai tujuan perusahaan bersama-sama.
3	HRD	1. Mengelola proses rekrutmen, seleksi, dan penempatan karyawan.

		2. Menyusun dan mengelola administrasi personalia. 3. Mengembangkan program pelatihan dan pengembangan SDM. 4. Menyusun sistem penilaian kinerja. 5. Menangani hubungan industrial dan kesejahteraan karyawan.
4	Manager Keuangan	1. Mengoperasikan dan menjalankan kegiatan keuangan perusahaan seefisien dan se-efektif mungkin 2. Mengambil keputusan investasi, pembiayaan serta seluruh keputusan yang menggunakan keuangan perusahaan. 3. Menjadi penghubung perusahaan dengan pasar keuangan yang mampu mendapatkan dana serta surat berharga perusahaan yang diperdagangkan.
5	Asisten Manager	1. Sebagai penghubung antara shipping line mengenai ketersediaan container dan schedule. 2. Mengecek dan membuat daily report.

		- Memastikan dan memntau kegiatan operasional dapat berjalan lancar. - Melaporkan laporan harian, mingguan, hingga bulanan kepada direktur
6	SPV Operasional	- Memastikan kegiatan operasional berjalan dengan lancar - Membuat movement report setiap hari - Melakukan pengecekan stack container - Melakukan pengecekan daily cash flow movement container - Melakukan komunikasi dengan customer
7	SPV Maintenance & Repair	- Memastikan keberjalanan kegiatan maintenance and repair - Membuat daily movement report - Melakukan pengecekan empty container berdasarkan grade - Melakukan pengecekan amparan repair container - Mengevaluasi hasil pengerjaan repair container

4.1.7. Kegiatan Pelayanan PT Sricon Logistik Indonesia

Sebagai perusahaan yang bergerak pada bidang layanan jasa logistic, PT. Sricon Logistik Indonesia memberikan beberapa layanan untuk membantu kelancaran aktivitas kerja dilapangan, antara lain:

1. Layanan Storage Container

Layanan utama yang diberikan oleh PT. Sricon Logistic Indonesia adalah penyimpanan container dalam depo container untuk mengetahui jumlah dan kondisi container yang siap digunakan dengan kapasitas grade yang telah disediakan. Informasi yang diberikan dari pihak depo berguna untuk mengetahui ketersediaan jumlah container serta kondisinya yang nantinya dapat digunakan dalam aktivitas ekspor impor.

2. Layanan Handling Container

Layanan handling container merupakan layanan untuk mengorganisir dan mengatur letak dan tempat container yang sesuai supaya dapat terorganisir dengan baik oleh tim di depo container PT. Sricon Logistic Indonesia.

3. Layanan Washing Container

Sebagai perusahaan yang menyewakan dan menyediakan container, PT. Sricon Logistik Indonesia juga memberikan layanan washing container, sehingga container yang akan dipindahkan ke tempat penumpukan sudah melalui tahap pembersihan dan pengecekan supaya container dapat siap digunakan untuk aktivitas ekspor impor selanjutnya. Metode yang digunakan yaitu water cleansing, dry cleaning, serta chemical cleaning didukung dengan alat dan tenaga kerja.

4. Layanan Reefer Container

PT. Sricon Logistik Indonesia juga memberikan layanan bagi container reefer karena container tersebut memiliki cara penyimpanan, dan pembersihan khusus yang perlu dirawat sesuai kebutuhannya. Beberapa service yang dilakukan pada reefer container antara lain:

1. Layanan inspeksi sebelum container digunakan.
2. Layanan pemantauan reefer container.
3. Memberikan perbaikan pada saat Depot In jika diperlukan.

5. Layanan Maintenance and Repair Container

Selain bentuk pembersihan serta penyimpanan container, layanan yang diberikan juga berupa maintenance dan repair container yang rusak akibat proses bongkar muat di lapangan, yang tujuannya untuk melakukan pengecekan terhadap kondisi fisik container apakah perlu perbaikan atau tidak. Saat proses repair dilakukan pembuatan estimasi biaya yang akan dilaporkan oleh tim IT kepada customer untuk melakukan persetujuan bahwa proses repair container diperlukan, hal ini juga didukung oleh tenaga kerja yang professional serta quality control yang terjaga oleh PT. Sricon Logistik Indonesia sehingga proses repair dapat berlangsung lancar dengan kualitas container yang membaik setelah proses repair.

4.2. Hasil Penelitian dan Pembahasan

Hasil penelitian merupakan hasil yang berdasar dari observasi dan wawancara yang menjelaskan mekanisme bongkar muat sebelum dan setelah penerapan *Parking System* Di PT Sricon Logistik Indonesia.

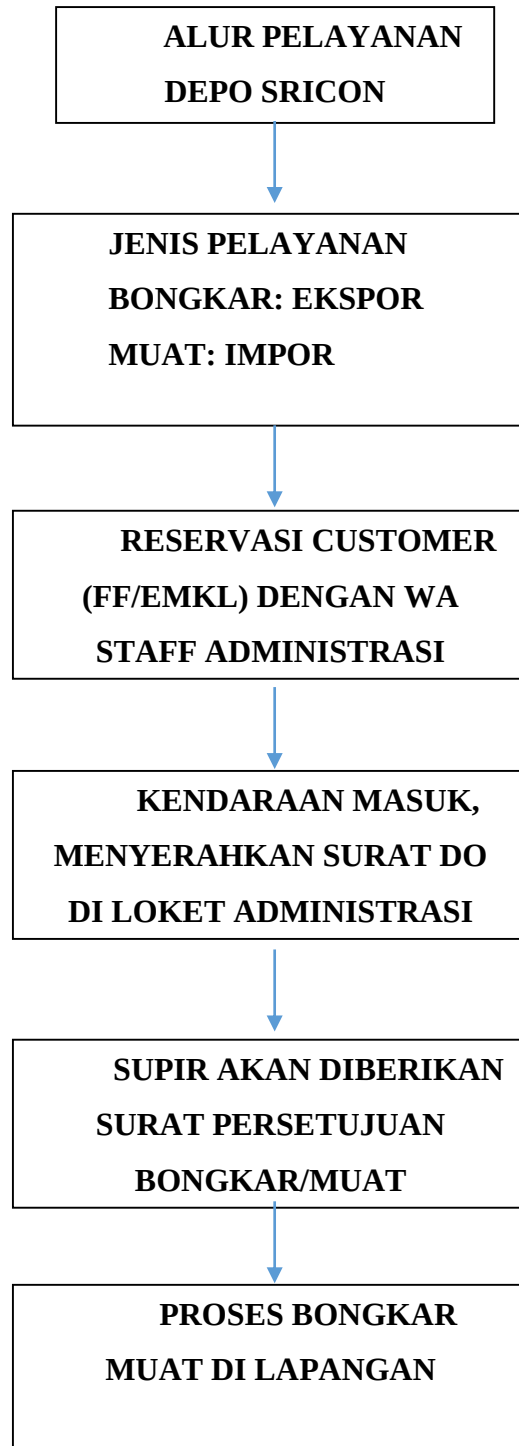
4.2.1. Mekanisme Kegiatan Bongkar Muat Sebelum & Setelah Menggunakan *Parking System* Di PT Sricon Logistik Indonesia

Sub bab ini penulis memaparkan hasil penelitian dengan teknik wawancara dengan informan, serta pembahasannya sesuai dengan rumusan masalah yang dikaji, dengan cara menganalisis dari hasil temuan penelitian. Maka pada bagian ini akan dijelaskan mengenai mekanisme kegiatan bongkar muat sebelum & setelah menggunakan parking system di PT Sricon Logistik Indonesia.

. *Parking system* di PT Sricon Logistik Indonesia mulai dilaksanakan sejak Oktober, 2024. Sebagai upaya untuk mengevaluasi pekerja operasional dan lapangan agar target harian penerimaan layanan bongkar muat kontainer dapat tercapai. Didapati hasil wawancara dengan *manager* depo A-1, beliau mengatakan:

“Parking system mulai diterapkan sejak awal Oktober meskipun sebenarnya sudah direncanakan sejak lama, namun baru bisa direalisasikan pada waktu tersebut. Ia menjelaskan bahwa tujuan utama penerapan sistem tersebut adalah sebagai bahan evaluasi kinerja karyawan di PT Sricon Logistik Indonesia, agar waktu pelayanan yang sebelumnya lama dapat dipercepat dan target harian perusahaan dapat tercapai.” (Wawancara, 2 Juni 2025)

4.2.1.1. Sebelum Menggunakan *Parking System*



Sebelum diberlakukannya *parking system*, proses bongkar muat kontainer di PT Sricon Logistik Indonesia mengikuti prosedur yang ada, dimana kendaraan yang datang supir langsung memberikan surat delivery order/(DO) kemudian kendaraan langsung diproses bongkar muat. Mekanisme kerja pada waktu itu lebih mengandalkan metode antrean langsung di lapangan, Didapati hasil wawancara dengan spv operasional Informan A-2, beliau menyampaikan:

“Sebelum adanya *parking system*, antrean kendaraan sering kali memanjang hingga keluar area depo karena tidak ada jadwal pelayanan yang pasti. Ia menyebutkan bahwa pelayanan diberikan berdasarkan siapa yang datang terlebih dahulu, namun dalam praktiknya sering terjadi ketidakteraturan karena ada pengemudi yang meminta untuk dilayani lebih dulu meskipun bukan giliran mereka. Kondisi ini membuat petugas kesulitan, terlebih dengan jalur yang hanya tersedia dua, sehingga jika terjadi kendaraan yang menyela antrean, kendaraan di depan harus mengalah untuk menjaga kelancaran proses.” (Wawancara, 2 Juni 2025)

Didapati hasil wawancara dengan staff operasional Informan A-4, beliau mengatakan:

”Pada masa sebelum diterapkannya sistem, kondisi di lapangan tidak tertib. Sebelum kontainer kosong dibongkar atau dimuat, proses administrasi terlebih dahulu harus diselesaikan, terutama terkait kelengkapan surat izin bongkar atau muat. Namun, sering kali sopir hanya membawa surat tanpa koordinasi yang jelas, sehingga petugas tidak mengetahui dengan pasti kendaraan mana yang sesuai dengan surat tersebut.” (Wawancara, 2 Juni 2025)

Didapati hasil wawancara dengan spv *maintenance & repair* Informan A-3, beliau mengatakan:

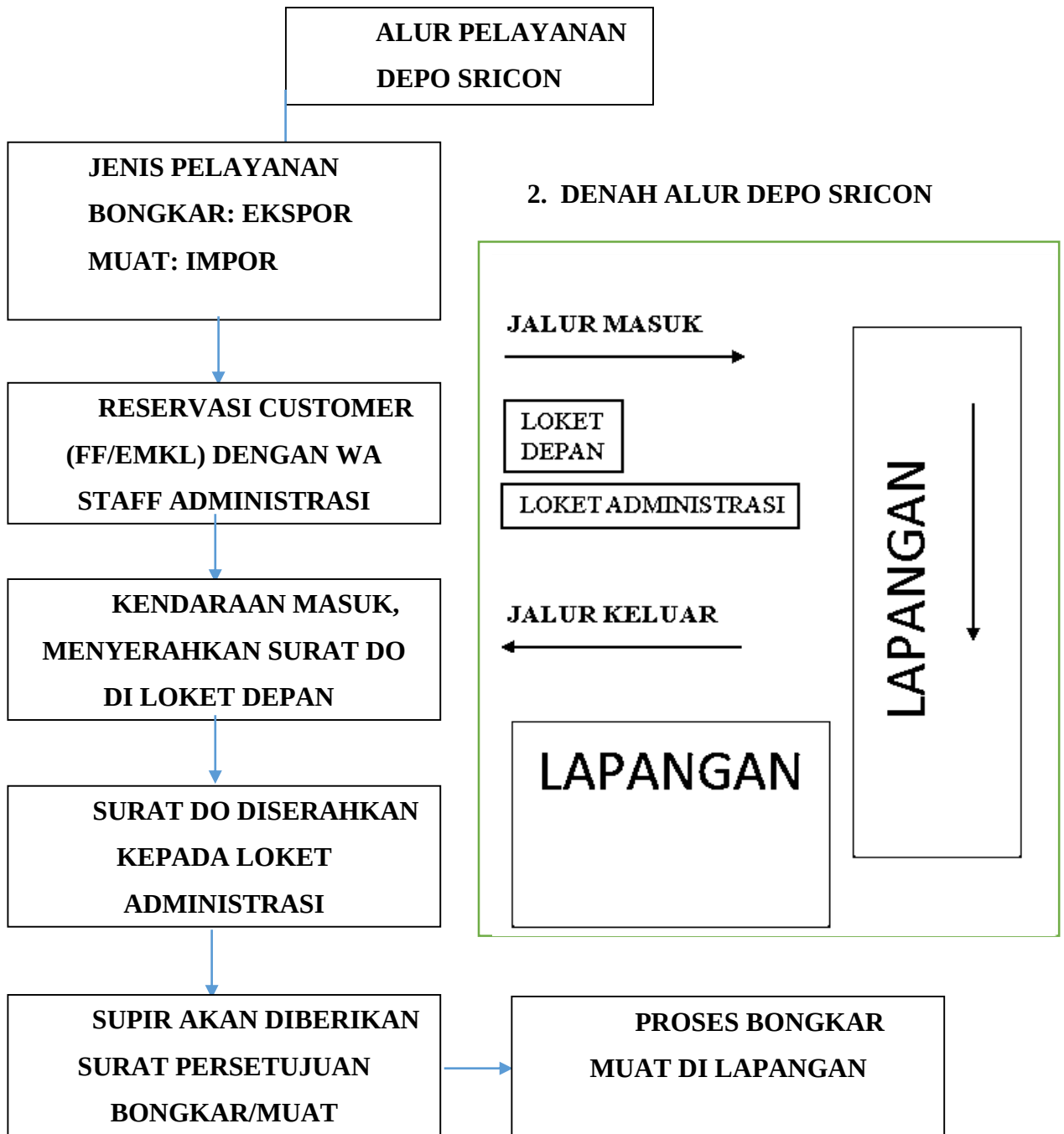
“Di lapangan sering terlihat ketidakteraturan, sehingga petugas kerap kebingungan menentukan kendaraan mana yang harus dilayani terlebih dahulu. Ia menjelaskan bahwa meskipun secara administrasi urutan pelayanan sudah sesuai dengan surat dari staf admin, namun sering kali posisi fisik kendaraan berbeda, misalnya kendaraan yang seharusnya dilayani lebih dulu justru berada di belakang karena sopirnya belum sempat mengurus administrasi. Dalam kondisi seperti itu, satpam biasanya mengambil inisiatif untuk

memajukan kendaraan tersebut dan mengatur jalur bongkar muat agar proses tetap berjalan. Meskipun tidak terjadi setiap hari, situasi semacam ini cukup sering ditemui.” (Wawancara, 2 Juni 2025)

Dari kutipan wawancara tersebut didapat pernyataan yang dimaksudkan sebagai berikut,

1. Pernyataan ini menunjukkan bahwa sistem antrean tanpa pencatatan awal membuat petugas sulit mengatur prioritas layanan. Ketidakteraturan ini membuka celah bagi pengemudi untuk melanggar urutan antrean, yang menyebabkan gangguan dan memperlambat proses bongkar muat. Jalur antrean yang terbatas memperburuk kondisi tersebut, dan operator lapangan harus mengambil keputusan kompromi untuk menghindari konflik.
2. Pernyataan ini menegaskan bahwa tidak adanya sistem pencatatan kendaraan menyebabkan ketidaksinkronan antara bagian administrasi dan lapangan. Petugas loket tidak dapat mengidentifikasi dengan tepat kendaraan mana yang sesuai dengan surat yang diserahkan, sehingga berpotensi menimbulkan kekacauan dalam antrean dan memperlambat proses layanan.
3. Pernyataan ini menegaskan bahwa perbedaan antara urutan administrasi dan urutan fisik kendaraan di lapangan menciptakan ketidakkonsistenan dalam pelayanan. Akibatnya, *staff* keamanan harus sering melakukan penyesuaian situasional. Hal ini membuktikan tidak adanya sistem terintegrasi yang mengatur secara menyeluruh dari administrasi hingga proses lapangan.

4.2.1.2. Setelah Menggunakan *Parking System*



Setelah berlaku parking system, terdapat loket tambahan yang dibangun perusahaan. Posisinya berada di paling depan pintu masuk kendaraan. Mekanismenya petugas lapangan depo akan memperhatikan kendaraan sebelum kendaraan itu masuk wilayah depo, surat *delivery order* akan diserahkan secara berurutan dan nantinya surat tersebut diberikan kepada petugas yang menangani pencatatan kendaraan masuk. Sesuai standarisasi baru perusahaan, didapat hasil wawancara dengan manager depo Informan A-1, beliau mengatakan:

“Saat ini telah tersedia loket di bagian depan depo yang dijaga oleh satu petugas khusus. Sebagian petugas lapangan bertugas untuk memantau jumlah kendaraan yang datang, kemudian mengumpulkan surat *delivery order* (do) dari para sopir satu per satu. Setelah dikumpulkan, surat-surat tersebut diserahkan kepada petugas di loket depan untuk diinput ke dalam sistem, dan selanjutnya diserahkan kepada staf administrasi untuk diproses lebih lanjut.” (Wawancara, 2 Juni 2025)

Didapati hasil wawancara dengan spv operasional Informan A-2, beliau mengatakan:

“Secara umum depo masih menjalankan pelayanan seperti biasa. Namun, dengan adanya sistem parking, proses kerja menjadi lebih terstruktur karena setiap truk tercatat waktu masuk dan keluarnya dengan jelas. Ia menambahkan bahwa hal tersebut memberikan dampak positif terhadap peningkatan operasional, karena secara tidak langsung sistem ini membantu mempercepat kinerja para karyawan.” (Wawancara, 2 Juni 2025)

Didapati hasil wawancara dengan *staff* operasional Informan A-4, beliau mengatakan:

“Kendaraan berkontainer tidak dapat masuk ke dalam depo secara sembarangan untuk melakukan bongkar muat. Ia menegaskan bahwa terdapat standar operasional prosedur (sop) perusahaan yang harus diikuti. Jika terdapat kontainer yang akan dikembalikan atau dipinjam, maka perusahaan freight forwarder atau ekspedisi kapal laut harus terlebih dahulu menghubungi pihak depo melalui whatsapp. Setelah itu, customer akan menentukan jenis layanan yang dibutuhkan, melakukan pembayaran melalui transfer, dan setelah pembayaran

lunas, pihak depo akan menghubungkan customer dengan kendaraan yang akan datang ke lokasi.” (Wawancara, 2 Juni 2025)

Staff operasional Informan A-4, beliau menambahkan:

“Urusan terkait surat Delivery Order (DO) serta perjanjian peminjaman atau pengembalian kontainer merupakan tanggung jawab pihak lain, bukan depo. Tugas depo hanya sebatas memeriksa kelengkapan dan keaslian dokumen yang diterima. Setelah dokumen dinyatakan sesuai, depo akan meminta pembayaran atas jasa peminjaman atau pengembalian kontainer. Ia menambahkan bahwa depo pada dasarnya hanya menjalankan amanah dari pihak pelayaran sebagai pemilik kontainer, sehingga peran depo lebih sebagai perantara administratif dan operasional.” (Wawancara, 2 Juni 2025)

Didapati hasil wawancara dengan spv *maintenance & repair* Informan A-3, beliau mengatakan:

“Setelah diterapkannya parking system, kondisi di lapangan menjadi lebih baik dibandingkan sebelumnya. Ia menjelaskan bahwa sistem ini membuat segala sesuatu lebih teratur karena setiap kendaraan yang masuk telah dicatat dengan nomor plat dan waktu kedatangannya. Hal tersebut memudahkan proses verifikasi dan pelacakan. Menurutnya, sistem ini sangat membantu pekerjaan di lapangan, terutama bagi petugas stacker, karena mereka dapat mengetahui urutan kontainer yang harus diambil dan dipasang secara tepat.” (Wawancara, 2 Juni 2025)

Didapati hasil wawancara dengan spv operasional Informan A-2, beliau mengatakan:

“Keberadaan parking system berfungsi untuk memudahkan penyesuaian kendaraan yang masuk ke dalam depo. Selain itu, sistem ini juga dimanfaatkan sebagai bahan evaluasi kinerja karyawan. Ia menambahkan bahwa tujuan dari penerapan sistem tersebut adalah agar terjadi integrasi yang lebih baik antara karyawan bagian administrasi dan petugas lapangan, sehingga pekerjaan menjadi lebih teliti, kendaraan lebih tertata, dan proses kerja di lapangan dapat berlangsung lebih cepat.” (Wawancara, 2 Juni 2025)

Spv operasional Informan A-2, beliau menambahkan:

”Melalui *parking system*, setiap proses bongkar muat dapat dipantau durasi waktunya secara jelas. Ia menjelaskan bahwa pada minggu pertama penerapan sistem, waktu bongkar muat per kendaraan masih berkisar antara 30 hingga 40 menit karena masa adaptasi. Namun, setelah sistem dijalankan secara rutin dan karyawan mulai terbiasa, durasi tersebut menurun signifikan menjadi sekitar 20 menit per kendaraan, yang menurutnya menunjukkan adanya peningkatan yang cukup besar dalam efisiensi kerja.” (Wawancara, 2 Juni 2025)

Dari kutipan wawancara tersebut didapat pernyataan yang dimaksudkan sebagai berikut,

1. Pernyataan ini menunjukkan adanya perubahan dalam mekanisme pelayanan di depo, di mana perusahaan menambahkan satu titik kontrol awal yang menjadi step utama arus kendaraan masuk. Dengan penempatan loket di depan pintu masuk, perusahaan memastikan bahwa setiap kendaraan yang masuk telah didata secara urut. Petugas lapangan tidak hanya mengatur lalu lintas kendaraan, tetapi juga berperan aktif dalam mengumpulkan dokumen administrasi awal (DO). Sistem ini menandai pergeseran dari proses manual yang tidak tertib ke arah pelayanan yang lebih terstruktur sejak tahap awal kedatangan kendaraan.
2. Pernyataan ini menjelaskan adanya manfaat dari sistem dalam hal *tracking* waktu masuk dan keluar kendaraan yang lebih akurat. Dengan sistem ini, operator dapat memantau durasi bongkar muat dan mengidentifikasi kendala secara lebih cepat. Selain itu, sistem juga menjadi alat bantu dalam mengatur efisiensi kerja karyawan. Tidak hanya mengurangi antrean, sistem juga mendorong disiplin waktu dan mempercepat kinerja tim depo, karena semua aktivitas tercatat secara *real-time* dan menjadi bahan evaluasi harian.

3. Pernyataan ini menjelaskan bahwa penerapan prosedur bongkar muat sebenarnya yang meliputi tahapan seperti komunikasi awal via WhatsApp, konfirmasi jenis pelayanan, serta penyelesaian pembayaran menjadi syarat wajib sebelum kendaraan diizinkan masuk. Hal ini menjelaskan bahwa kendaraan tidak masuk secara sembarangan atau tanpa koordinasi, semuanya sudah direservasi.
4. Pernyataan ini memperjelas posisi peran depo sebagai pelaksana teknis lapangan dan perantara yang ditunjuk oleh pemilik kontainer (pelayaran). Dengan sistem baru, proses verifikasi dokumen menjadi lebih teliti dan cepat. Petugas hanya akan memproses kendaraan yang telah memiliki dokumen sah dan sudah melunasi biaya layanan. Ini menunjukkan bahwa *parking system* berfungsi sebagai penyeimbang antara kepatuhan administratif dan kelancaran teknis di lapangan.
5. Pernyataan ini menjelaskan pentingnya sistem dalam mendukung teknis pekerjaan di lapangan, khususnya bagi petugas alat berat seperti stacker. Sebelumnya, ketidakteraturan urutan kendaraan menyebabkan kebingungan dan kesalahan penanganan kontainer. Setelah diterapkan parking system, urutan kerja menjadi lebih terorganisir karena seluruh data kendaraan telah dicatat lebih awal. Hal ini meningkatkan efektivitas operasional serta mengurangi risiko kekeliruan dalam pemindahan kontainer.

6. Pernyataan ini menjelaskan bahwa *parking system* tidak hanya sebagai alat pengatur arus kendaraan, tetapi juga menjadi instrumen evaluasi produktivitas kerja. Data waktu bongkar muat yang tercatat memungkinkan manajemen untuk menilai efisiensi proses dan melakukan perbaikan berkelanjutan. Integrasi antara bagian administrasi dan lapangan mendorong sinergi kerja yang lebih rapi dan cepat. Bukti nyata dari peningkatan ini terlihat dari durasi bongkar muat yang sebelumnya mencapai 40 menit di penerapan minggu pertama, kini turun menjadi hanya sekitar 20 menit setiap harinya setiap 1 kendaraan.

4.2.2. Efektivitas Kegiatan Bongkar Muat Setelah Menggunakan *Parking System* Di PT Sricon Logistik Indonesia

Analisis terkait efektivitas bongkar muat setelah menggunakan *parking system* di pt sricon logistik Indonesia, dikaji menggunakan teori menurut wiyono (2023), maka terdapat 3 indikator pengukuran efektivitas yaitu waktu, biaya, dan pelaksanaan. Namun peneliti tidak mendapatkan data signifikan yang mempengaruhi biaya pada perusahaan, hal ini dikarenakan *parking system* tidak menimbulkan perbedaan harga. Didapati hasil wawancara dengan spv operasional Informan A-2, beliau mengatakan:

“Tidak ada perubahan biaya dalam proses bongkar muat setelah diterapkannya *parking system*. Ia menyebutkan bahwa sejak awal, biaya layanan sudah ditetapkan oleh pihak pelayaran dan harus dibayar sebelum kendaraan datang ke depo. Oleh karena itu, masalah antrean dan ketidakteraturan bukan disebabkan oleh persoalan biaya, melainkan lebih kepada pengelolaan sumber daya manusia. Ia juga menambahkan bahwa kemacetan justru menjadi indikator bahwa jumlah pelanggan

meningkat, sehingga yang dibutuhkan adalah pengaturan proses yang lebih baik, bukan perubahan pada aspek biaya.” (Wawancara, 2 Juni 2025)

Pernyataan ini menunjukkan bahwa indikator biaya pada proses bongkar muat di PT Sricon Logistik Indonesia tidak memiliki keterkaitan langsung dengan permasalahan antrean. Biaya layanan ditentukan oleh pihak pelayaran dan sudah dibayarkan di awal sebelum kendaraan tiba di depo. Masalah antrean atau ketidakteraturan bukan disebabkan oleh persoalan biaya atau transaksi, melainkan murni berkaitan dengan manajemen sumber daya manusia dan proses pelayanan teknis di lapangan. Selanjutnya, peneliti menguraikan indikator yang berkaitan yaitu waktu dan pelaksanaan.

4.2.2.1. Waktu

Setelah diterapkannya parking system, terjadi peningkatan waktu pelayanan bongkar muat. Pemanfaatan waktu secara tepat guna menyelesaikan pekerjaan secara real time sesuai dengan target dan hasil kerja. Berdasarkan hasil wawancara, diperoleh informasi sebagai berikut:

1. Efektivitas waktu dalam kegiatan bongkar muat setelah menggunakan parking system

Didapati hasil wawancara dengan spv operasional Informan A-2, beliau mengatakan:

“Pengaruh waktu terhadap efektivitas dapat dilihat dari peningkatan hasil kerja. Sebelum diterapkannya parking system, dalam kurun waktu kerja 20 jam per hari, depo hanya mampu melayani sekitar 140 hingga 150 kontainer. Namun setelah sistem diterapkan, jumlah kontainer yang dapat dilayani meningkat menjadi lebih dari 200 per hari”. (Wawancara, 2 Juni 2025)

VEHICLE NO	RECEIVE TYPE	VEHICLE STATUS	TIME IN	TIME OUT	TIME TOTAL
B1234XYZ	IMPORT	OUT	13:22	13:42	20 Min
H5678ABC	EXPORT	OUT	13:21	13:41	20 Min
H9101DEF	IMPORT	OUT	11:22	11:42	20 Min
B1122GHI	IMPORT	OUT	10:54	11:14	20 Min
H3344JKL	IMPORT	OUT	10:23	10:43	20 Min
B5566MNO	IMPORT	OUT	10:18	10:38	20 Min
B7788PQR	IMPORT	OUT	09:49	10:09	20 Min
H9900STU	IMPORT	OUT	09:45	10:05	20 Min
H1122VWX	IMPORT	OUT	09:20	09:40	20 Min
H3344YZA	IMPORT	OUT	09:16	09:36	20 Min
H5566BCD	IMPORT	OUT	09:08	09:28	20 Min
H7788EFG	IMPORT	OUT	09:02	09:22	20 Min
H9900HIJ	IMPORT	OUT	09:00	09:20	20 Min
B1122KLM	EXPORT	OUT	08:50	09:10	20 Min
H3344NOP	IMPORT	OUT	08:43	09:03	20 Min
H5566QRS	IMPORT	OUT	08:33	08:53	20 Min
H7788TUV	IMPORT	OUT	08:32	08:52	20 Min
H9900WXY	IMPORT	OUT	08:24	08:44	20 Min
H1122ZAB	IMPORT	OUT	08:22	08:42	20 Min
H3344CDE	IMPORT	OUT	08:19	08:39	20 Min

Sumber: PT Sricon Logistik Indonesia, 2025

“Perbedaan waktu sangat terasa. Sebelumnya, proses bongkar muat satu kendaraan membutuhkan waktu sekitar 40 menit. Setelah penerapan sistem, waktu tersebut berkurang secara signifikan menjadi hanya 15 hingga 20 menit per kendaraan.” (Wawancara, 2 Juni 2025)

“Permasalahan antrean kendaraan menjadi jauh lebih minimal. Semua kendaraan kini mengikuti urutan sesuai pencatatan plat nomor yang masuk ke sistem. Hal ini mempercepat proses layanan dan memperluas ruang gerak mesin stacker karena tidak ada lagi kendaraan yang berhenti atau berputar balik di area depo.” (Wawancara, 2 Juni 2025)

“Penerapan sistem ini sangat efektif dalam meningkatkan efisiensi kerja. Sistem tidak hanya memudahkan pekerjaan, tetapi juga memberikan banyak perubahan positif. Dengan jumlah petugas lapangan yang cukup banyak, sistem ini sangat membantu. Ditambah lagi, depo memiliki dua unit alat stacker yang memungkinkan satu alat untuk mengangkat dan satu lagi untuk menurunkan, dengan jalur operasional yang lebih leluasa.” (Wawancara, 2 Juni 2025)

Pernyataan dari SPV Operasional (Informan A-2) menunjukkan adanya perubahan signifikan dalam aspek waktu yang berdampak langsung terhadap peningkatan efektivitas operasional bongkar muat. Sebelum diterapkannya *parking system*, dalam durasi waktu operasional selama 20 jam kerja, depo hanya mampu melayani sekitar 140–150 kontainer per hari. Namun setelah *parking system* diterapkan, terjadi lonjakan produktivitas hingga mampu melayani lebih dari 200 kontainer dalam kurun waktu yang sama. Hal ini mengindikasikan adanya efisiensi kerja dan peningkatan kapasitas pelayanan harian. Waktu yang dibutuhkan untuk proses bongkar muat satu kendaraan juga mengalami percepatan yang signifikan. Sebelumnya, proses ini memakan waktu hingga 40 menit per kendaraan. Setelah penerapan *parking system*, durasinya menjadi sekitar 15–20 menit per kendaraan. Penurunan waktu ini tidak hanya mempercepat siklus pelayanan, tetapi juga berdampak langsung pada kelancaran arus kendaraan. Berdasarkan pernyataan diatas, indikator waktu efektivitas parking system dikatakan efektif bagi PT Sricon Logistik Indonesia.

4.2.2.2. Pelaksanaan

Setelah diterapkannya *parking system*, terjadi perubahan signifikan pada pelaksanaan pelayanan bongkar muat. Pelaksanaan yang efektif mencerminkan sejauh mana *parking system* dijalankan sesuai prosedur, tujuan, serta menghasilkan hasil yang diharapkan oleh PT Sricon Logistik Indonesia. Berdasarkan hasil

wawancara dengan spv operasional Informan A-2, diperoleh informasi sebagai berikut:

“Setelah diterapkannya parking system, pelaksanaan di lapangan menjadi jauh lebih terstruktur dan jelas. Ia menjelaskan bahwa gangguan seperti pengemudi yang menyela antrean atau kendaraan yang harus putar balik karena masalah administrasi kini sudah sangat jarang terjadi. Semua proses berjalan lebih tertib sesuai alur yang ditetapkan.” (Wawancara, 2 Juni 2025)

“Bahwa pelaksanaan di lapangan kini lebih mudah diamati dari kerapian antrean kendaraan. Kendaraan masuk sesuai urutan kedatangannya, sehingga mempermudah kerja petugas yang jumlahnya cukup banyak di lapangan. Dengan kondisi kendaraan dan pengemudi yang teratur, operasional menjadi lebih lancar dan nyaman. Ia menekankan bahwa kini alat stacker dapat beroperasi dengan leluasa karena gangguan seperti kendaraan yang harus berputar arah sudah jarang terjadi.” (Wawancara, 2 Juni 2025)

“Penerapan parking system berdampak positif terhadap kedisiplinan para sopir. Ia mengungkapkan bahwa saat ini para sopir datang dengan lebih tertib karena sudah diarahkan oleh petugas lapangan sejak sebelum memasuki area depo. Meskipun penyampaian masih bersifat lisan, hal ini membantu meningkatkan keteraturan. Selain itu, ritme kerja petugas juga menjadi lebih teratur dan tidak saling tumpang tindih, karena sistem ini bukan hanya mencatat data, tetapi juga benar-benar membantu kelancaran pekerjaan di lapangan.” (Wawancara, 2 Juni 2025)

“Efektivitas pelaksanaan parking system tidak hanya berpengaruh pada pihak eksternal, tetapi juga pada internal perusahaan. Sistem ini menjadi bahan evaluasi bagi karyawan, terutama dalam mengidentifikasi penyebab permasalahan sebelumnya yang ternyata banyak disebabkan oleh kurangnya komunikasi dan integrasi antara bagian kantor dan bagian lapangan.” (Wawancara, 2 Juni 2025)

“Dari sisi internal, adaptasi terhadap sistem baru tidak menjadi kendala berarti karena staf internal dapat memahami dan mengoperasikan sistem hanya dalam satu atau dua hari. Tantangan yang lebih besar justru datang dari pihak eksternal, yang harus diberi penjelasan berulang kali setiap hari mengenai alur dan prosedur baru. Menurutnya, jika pihak eksternal tidak langsung memahami, maka proses penyesuaian harus dilakukan secara perlahan dan terus-menerus.” (Wawancara, 2 Juni 2025)

“Pelaksanaan sejauh ini berjalan sesuai harapan. Target harian tercapai tanpa perlu perpanjangan waktu. Ia menekankan bahwa kesalahan dari satu sopir dapat berdampak pada sopir lain, sehingga keberadaan parking system yang mencatat data kendaraan, seperti plat nomor dan waktu kedatangan, sangat membantu memperlancar proses kerja di lapangan.” (Wawancara, 2 Juni 2025)

Didapati hasil wawancara dengan manager depo Informan A-1, beliau mengatakan:

“Produktivitas di perusahaan mengalami peningkatan setelah penerapan *parking system*. Ia menilai bahwa seluruh proses kini menjadi lebih rapi dan terstruktur. Menurutnya, sistem ini telah berjalan secara efektif, karena ia sendiri merasakan adanya perbedaan yang signifikan antara kondisi sebelum dan sesudah penerapannya. Ia juga menambahkan bahwa staf di lapangan dapat dengan mudah memahami alur kerja baru yang diterapkan.” (Wawancara, 2 Juni 2025)

Diperoleh informasi bahwa penerapan *parking system* telah membawa dampak positif terhadap pelaksanaan kegiatan bongkar muat di lapangan. Terjadi peningkatan dalam hal keteraturan, kedisiplinan, serta koordinasi antar petugas. Hal ini terlihat dari pernyataan spv operasional (informan A-2) yang menjelaskan bahwa sistem ini meminimalkan kasus penyalan antrean serta mengeliminasi kejadian kendaraan harus putar balik akibat kesalahan administrasi. Sistem pencatatan plat nomor secara digital dan keterlibatan petugas lapangan dalam memberikan edukasi kepada sopir turut membantu memastikan kendaraan datang sesuai urutan. Sistem ini tidak hanya berdampak pada efisiensi eksternal (pengemudi dan kendaraan), tetapi juga memperkuat komunikasi internal antar bagian, seperti antara tim lapangan dan tim kantor.

Pelaksanaan yang efektif ditunjukkan dengan semakin minimnya kesalahan, meningkatnya keteraturan antrean, dan lancarnya penggunaan alat berat seperti stacker yang tidak lagi terganggu oleh posisi kendaraan yang tidakberaturan. Diperkuat pula dengan pernyataan dari Manager Depo (Informan A-1), yang menilai bahwa produktivitas depo kini menjadi lebih rapi, terstruktur, dan tepat sasaran. Ini membuktikan bahwa pelaksanaan *parking system* telah mendekati tujuan awal yaitu menciptakan sistem pelayanan yang efektif, efisien, dan mampu meningkatkan kapasitas pelayanan kontainer secara di PT Sricon Logistik Indonesia. Berdasarkan pernyataan diatas, indikator pelaksanaan efektivitas parking system dikatakan efektif bagi PT Sricon Logistik Indonesia.

4.2.2.3. Tabel Perbandingan Efektivitas Kegiatan Bongkar Muat Sebelum & Setelah Menggunakan Parking System

Dari hasil wawancara yang dilakukan terhadap informan di PT Sricon Logistik Indonesia, ditemukan bahwa terdapat perbedaan sebelum dan sesudah penerapan *parking system* sebagai berikut,

Indikator	Sebelum	Setelah
Waktu	Waktu tunggu antrean kendaraan tidakurut sesuai dokumen yang diserahkan kepada staff administrasi	Lebih teratur, karena sistem pencatatan awal membuat dokumen yang dicatat system menjadi urut dan kendaraan masuk area depo secara beraturan
	Waktu proses bongkar muat memakan 40 menit per kendaraan, dikarenakan kendaraan yang mengantri tidak sesuai dengan nomor do yang diserahkan	20 menit per kendaraan, menjadi lebih efisien karena urutan jelas sehingga tidak membuat bingung petugas lapangan
	Waktu pengecekan dokumen tidak tepat karena tidak adanya arahan sehingga berakibat menyela antrian (ketidakpahaman supir)	Dilakukan di awal, loket depan sebelum kendaraan masuk serta petugas lapangan mengarahkan supir
	Waktu koordinasi petugas lapangan sering terjadi kebingungan dan penyesuaian mendadak	Terjadwal dan terintegrasi dengan informasi dari system, membuat arus lebih lega dan operasional lapangan berjalan cepat

Pelaksanaan	Pelaksanaan urutan bongkar muat kendaraan berdasarkan siapa yang lebih dahulu antri (manual & rawan disela)	Berdasarkan input sistem dari loket depan secara <i>real-time</i> . Proses menjadi lebih tepat dan sesuai dengan data nomor kendaraan yang tercatat
	Pelaksanaan peran petugas administrasi dan petugas lapangan sering keliru dan <i>miss</i> informasi urutan kontainer	Terbantu karena sistem sudah menentukan urutan kontainer masuk, (mencatat plat nomor, kode nomor kontainer berdasarkan surat do)
	Pelaksanaan alur masuk kendaraan, tidak ada sistem kontrol di pintu masuk; kendaraan masuk berdasarkan inisiatif pengemudi.	Ada pos kontrol di depan; kendaraan baru masuk setelah verifikasi do dan pencatatan dilakukan.
	Proses administrasi tidak sinkron, surat do diserahkan langsung ke loket administrasi tanpa urutan kendaraan yang jelas.	Tertib dan terstruktur; surat do dikumpulkan secara urut dan dicatat di pos masuk sebelum masuk ke wilayah depo, kemudian diverifikasi oleh staff administrasi dan staff lapangan

Didapati hasil wawancara dengan spv operasional Informan A-2, beliau mengatakan:

“Sebelum adanya parking system, petugas sering kali kebingungan dalam menentukan kendaraan mana yang harus dilayani terlebih dahulu. Namun, setelah sistem tersebut diterapkan, proses menjadi lebih tertata karena semua data seperti plat nomor dan jam masuk kendaraan sudah tercatat. Hal ini membuat pekerjaan petugas di lapangan menjadi lebih mudah.” (Wawancara, 2 Juni 2025)

Spv operasional Informan A-2, beliau menambahkan:

“Antrean kendaraan bahkan bisa memanjang hingga ke jalan arteri akibat kepadatan dan lamanya proses. Namun, setelah sistem diterapkan, kepadatan kendaraan hanya terjadi di sekitar kawasan industri saja karena antrean sudah tertib”. (Wawancara, 2 Juni 2025)

“Banyak sopir sebenarnya tidak mengetahui prosedur yang berlaku. Mereka hanya menjalankan perintah dari perusahaan mereka untuk menyerahkan delivery order (do) ke pt sricon. Sejak diterapkannya sistem baru, petugas lapangan turut memberikan pendampingan langsung kepada sopir, yang secara perlahan membuat para sopir memahami prosedur bongkar muat yang benar. Menurutnya, hal ini sekaligus menjadi bentuk edukasi mengenai tata urutan proses bongkar muat”. (Wawancara, 2 Juni 2025)

Dari kutipan wawancara tersebut didapat pernyataan yang dimaksudkan sebagai berikut,

1. Pernyataan ini menjelaskan bahwa sebelum adanya parking system, petugas di lapangan mengalami kesulitan dalam menentukan kendaraan mana yang harus dilayani terlebih dahulu karena tidak ada sistem pencatatan awal. Namun setelah diterapkannya parking system, seluruh data penting seperti nomor polisi kendaraan dan waktu kedatangan tercatat dengan sistematis. Hal ini mempermudah petugas dalam menyusun urutan pelayanan, sehingga proses menjadi lebih teratur dan efisien.
2. Pernyataan ini menjelaskan bahwa sebelumnya antrean kendaraan bahkan bisa mencapai jalan utama (jalan arteri) di luar kawasan depo akibat tidak adanya sistem antrean yang terkontrol. Hal ini menyebabkan kemacetan dan ketidaknyamanan bagi pihak luar. Setelah diterapkan parking system, antrean

kendaraan tetap terjadi, namun sudah terbatas hanya di dalam kawasan industri, sehingga lebih terkendali dan tidak mengganggu lalu lintas umum.

3. Disampaikan bahwa banyak pengemudi tidak memahami prosedur administratif dan teknis di depo, karena hanya menerima perintah dari pihak pengirim untuk menyerahkan surat DO. Dengan adanya keterlibatan aktif petugas lapangan dalam mendampingi proses masuk kendaraan dan penyerahan dokumen, terjadi proses edukasi informal kepada para supir mengenai tata tertib dan urutan bongkar muat. Hal ini secara bertahap meningkatkan kesadaran dan kepatuhan terhadap prosedur kerja di depo.

4.3. Output Penelitian Terapan

Berdasarkan hasil penelitian yang telah dilakukan, dapat disimpulkan bahwa dalam proses bongkar muat kontainer di PT Sricon Logistik Indonesia, penerapan *parking system* memberikan pengaruh yang signifikan terhadap peningkatan efektivitas operasional. Namun demikian, dalam pelaksanaannya tetap ditemukan hambatan yang berasal dari aspek utama, yaitu faktor internal.

Dari sudut internal, permasalahan utama terletak pada aspek sumber daya manusia (SDM). Ketersediaan tenaga kerja yang ada masih belum mencukupi, baik dari segi jumlah maupun dari segi jumlah yang berakibat pada ketidak berjalannya *parking system*. Kurangnya karyawan di PT Sricon Indonesia menjadi faktor utama penyebab *parking system* tidak beroperasi lagi.

Namun, permasalahan yang sama tidak datang kembali, dikarenakan pekerja telah beradaptasi dengan ritme kerja yang ditentukan sewaktu *parking system*. Kendala ini hanya kekurangan tenaga kerja untuk menjaga loket depan pencatatan *parking system*. Secara keseluruhan, temuan tersebut menunjukkan bahwa implementasi sistem *parking system* memberikan kontribusi positif terhadap efektivitas kegiatan bongkar muat, khususnya dalam hal efisiensi waktu, pelaksanaan, serta penguatan koordinasi kerja. Namun efektivitas tersebut akan terus bergantung pada ketersediaan SDM internal.

Berdasarkan hasil penelitian ini, penulis mengembangkan output dalam bentuk Standar Operasional Prosedur (SOP) Bongkar Muat Kontainer di Depo PT Sricon Logistik Indonesia. SOP ini disusun sebagai acuan bagi seluruh bagian yang terlibat dalam proses bongkar muat guna kesuksesan keberlanjutan *parking system*.