

## **Sistem Pelayanan *Containerisasi* Domestik Oleh PT. Salam Pacific Indonesia Lines Cabang Medan**

**Fadiyah Hani Sabila<sup>1</sup>, Feny Melandary<sup>2\*</sup>**

<sup>1,2</sup> Program Studi KPNK, Politeknik Adiguna Maritim Indonesia Medan

Jl. Brigjen Bejo d/h Pertempuran No. 125 Pulo Brayan Medan

\*e-mail korespondensi: [fmelandary@gmail.com](mailto:fmelandary@gmail.com)

### **Abstract**

*This research aims to describe in detail the Domestic Containerization Service System operated by PT. Salam Pacific Indonesia Lines, Medan Branch. As an archipelagic nation, Indonesia faces significant distribution challenges, and the domestic containerization system has proven effective in reducing logistics costs, accelerating loading and unloading processes, and supporting inter-island trade flows. PT. Salam Pacific Indonesia Lines (SPIL) is one of the largest container shipping service providers in Indonesia, operating since the 1970s. The research methodology employed is Field Research through direct observation at PT. Salam Pacific Indonesia Lines, Medan Branch, supported by Library Research to obtain theoretical data. The domestic containerization service process at the depot includes a series of stages: the delivery of empty and full containers from the depot to the port, the withdrawal of full containers by the consignee and empty containers by the depot, as well as the service of receiving empty containers from the consignee and releasing empty containers to the shipper. This process is supported by the use of information systems such as CIC (Container Inventory Control) to monitor container movement and the MYSPIL BACKEND application for scheduling management. The main obstacles found in the service are delivery delays, damage, and loss of containers, as well as human resource and communication constraints. Furthermore, there are issues regarding data entry errors of container information into the CIC system, which result in manual verification. Efforts to overcome these obstacles include improving process efficiency, routine maintenance, and human resource training. The study concludes that the service system is already good but requires increased accuracy in data input by employees to avoid service delays.*

**Keywords:** Domestic Containerization, Logistics Service, Container Depot, CIC.

### **Abstrak**

*Penelitian ini bertujuan untuk mendeskripsikan secara rinci Sistem Pelayanan Kontainerisasi Domestik yang dioperasikan oleh PT. Salam Pacific Indonesia Lines Cabang Medan. Sebagai negara kepulauan, Indonesia menghadapi tantangan distribusi yang besar, dan sistem kontainerisasi domestik terbukti efektif dalam menekan biaya logistik, mempercepat bongkar muat, dan menunjang arus perdagangan antarpulau. PT. Salam Pacific Indonesia Lines (SPIL) merupakan salah satu penyedia jasa angkutan kontainer terbesar di Indonesia yang telah beroperasi sejak tahun 1970-an. Metode penelitian yang digunakan adalah Metode Lapangan (Field Research) melalui observasi langsung di PT. Salam Pacific Indonesia Lines Cabang Medan, didukung oleh Metode Kepustakaan (Library Research) untuk memperoleh data teoritis. Proses pelayanan kontainerisasi domestik di depo mencakup serangkaian tahapan: pengiriman kontainer empty dan full dari depo ke pelabuhan, penarikan kontainer in full oleh consignee dan in empty oleh pihak depo, serta pelayanan kontainer in empty dari consignee dan out empty ke shipper. Proses ini didukung oleh penggunaan sistem informasi seperti CIC (Container Inventory Control) untuk memantau pergerakan kontainer dan aplikasi MYSPIL BACKEND untuk pengelolaan penjadwalan. Hambatan utama yang ditemukan dalam pelayanan adalah keterlambatan pengiriman, kerusakan, dan kehilangan kontainer, serta kendala sumber daya manusia dan komunikasi. Selain itu, terdapat masalah pada kesalahan input data kontainer ke dalam sistem CIC yang mengakibatkan pengecekan manual. Upaya untuk mengatasi hambatan ini termasuk peningkatan efisiensi proses, pemeliharaan rutin, dan pelatihan SDM. Penelitian menyimpulkan bahwa sistem pelayanan sudah baik namun perlu peningkatan ketelitian input data oleh karyawan untuk menghindari keterlambatan layanan.*

**Kata Kunci:** Kontainerisasi Domestik, Pelayanan Logistik, Depo Kontainer, CIC.

## PENDAHULUAN

Sebagai negara kepulauan yang terdiri dari lebih dari 17.000 pulau, Indonesia menghadapi tantangan besar dalam hal distribusi dan pengangkutan barang. Untuk mengatasi kendala geografis ini, salah satu solusi yang digunakan adalah penerapan sistem I dalam negeri. Sistem ini terbukti sebagai cara yang paling efektif dan terpercaya dalam memindahkan barang antar pulau, karena dapat menekan biaya logistik, mempercepat aktivitas bongkar muat, menjaga barang tetap aman, serta menunjang arus perdagangan antardaerah dan ekspor-impor.

Dalam menghadapi persaingan global dan tuntutan efisiensi logistik di tingkat nasional, berbagai perusahaan pelayaran domestik terus berupaya meningkatkan mutu layanan mereka, terutama dalam pengangkutan kontainer dalam negeri. Salah satu pelaku utama di bidang ini adalah PT. Salam Pacific Indonesia Lines Cabang Medan. Perusahaan ini telah menjalankan operasinya sejak era 1970-an dan dikenal sebagai salah satu penyedia jasa angkutan kontainer terbesar dan paling terpercaya di Indonesia.

PT. Salam Pacific Indonesia Lines Cabang Medan memegang peran penting sebagai salah satu titik utama dalam jaringan distribusi nasional perusahaan. Kota Medan, sebagai ibu kota Provinsi Sumatera Utara, dikenal sebagai pusat kegiatan perdagangan, industri, dan logistik di kawasan barat

Indonesia. Letaknya yang strategis menjadikan Medan berfungsi signifikan sebagai gerbang utama distribusi barang yang masuk dan keluar dari serta menuju berbagai pulau di Indonesia, terutama wilayah Sumatera dan sekitarnya. Oleh karena itu, layanan *Containerisasi* yang dioperasikan oleh PT. Salam Pacific Indonesia Lines Cabang Medan memiliki peran vital dalam mendukung kelancaran distribusi logistik nasional.

Layanan sistem *Containerisasi* domestik merupakan suatu mekanisme atau proses pengangkutan dan distribusi dalam wilayah nasional dengan memanfaatkan armada truk, kapal laut, dan kereta api, serta fasilitas kontainer yang saling terintegrasi secara efisien. Tujuan utama sistem ini adalah untuk menyederhanakan proses bongkar muat, memudahkan pelacakan barang, serta menjamin kelancaran pengiriman dan penerimaan kontainer, baik dalam kondisi kosong maupun terisi, dari depo ke depo, atau antara depo dan pelabuhan. Sebagai contoh, PT. Salam Pacific Indonesia Lines Cabang Medan menggunakan aplikasi MYSPIL BACKEND untuk pengelolaan dan penjadwalan pengangkutan kontainer kosong dan penuh secara optimal, serta aplikasi CIC (*Container Inventory Control*) guna mengelola data dan memantau pergerakan kontainer secara efisien.

### Sistem

Menurut Mulyawan (2025:3) mengemukakan bahwa sistem adalah:

1. Suatu kebulatan atau keseluruhan yang kompleks atau terorganisir, suatu himpunan atau perpaduan hal – hal atau bagian – bagian yang membentuk suatu kebulatan atau keseluruhan yang kompleks atau utuh.
2. Suatu kebulatan atau keseluruhan yang utuh, dimana didalamnya terdapat komponen – komponen yang pada gilirannya merupakan sistem tersendiri yang mempunyai fungsi masing – masing saling berhubungan satu sama lain menurut pola, tata atau norma tertentu dalam rangka mencapai tujuan.

Menurut Anggraeni (2017 :1) sistem adalah kumpulan orang yang saling kerja sama dengan ketentuan – ketentuan aturan yang sistematis dan terstruktur dan membentuk satu kesatuan yang melaksanakan suatu fungsi untuk mencapai tujuan.

### Pelayanan

Menurut Ferine (2022:1) pelayanan adalah proses pemenuhan keperluan melalui kegiatan orang beda secara langsung. Kegiatan yang diselenggarakan organisasi menyangkut kebutuhan pihak konsumen dan akan menimbulkan kesan tersendiri, dengan adanya pelayanan yang baik maka konsumen akan merasa puas dengan demikian pelayanan merupakan hal yang sangat

penting dalam upaya menarik konsumen untuk menggunakan produk atau jasa yang ditawarkan.

Berdasarkan Peraturan Presiden Republik Indonesia Nomor 70 Tahun 2017 tentang Penyelenggaraan Kewajiban Pelayanan Publik untuk Angkutan Barang dari dan ke daerah tertinggal, terpencil, Terluar dan Perbatasan, Penyelenggaraan kewajiban pelayanan publik untuk angkutan barang adalah pelaksanaan angkutan barang dari dan ke daerah tertinggal, terpencil, terluar, dan perbatasan sesuai dengan trayek yang telah ditetapkan, dengan tetap memperhatikan dan menjaga keselamatan serta keamanan transportasi.

### **Container**

Berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 83 Tahun 2016 tentang Penyelenggaraan dan Pengusahaan Depo Peti Kemas, *Container* atau peti kemas didefinisikan sebagai kotak atau peti yang memenuhi persyaratan teknis sesuai standar internasional (ISO), dan berfungsi sebagai sarana pengangkut barang. Peti kemas ini dirancang untuk memuat, menyimpan, serta melindungi barang selama proses distribusi atau pengangkutan.

Menurut Mulyono (2023:332) *Container* adalah bagian dari alat angkut yang berbentuk kotak serta terbuat dari bahan yang memenuhi syarat, bersifat permanen dan dapat dipakai berulang – ulang, yang memiliki pasangan sudut serta dirancang secara khusus untuk memudahkan angkutan barang dengan satu atau lebih moda transportasi tanpa harus dilakukan pemuatan kembali.

Menurut Rustina (2024:4) berpendapat peti kemas (*Container*) adalah unit kemasan yang terbuat dari baja atau aluminium, memiliki ukuran dan bentuk yang standar, dapat diangkut dengan berbagai moda transportasi, dan dilengkapi dengan tanda – tanda pengenal yang sesuai dengan standar ISO.

Menurut Hastuti (2023:187) *Container* adalah sebuah peti berbentuk empat persegi panjang terbuat dari besi, aluminium, plastic, fiberglass, atau kayu yang berpintu dan dilengkapi dengan alat kemudahan pada keempat sudut pada atapnya untuk mengangkatnya dan digunakan untuk mengepak atau mengemas barang-barang untuk diangkut melalui laut dan udara.

### **Pelabuhan**

Menurut Peraturan nomor 74 tahun 2021, yang dikutip oleh Gunawan (2024 : 21) menjelaskan bahwa pelabuhan adalah tempat yang terdiri atas daratan dan atau perairan dengan batas-batas tertentu sebagai tempat kegiatan pemerintahan dan kegiatan perusahaan yang dipergunakan sebagai tempat kapal bersandar, naik turun penumpang, dan atau bongkar muat barang, berupa tempat terminal tempat berlabuh kapal yang dilengkapi dengan fasilitas keselamatan dan keamanan pelayaran dan kegiatan penunjang pelabuhan serta sebagai tempat perpindahan intra dan antar moda transportasi.

### **Container Yard atau Depo**

Menurut Rubiyanto dalam Jurnal Ekonomi dan Keuangan tentang Upaya Pencegahan *Container* Yang Tidak Termuat Pada Kapal menyimpulkan bahwa *Container* yard atau depo adalah suatu tempat yang digunakan untuk menimbun atau menumpuk sementara petikemas yang berisi barang muatan atau kosong sebelum dimuat ke kapal atau dibongkar ke kapal. Untuk menunjang kelancaran aktivitas bongkar muat di pelabuhan menurut peraturan Dinas Perhubungan dalam depo *Container* tersedia berbagai fasilitas.

## **METODE**

Adapun metode yang digunakan penulis dalam penulisan penelitian ini adalah sebagai berikut :

1. Metode Lapangan (Field Research)

Metode Lapangan (Field Research) adalah penelitian yang dilaksanakan dengan memperoleh bahan-bahan langsung dari lapangan atau subjektif yang membahas sistem pelayanan *Containerisasi* domestik oleh PT. Salam Pacific Indonesia Lines Cabang Medan.

2. Metode Observasi

Metode Observasi merupakan metode ilmiah sistematis, penulis secara langsung meninjau kelepaan, dalam hal ini penulis mengumpulkan data berdasarkan pengamatan yang dilakukan pada PT. Salam Pacific Indonesia Lines Cabang Medan.

3. Metode Kepustakaan (Library Research)

Metodologi penelitian kepustakaan (Library Research) yaitu penelitian yang dilakukan untuk memperoleh data yang bersifat teoritis dengan menelaah berbagai macam buku, artikel – artikel, menyesuaikan istilah yang ditemukan dilapangan dengan kamus maritim serta mengumpulkan informasi yang berhubungan dengan judul penelitian ini baik dari internet maupun penelitian-penelitian di perpustakaan.

## PEMBAHASAN

### 1. Faktor Pendukung Operasional *Container* di Depo

Ada beberapa faktor pendukung dalam melakukan kegiatan operasional *Container* di depo PT. Salam Pacific Indonesia Lines Cabang Medan yaitu:

a. Faktor Eksternal

Faktor eksternal adalah segala sesuatu yang berasal dari luar individu, organisasi, atau sistem yang dapat mempengaruhi kinerja, keputusan, atau perkembangan suatu hal. Faktor ini tidak dapat dikendalikan secara langsung, tetapi harus diantisipasi atau direspon.

a) Jalan Menuju Pelabuhan

Jalan menuju pelabuhan yang kondusif dapat membantu kelancaran terhadap aktifitas operasional di depo, jalan menuju pelabuhan adalah faktor utama dalam menunjang semua kegiatan seperti kegiatan pengiriman *Container* menggunakan trucking.

b) Kerja Sama Dengan Pihak Lain Seperti Pengirim dan Penerima Barang Regulasi dan Kebijakan

Dalam sistem pelayanan *Container*, kerja sama yang baik antara berbagai pihak, terutama antara pengirim (shipper) dan penerima barang (consignee), sangat diperlukan. Kerja sama tersebut harus dibangun di atas dasar regulasi yang jelas, kesepahaman yang saling menguntungkan, serta sikap bijaksana dari masing-masing pihak. Hal ini bertujuan untuk menciptakan kelancaran proses distribusi, meningkatkan efisiensi operasional, serta membangun kepercayaan dan profesionalisme dalam hubungan bisnis.

b. Faktor Internal

Faktor internal merupakan segala sesuatu yang berasal dari dalam individu, organisasi, atau sistem yang memiliki pengaruh terhadap kinerja, pengambilan keputusan, maupun perkembangan suatu hal. Tidak seperti faktor eksternal, faktor internal dapat diatur atau dikendalikan secara langsung. Ada beberapa faktor internal yang menjadi pendukung kegiatan operasional *Container* di depo PT. Salam Pacific Indonesia Lines Cabang Medan yaitu:

c) Keamanan

Keamanan di depo PT. Salam Pacific Indonesia Lines sangat penting untuk memastikan keselamatan dan keamanan *Container*, peralatan dan personel.

d) Komunikasi

Komunikasi di depo PT. Salam Pacific Indonesia Lines Cabang Medan sangat penting untuk memastikan operasional dan keamanan di depo. PT. Salam Pacific Indonesia Lines menggunkan beberapa aspek dalam menerapkan komunikasi di depo yaitu

- dengan komunikasi lisan, dokumentasi, sistem informasi, koordinasi, penggunaan teknologi dan prosedur komunikasi.
- c. **Perencanaan dan Pengawasan**  
Di depo PT. Salam Pacific Indonesia Lines Cabang Medan menerapkan perencanaan dengan aspek:
- e) **Sumber Daya Manusia**  
Yaitu dengan menganalisis kebutuhan sumber daya manusia untuk memastikan bahwa perusahaan memiliki sumber yang cukup dan kompeten. Pengawasan sumber daya manusia yaitu menagwasi kinerja karyawan untuk memastikan bahwa mereka mencapai target dan standar yang ditetapkan.
  - f) **Sistem Informasi**  
PT. Salam Pacific Indonesia Lines menggunakan sistem informasi *Container Inventory Control (CIC)* untuk memastikan perjalanan *Container* atau memantau perjalanan dan melacak status *Container*, agar terhindarnya dari kehilangan *Container* tersebut.

## **2. Analisa Proses Pelayanan *Container* Domestik di Depo**

- a. **Pengiriman *Container empty* dan *full* dari depo ke pelabuhan**  
Beberapa hal harus diperhatikan pengiriman *Container empty* dan *full* ke pelabuhan antara lain:
- a) Melakukan persiapan terhadap *Container* yang akan dikirim ke pelabuhan dengan menempatkannya dalam satu blok atau tumpukan tertentu, disesuaikan dengan ukuran *Container* yang seragam serta pelabuhan tujuan yang sama menggunakan satu kapal pengangkut..
  - b) Menata *Container* yang akan dikirim untuk keperluan penerbitan loading list report yang menyangkut status *Container* (*empty* dan *full*).
  - c) Menyampaikan laporan data *Container* kepada bagian administrasi depo yang mencakup informasi mengenai *Container* yang telah ditumpuk di depo, ukuran *Container*, berat *Container*, data sebelum proses penyerahan, serta informasi kapal yang akan mengangkutnya menuju pelabuhan tujuan.  
Sebelum pelaksanaan pengiriman *Container* dimulai. Terlebih dahulu pihak depo harus melaksanakan pembayaran kepada PT. Pelindo terkait biaya penumpukan, Lift On – Lift Off dan biaya pas pelabuhan.  
Setelah persyaratan administrasi dan pembayaran biaya yang timbul dilakukan maka pengiriman *Container* dapat dilaksanakan berdasarkan waktu yang ditentukan oleh TPK Belawan. Hal – hal yang perlu diperhatikan pada proses pelaksanaan pengiriman *Container* antara lain :
- a) Mempersiapkan armada / sarana pendukung pada proses pengiriman *Container* sesuai dengan jumlah muatan yang direncanakan.
  - b) Pelaksanaan pengiriman *Container* ke pelabuhan harus berpedoman kepada loading list.
  - c) Membuat surat jalan dokumen Equipment Interchange Report (EIR) pada saat pengeluaran *Container* dari depo.
  - d) Melaporkan data – data *Container* yang telah dikirimkan ke pelabuhan dan memberikan informasi mengenai jumlah *Container* yang telah dikirimkan kepada petugas penerima di gate TPK Belawan.
  - e) Bagi petugas yang berada di lapangan penumpukan pelabuhan harus menerima receiving card serta lampiran Out bon *Container* dari supir untuk *Container* yang dikirim dan yang telah masuk melalui gate TPK Belawan sesuai dokumen yang diberikan.

b. Penarikan Container in empty dan full dari Pelabuhan ke depo

a) Penarikan Container in full oleh consignee

Setelah Container penuh tiba di pelabuhan tujuan dan melalui proses bongkar muat, kontainer tersebut akan ditempatkan sementara di area pelabuhan sambil menunggu proses pengiriman yang menjadi tanggung jawab pihak consignee. Sebelum kontainer penuh diserahkan, pihak consignee diwajibkan untuk melengkapi seluruh dokumen administratif, memenuhi persyaratan yang ditentukan, serta menyelesaikan pembayaran biaya seperti penumpukan, lift on–lift off, dan biaya lainnya kepada pihak TPK Belawan.

Berikut ini adalah penjelasan secara rinci prosedur Out full dari lapangan penumpukan PT. Pelindo Cabang Belawan:

- (1) Menyerahkan dokumen delivery order (D/O) yang telah di sahkan oleh pihak pelayaran yang diserahkan kepada pihak administrasi dokumen di gate pelabuhan.
- (2) Melakukan persyaratan administrasi yakni membayar segala biaya yang timbul di terminal, diantaranya biaya penumpukan lift on – lift off dan persyaratan administrasi lainnya jika diperlukan.
- (3) Setelah melaksanakan segala biaya maka pihak gate menerbitkan dari Surat Penyerahan Petikemas (SP2) sebagai bukti bahwa Container sudah di izinkan untuk ditarik keluar dari pelabuhan untuk dibawa ke gudang consignee.
- (4) Pihak consignee akan melaporkan Container out full dari pelabuhan serta melampirkan Surat Penyerahan Petikemas (SP2) maka kemudian dari pihak depo akan menerbitkan Equipment Interchange Receipt (EIR) out full Container. Pada dokumen EIR out full dari depo memberikan data – data tentang Container full tersebut harus tertera pada EIR antara lain:
  - Ex. Kapal yang mengangkut
  - Pelabuhan asal Container.
  - Ukuran Container dan nomor seal Container
  - Yang lebih penting nama kapal pengangkut yang menangani out full Container harus dicantumkan.

Sebagai arsip dokumen pihak pelayaran melampirkan copy SP2, surat jalan/outobon dari EMKL dan Copy EIR full yang akan diserahkan ke pihak admin untuk di input datanya kedalam sistem.

b) Penarikan Container in empty oleh pihak depo

Setelah Container empty tiba di pelabuhan tujuan, dan setelah melalui proses bongkar muat selanjutnya Container empty tersebut ditumpukkan di pelabuhan guna menunggu proses delivery yang akan diurus oleh pihak depo. Sebelum dilaksanakan penyerahan Container empty maka pihak depo harus menyelesaikan persyaratan administrasi dan kelengkapan dokumen serta menyelesaikan pembayaran biaya penumpukan, biaya liff on – liff off dan lainnya kepada pihak TPK Belawan.

Berikut ini adalah penjelasan secara rinci prosedur out empty dari lapangan penumpukan TPK Belawan:

- (1) Menyerahkan dokumen bill of lading dan manifest pembongkaran empty dan diserahkan kepada pihak administrasi dokumen di gate pelabuhan.
- (2) Melakukan persyaratan administrasi yakni membayar segala biaya yang timbul di terminal seperti penumpukan dan persyaratan administrasi lainnya.
- (3) Setelah menyelesaikan segala biaya maka pihak gate menerbitkan Surat penyerahan petikemas (SP2) maka kemudian dari pihak depo akan menerbitkan Equipment Interchange Receipt (EIR) empty Container. Pada dokumen EIR empty

dari depo memberikan data data tentang Container empty tersebut harus tertera pada EIR antara lain:

- Ex. Kapal yang mengangkut
- Pelabuhan asal Container
- Ukuran / size Container
- Copy SP2 dan copy EIR in Empty diserahkan ke pihak admin untuk di masukkan datanya ke dalam sistem.

c. Penerimaan Container In empty dan Out empty di depo

a) Penerimaan Container In Empty di depo dari consignee

Setelah Container Out full yang sebelumnya ditarik keluar dari depo dikembalikan oleh pihak consignee ke depo, terdapat beberapa prosedur pelayanan Container in yang harus dilakukan di depo Container, di antaranya sebagai berikut:

- (1) Petugas lapangan di depo terlebih dahulu untuk mengecek dokumen EIR out full dan surat jalan atau outobon dari dikembalikan fisik dan nomor prefiknya telah sesuai dengan dokumen EIR yang telah diserahkan oleh relasi tersebut.
- (2) Sebelum empty Container (kosong) Lift on-lift off dari trailer/truck terlebih dahulu harusla Container diperiksa, apabila terdapat kerusakan dan tidak sesuai / tidak ada keterangan dengan EIR yang sudah diserahkan ke pihak depo maka pihak petugas depo akan menerbitkan berita acara kerusakan terhadap Container yang dikembalikan dan harus ditanda tangani oleh pihak EMKL. Container yang telah dikembalikan sesuai prosedur yang berlaku dakan ditimpakan atau ditumpuk / distek pada blokblok Container empty secara teratur.
- (3) Setiap Container yang mengalami kerusakan harus dipisahkan penumpukannya dari Container yang dalam kondisi baik. Langkah ini bertujuan untuk mempermudah proses pemeriksaan ulang apabila terjadi klaim di kemudian hari.
- (4) Petugas lapangan depo membuat laporan rekapitulasi Container in empty dan menghitung jumlah stok Container empty pada awal dan akhir aktivitas di depo untuk dilaporkan dan di input datanya ke dalam computer.

b) Pengeluaran Container Out Empty dari depo ke shipper

Sedangkan pada pelayan Container out empty untuk tujuan stuffing diluar (untuk muatan kapal) ada beberapa prosedur pelayanan / penanganan antara lain:

- (1) Untuk pelayanan penyerahan Container out empty kepada shipper harus melakukan booking Container terlebih dahulu. Sebagai bukti bahwa Container telah di booking maka shipper harus menyerahkan dokumen Realese Order (R/O) yang dikeluarkan oleh pihak pelayaran kepada pihak depo. Pada dokumen realese order terdapat data data pengiriman atau penyerahan Container antara lain:
  - Nama shipper yang akan melakukan penarikan Container out empty tersebut.
  - Jumlah / ukuran Container yang akan digunakan
  - Party atau jumlah Container yang diboeking
  - Jenis commodity yang akan di stuffing ke dalam Container
  - Nama kapal yang akan mengangkut,
  - Pelabuhan tujuan

Data data yang terdapat pada dokumen realese order akan dibuat pada dokumen Equipment Interchange Receipt (EIR) dan dilampirkan pada surat jalan / outobon dari ekspedisi muatan kapal laut.

- (2) Pihak depo menyerahkan empty Container untuk tujuan stuffing diluar, kondisi Container harus dalam keadaan baik dan bagus / layak digunakan dengan berpatokan pada acuan penyerahan Container out empty yang telah ditetapkan.
- (3) Petugas lapangan depo haru membuat rekapitulasi aktivitas Container out empty dan diserahkan kepihak admin dengan melampirkan EIR, outobon dan realese order.

d. Pelayanan Container In Full di Depo

Setelah empty Container yang dibawa ke gudang shipper untuk proses stuffing luar selesai, Container tersebut akan dikirim kembali ke pelabuhan secara langsung atau ke depo terlebih dahulu untuk ditumpuk di area penumpukan sambil menunggu kedatangan kapal. Adapun prosedur penanganan Container in full didepo antara lain:

- 1) Sebelum Container full diturunkan dilapangan depo petugas lapangan terlebih dahulu memeriksa kelengkapan dokumen tersebut yakni Equipment interchange receipt (EIR) out empty dan surat jalan dari pihak shipper.
- 2) Pihak depo memeriksa fisik Container dari memeriksa seal Container apakah sesuai dengan EIR dan surat jalan tersebut.
- 3) Pada waktu handling lift off full dilakukan pengecekan berat muatan harus sesuai dengan batas yang telah ditentukan. Dalam hal ini pemeriksaan dapat dilakukan dengan menggunakan alat berat calmar.
- 4) Menempatkan Container in full di tempat yang ditentukan sesuai dengan nama kapal pengangkut.
- 5) Membuat laporan aktivitas Container in full didepo untuk diserahkan kepihak administrasi untuk dimasukkan kedalam sistem, apabila telah open stack di pelabuhan maka Container tersebut akan segera dikirimkan kepelabuhan untuk dimuat dikapal.

e. Pelayanan / Penanganan report Empty / Full Container dari Depo ke Container Yard (CY)

Report adalah aktivitas pengiriman Container dari depo ke Container Yard (CY) baik empty maupun full merupakan proses Container yard menunggu proses pemuatan dan menunggu kapal tiba di pelabuhan.

Beberapa hal harus diperhatikan sebelum pelaksanaan report ke Container yard antara lain:

- 1) Mempersiapkan Container yang akan di report pada satu block atau satu tumpukan tertentu dengan ukuran Container yang sejenis (20' atau les') satu pelabuhan tujuan dan satu kapal pengangkut.
- 2) Menata Container yang akan di report untuk keperluan penerbit loading list report yang menyangkut status Container (full and empty).
- 3) Melaporkan data Container kepada pihak admin mengenai Container yang telah di steak di depo antara lain: data tonnage (20' atau les'), data tonnage muatan Container (apabila Container full), data sebelum penyerahan Container, dan data kapal yang akan mengangkut ke pelabuhan tujuan.

Apabila hal-hal tersebut telah dipersiapkan maka menunggu informasi kapan pelaksanaan dapat dilakukan, sebelum pelaksanaan prosedur administrasi lapangan pihak TPK yang menyangkut tentang pembayaran penumpukan lift on - lift off dan hal – hal yang akan timbul di CY TPK.

Setelah persyaratan administrasi dan pembayaran biaya – biaya yang akan timbul dilakukan maka report dapat dilaksanakan berdasarkan waktu yang ditentukan oleh pihak TPK. Hal – hal yang perlu diperhatikan pada proses pelaksanaan report antara lain:

- a) Mempersiapkan armada / sarana pendukung pada proses report yakni mengangkut jumlah muatan, alat bongkar muatan yang dibutuhkan.
  - b) Pelaksanaan report full / empty harus perpedoman kepada loading list
  - c) Membuat surat jalan atau dokumen EIR report.
  - d) Melaporkan data – data Container yang telah di report serta saling memberikan informasi mengenai jumlah Container yang telah direport kepada petugas atau penerima report interchange di TPK.
  - e) Bagi petugas karani yang berada di CY harus menerima receiving card serta lampiran outobon Container yang di report dan yang telah masuk ke CY TPK sesuai data dan bukti serta dokumentasi arsip.
- f. Pelayanan Container Direct Empty dari Depo ke Container Yard
- Direct adalah pembongkaran Container empty secara langsung tanpa di steak di depo dan dikirim ke Container yard. Adapun proses direct empty antara lain:
- 1) Menanyakan kepada customer bahwasan Container tersebut akan di direct, jika customer tersebut menyetujuinya maka admin direct akan memeriksa dokumen / outobon dari customer serta memeriksa fisik dari Container tersebut sesuai atau tidak dengan dokumen tersebut.
  - 2) Setelah pemeriksaan selesai maka pihak admin akan mengupload nomor Container tersebut di excel parama sesuai dengan kapal yang akan mengangkut.
  - 3) Setelah itu melakukan pembookingan atau pembayaran di aplikasi parama Pelindo untuk penerbitan SP2.
  - 4) Kemudian SP2 tersebut diserahkan kepada pihak customer untuk syarat masuk ke gate Container yard agar Container tersebut dapat dibongkar.

### **3. Pihak – Pihak yang Terkait Dalam Proses Pelayanan di Depo**

Adapun beberapa pihak yang terkait dalam proses pelayanan di depo yaitu:

- a. Ekspedisi Muatan Kapal Laut (EMKL)  
Ekspedisi Muatan Kapal Laut (EMKL) adalah bentuk usaha yang bergerak dalam pengelolaan dokumen serta muatan barang yang akan diangkut menggunakan kapal laut, maupun pengurusan dokumen dan barang yang tiba dari kapal, dengan tujuan untuk menunjang kelancaran proses pengiriman barang milik pengirim.
- b. Perusahaan Pelayaran  
Walaupun moda transportasi darat dan udara telah berkembang secara signifikan dalam hal layanan pengangkutan penumpang dan barang, perusahaan pelayaran masih memainkan peran krusial dalam kegiatan ekspor dan impor. Selain sebagai penyedia jasa

pengiriman barang ekspor-impor, perusahaan ini juga menyediakan empty Container yang dibutuhkan oleh para eksportir.

c. Trucking Company

Trucking Company adalah perusahaan yang memiliki armada pengangkut Container seperti trailer. Dalam hal ini pihak supir bertindak langsung sebagai pihak melakukan serah terima Container di depo dan pihak yang menandatangani dokumen Equipment Interchange Receipt (EIR).

d. Depo Container

Pihak Depo Container memiliki hubungan yang erat dengan kegiatan perusahaan pelayaran yang bertindak selaku marketing sesuai dengan kontrak kerjasama yang telah disepakati. Setelah marketing mendapatkan customer dan telah confirm melakukan pengiriman barang dengan perusahaan pelayaran yang bersangkutan, maka pihak perusahaan pelayaran akan menerbitkan release order guna penarikan Container empty di depo yang ditunjuk.

#### **4. Dokumen-Dokumen yang Terkait dalam Sistem Containerisasi Domestik**

Sebelum diadakan kegiatan pelayanan dan penanganan pemuatan sistem Container, pokok-pokok yang harus terlebih dahulu mempersiapkan dokumen – dokumen pendukung antara lain :

a. Shipping Intructions (S/I)

Shipping Intruccion (S/I) adalah surat perintah pengapalan yang dibuat oleh shipper dan ditunjukkan kepada perusahaan pelayaran untuk mengangkut barang-barang tersebut kepada consignee dipelabuhan tujuan. Dokumen ini hanya diperlukan oleh perusahaan pelayaran yang telah diberikan wewenang untuk mengangkut barang - barang tersebut ke atas kapal.

b. Release Oder (R/O)

Dokumen tanda bukti permintaan empty Container dari customer dari ekspedisi muatan kapal laut (EMKL) ke kantor perusahaan pelayaran. Setelah keluar pengesahan release order dari kantor perusahaan pelayaran maka EMKL sudah dapat mengambil empty Container.

c. Equipment Interchange Receipt (EIR)

Equipment Interchange Receipt (EIR) dalam praktek lazim disebut Container Inspection Report (laporan pemeriksaan Container). Dokumen ini sangat penting untuk menetapkan tanggung jawab Container – Container yang mengandung catatan celaan (defect). Catatan celaan (defect) pada Container, apakah Container itu penyok (danted), berlubang (holed), berminyak (oiled), dan sebagainya. Harus ditulis dengan jelas berikut letak defect itu pada tiap Container. Catatan pada EIR (Equipment Interchange Receipt) dapat berupa simbol – simbol, sebagai berikut:

B : Bent / Bengkok Br: Broken / Pecah T : Tom / Robek

C : Cut / Terpotong

D : Danted / Penyok

H : Hole / Berlubang

M : Missing / Hilang

S : Scraped / Tergores

L : Leaking / Bocor

Setelah itu harus ditanda tangani oleh ketua pihak, yaitu pihak depo menyerahkan dan pihak yang menerima Container.

d. Delivery Order (D/O)

Delivery Order (D/O) adalah surat perintah penarikan barang/Container dari perusahaan pelayaran kepada pihak shipper / consignee.

e. Surat Penyerahan Petikemas (SP2)

Surat Penyerahan Petikemas (SP2) merupakan dokumen yang digunakan untuk proses pemasukan atau pengeluaran Container, baik empty maupun full, yang diterbitkan oleh pihak pelabuhan sebagai izin untuk memasukkan atau mengeluarkan Container dari area penumpukan.

f. Bill of Lading (B/L)

Bill of Lading (B/L) adalah dokumen yang berfungsi sebagai tanda terima atas barang yang telah dimuat ke dalam kapal laut. Selain itu, dokumen ini juga menjadi bukti kepemilikan barang serta merupakan bukti adanya kontrak atau kesepakatan pengangkutan barang melalui jalur laut.

g. Manifest

Manifest adalah kumpulan dari Bill of Lading yang artinya seluruh Container muatan berada dirangkuman di dalam satu dokumen yaitu manifest. Manifest juga merupakan dokumen yang sangat penting bagi muatan karena di dalam manifest dijelaskan uraian barang dari setiap Container.

h. Loading List/ Discharging List

Loading List / Discharging List adalah daftar semua Container atau muatan yang akan dimuat / dibongkar ke/dari kapal. Loading List/ Discharging List dibuat oleh perusahaan pelayaran atau agen yang diserahkan kewenangan untuk mengurus muatan baik untuk kepentingan pelabuhan (stevedore) maupun depo.

## 5. Fasilitas yang digunakan dalam pelayanan di depo

Adapun alat – alat yang tersedianya di depo PT. Salam Pasific Indonesia Lines Cabang Medan sebagai berikut:

a. *Forklift*

*Forklift* adalah alat angkat barang yang biasa digunakan untuk melakukan kegiatan pemuatan dan pembongkaran barang atau untuk kegiatan *stuffing* dan *striffing* muatan container. *Forklift* memiliki garpu dibagian kepala *forklift* tersebut yang berfungsi untuk mengangkat beban antara 2 ton hingga 10 ton, tergantung dari besar atau kecilnya unit *forklift* tersebut.

b. *Reach Stacker*

*Reach Stacker* merupakan peralatan bongkar muat yang digunakan untuk menangani *container* di terminal berskala kecil atau depo. Alat ini memiliki kemampuan memindahkan *container* dalam jarak pendek secara efisien dan menumpuknya pada beberapa baris, tergantung pada kemudahahan aksesnya.

c. *Trucking*

*Trucking* adalah jasa pengangkutan barang menggunakan truck. Dalam konteks *logistic* dan pengiriman *container*, *trucking* sering digunakan untuk mengangkut container dari pelabuhan atau *container yard* (CY) ketujuan akhir atau sebaliknya.

## 6. Teknologi Informasi yang Mendukung Perencanaan Operasional di Depo

Adapun teknologi informasi yang mendukung perencanaan operasional di depo antara lain :

- a. Sistem teknologi Informasi Pelacakan *Container*  
Sistem teknologi Informasi Pelacakan *Container* merupakan sistem yang dirancang guna memantau lokasi, status, serta pergerakan container secara *real-time*. Sistem ini memanfaatkan teknologi informasi dan komunikasi dalam proses pengumpulan, pengelolaan, dan penyajian data terkait container. PT. Salam Pacific Indonesia Lines Cabang Medan menggunakan sistem pelacakan container yang disebut *Container Inventory Control (CIC)*. *Container Inventory Control (CIC)* adalah sistem atau metode yang digunakan untuk memantau dan mengelola stok container, termasuk informasi mengenai lokasi, status, dan ketersediaannya. Tujuan utama dari sistem CIC adalah untuk memastikan ketersediaan *container* saat dibutuhkan serta menekan biaya penyimpanan dan penumpukan.
- b. Sistem Keamanan  
Sistem Keamanan merupakan mekanisme yang dirancang untuk menjamin keselamatan dan perlindungan dalam operasional di depo, mencakup proses pengangkutan serta penyimpanan *container*. Sistem ini mencakup pengawasan melalui CCTV, control akses, serta deteksi pergerakan untuk mendukung keamanan secara menyeluruh.

## 7. Hambatan – hambatan yang terjadi dalam Sistem Pelayanan *Containerisasi* Domestik Oleh PT. Salam Pacific Indonesia Lines Cabang Medan

Adapun hambatan – hambatan yang terjadi dalam sistem pelayanan *containerisasi* di depo yaitu:

- a. Keterlambatan pengiriman dan penerimaan *Container*.
- b. Kerusakan *Container*
- c. Kehilangan *Container*
- d. Keterbatasan Fasilitas
- e. Keterbatasan Sumber daya manusia
- f. Keterlambatan komunikasi
- g. Kerusakan peralatan

## 8. Upaya yang dilakukan Untuk Mengatasi Hambatan – hambatan yang terjadi dalam Sistem Pelayanan *Containerisasi* Domestik Oleh PT. Salam Pacific Indonesia Lines Cabang Medan

Adapun upaya untuk mengatasi hambatan – hambatan yang terjadi dalam sistem pelayanan *Containerisasi* domestik yaitu:

- a. Meningkatkan efisiensi proses pengiriman dan penerimaan *Container* dengan menggunakan teknologi informasi dan mengoptimalkan prosedur kerja.
- b. Melakukan pemeliharaan *Container* secara teratur untuk mencegah kerusakan dan memastikan *Container* dalam keadaan baik.
- c. Menggunakan sistem pelacakan *Container* untuk membantu lokasi dan status *Container* secara *real-time*.
- d. Melakukan perbaikan fasilitas di depo untuk memastikan bahwa fasilitas memadai untuk mengelola *Container*.
- e. Mengembang sumber daya manusia dengan memberikan pelatihan dan Pendidikan untuk meningkatkan kemampuan dan pengetahuan dalam mengelola *Container*.
- f. Meningkatkan komunikasi yang efektif antara pihak – pihak yang terkait dalam pengiriman dan penerimaan *container*.

- g. Mengadakan pelaratan yang memadai untuk mengelola *Container* dan memastikan bahwa peralatan dalam kondisi baik.

## **SIMPULAN**

Sistem pelayanan secara keseluruhan dinilai sudah sangat baik dalam mendukung distribusi logistik nasional. PT. SPIL Cabang Medan menjalankan peran vital sebagai titik utama distribusi di kawasan Indonesia Barat, didukung oleh sistem CIC (Container Inventory Control) untuk memantau pergerakan kontainer dan aplikasi MYSPIL BACKEND untuk penjadwalan. Proses pelayanan di depo mencakup tahapan pengiriman dan penarikan kontainer empty dan full, serta penerimaan dan pengeluaran kontainer dari/ke shipper atau consignee. Meskipun sistem sudah berjalan baik, masih terdapat kekurangan berupa kesalahan dalam memasukkan data kontainer ke dalam sistem CIC. Kesalahan input data ini menyebabkan pelanggan lama menunggu karena kontainer tidak ditemukan di sistem, yang pada akhirnya memerlukan pengecekan nomor kontainer secara manual. Hambatan lain yang dihadapi mencakup keterlambatan pengiriman, kerusakan, kehilangan kontainer, serta kendala sumber daya manusia dan komunikasi. Oleh karena itu, peningkatan ketelitian input data oleh karyawan sangat diperlukan untuk menghindari layanan yang terhambat.

## **DAFTAR PUSTAKA**

- Antoni, Priadi, Arif., Dasar-Dasar Penanganan Dan Pengaturan Muatan Kapal Niaga. Semarang.: Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang, 2020
- Hamdani, Haikal., Seluk Beluk Perdagangan Ekspor Impor Jilid 1 (satu). Jakarta Timur.: Bushindo. 2021
- Handoyo, Jusak Johan., Manajemen Perawatan Kapal. Jakarta: Maritim Jangkar. 2016.
- Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI). Jakarta: Badan Pengembangan dan Pembinaan Bahasa. 2016.
- Mustain, Iing, Abdurohman, Haris Rahmanto., Studi Kinerja Fresh Water Generator Di Kapal AHTS PETEKA 5401, Jurnal Sains Teknologi Transportasi Maritim, Volume 1, No.2 November 2019.
- Peraturan Menteri Perhubungan Nomor: PM 65 Tahun 2019 Tentang Penyelenggara dan Pengusahaan Keagenan Kapal.
- Prasetiawan, Andi., Bisnis Keagenan Kapal. Semarang.: Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang, 2024.
- Subekhan., Perspektif Regulasi Manajemen Keselamatan Kapal Niaga Di Indonesia. Jakarta Selatan.: Damera Press, 2023.
- Suhardono, Adi., Teori Peran. Sidoarjo: Zifatama Jawa. 2025.
- Undang Undang Nomor 17 Tahun 1995. Tentang Pengesahan United Nations Convention On The Law Of The Sea.