



## Proses Efisiensi Container *Direct* pada PT. Salam Pacific Indonesia Lines Cabang Medan

Arfansyah Tanjung<sup>1\*</sup>, Nurmaliana Sari Siregar<sup>2</sup>

<sup>1</sup>Prodi KPNK, Politeknik Adiguna Maritim Indonesia Medan, Indonesia

<sup>2</sup>Prodi Nautika, Politeknik Adiguna Maritim Indonesia Medan, Indonesia

\*Penulis Korespondensi: [arfansyahanjung819@email.com](mailto:arfansyahanjung819@email.com)

**Abstract.** *PT Salam Pacific Indonesia Lines Medan branch is a large-scale domestic shipping company that provides logistics and sea transportation services, particularly inter-island container shipping throughout Indonesia. This paper discusses how efficiency is applied to direct container activities at the Medan branch. The work stages begin with the accurate identification of tentative cargo. Direct officers first obtain data on the number of containers from the depot head, including the prefix, condition (grade), and size of the containers to be processed. After that, officers check the completeness of documents and conduct physical checks in accordance with company operational regulations. If all requirements are met, containers are directed for direct shipping based on Customer requests and the tentative ship loading schedule that has been set. Next, officers issue an SP2 or Container Delivery Letter as a requirement for entering the port gate. With this flow, the process can support the efficiency of the container cycle in the empty container handling system. However, obstacles are still found, such as complex administrative processes, missing documents, and information that has not been communicated properly. Therefore, intensive coordination with the authorities is needed so that direct activities run smoothly. This paper uses field observation and literature study methods to obtain relevant data.*

**Keywords:** Container; Direct; Efficiency; Process; Shipping Lines

**Abstrak.** PT Salam Pacific Indonesia Lines cabang Medan merupakan perusahaan pelayaran domestik berskala besar yang menyediakan layanan logistik dan transportasi laut, khususnya pengiriman container antar pulau di seluruh Indonesia. Makalah ini membahas bagaimana penerapan efisiensi pada kegiatan container *direct* di cabang Medan. Tahapan kerja dimulai dari identifikasi *tentative* muatan secara akurat. Petugas *direct* terlebih dahulu memperoleh data jumlah container dari kepala depo, termasuk prefix, kondisi (*grade*), dan ukuran container yang akan diproses. Setelah itu, petugas melakukan pemeriksaan kelengkapan dokumen serta pengecekan fisik sesuai ketentuan operasional perusahaan. Jika seluruh persyaratan telah terpenuhi, container diarahkan untuk *direct* berdasarkan permintaan pelanggan dan jadwal *tentative* muatan kapal yang telah ditetapkan. Selanjutnya, petugas menerbitkan SP2 atau Surat Penyerahan Petikemas sebagai syarat memasuki gate in pelabuhan. Dengan alur tersebut, proses dapat mendukung efisiensi siklus container dalam sistem penanganan container *empty*. Namun, hambatan masih ditemukan seperti proses administrasi yang kompleks, kekurangan dokumen, serta informasi yang belum tersampaikan dengan baik. Oleh sebab itu, diperlukan koordinasi intensif dengan pihak berwenang agar kegiatan *direct* berjalan lancar. Penulisan makalah ini menggunakan metode observasi lapangan dan studi literatur untuk memperoleh data yang relevan.

**Kata kunci:** Container; *Direct*; Efisiensi; Proses; *Shipping Lines*

### 1. LATAR BELAKANG

Dalam perkembangan globalisasi, kebutuhan layanan angkutan laut menggunakan container terus meningkat, termasuk di wilayah Sumatera Utara. Salah satu aspek penting dalam rantai logistik adalah pengelolaan container *empty* yang meliputi pengambilan, pengembalian, dan reposisi. Efisiensi pada tahapan ini sangat menentukan kelancaran operasional serta biaya logistik perusahaan pelayaran. PT Salam Pacific Indonesia Lines cabang Medan sebagai perusahaan pelayaran yang berperan besar dalam mendukung distribusi barang nasional masih menghadapi hambatan pada pengelolaan *empty* container, seperti keterlambatan siklus pengembalian, ketidakefisienan tata letak depo, kendala alat bongkar

muat, dan risiko *long stay* yang dapat menimbulkan biaya tambahan. Salah satu solusi yang dapat diterapkan yaitu container *empty direct*, yaitu pengembalian container secara langsung tanpa harus melalui proses penumpukan dalam durasi lama sehingga rotasi armada lebih cepat, waktu operasional lebih efisien, dan kualitas layanan pelanggan meningkat. Namun efektivitas penerapannya belum banyak dikaji secara komprehensif, sehingga penelitian ini diperlukan untuk mengidentifikasi faktor penghambat, menilai manfaat yang diperoleh perusahaan, serta memberikan rekomendasi perbaikan yang tepat. Penelitian ini bertujuan untuk menganalisis proses efisiensi container *direct* pada PT Salam Pacific Indonesia Lines cabang Medan dan melihat kontribusinya terhadap peningkatan daya saing operasional perusahaan pelayaran.

## 2. KAJIAN TEORITIS

Kajian teoritis pada penelitian ini didasarkan pada konsep proses, efisiensi, container, serta *direct* yang berperan penting dalam aktivitas logistik peti kemas. Proses menurut Tukiran menjelaskan bagaimana rangkaian kegiatan dirancang dan diorganisir dalam satu sistem terpadu untuk memudahkan pengelolaan operasional secara menyeluruh. Dalam konteks perusahaan pelayaran, proses yang tersusun dengan baik akan mendukung kelancaran alur penanganan peti kemas sehingga waktu dan sumber daya dapat dikelola secara efektif. Konsep efisiensi juga menjadi landasan utama dalam penelitian ini. Efani, (2023) memaparkan bahwa efisiensi berkaitan dengan perbandingan antara input dan output yang dihasilkan, semakin besar hasil yang dicapai dibandingkan penggunaan sumber daya maka efisiensi semakin tinggi. Hal tersebut diperkuat oleh pandangan Hambali & Gultom (2025) yang menekankan bahwa efisiensi tidak hanya terkait penggunaan sumber daya yang hemat, tetapi juga kemampuan organisasi menghasilkan output yang optimal sesuai tujuan operasional.

Dalam kegiatan logistik laut, container merupakan komponen penting yang berfungsi sebagai fasilitas penanganan muatan. Berdasarkan regulasi dalam PM Perhubungan Nomor 83 Tahun 2016, container merupakan kotak standar internasional yang memenuhi ketentuan teknis sebagai alat angkut barang. Pandangan Mulyono dkk, (2023) menegaskan bahwa desain dan spesifikasi container dibuat untuk menjamin keamanan, daya tahan, serta kemudahan dalam pengangkutan lintas moda tanpa bongkar muat berulang. Sementara istilah *direct* dalam kajian ini merujuk pada proses pengembalian atau pemindahan container *empty* secara langsung tanpa melalui waktu penumpukan yang panjang, sehingga alur logistik dapat berjalan lebih cepat dan efisien.

Penelitian ini juga mengacu pada studi dan praktik sebelumnya yang relevan dengan peningkatan efisiensi pengelolaan container *empty*, terutama terkait upaya percepatan rotasi armada dan pengurangan biaya operasional. Kajian ini tidak hanya mengulas teori yang mendukung, tetapi juga memfokuskan perhatian pada kesenjangan yang masih ditemui dalam penerapannya pada perusahaan pelayaran, sehingga penelitian ini memiliki urgensi terhadap peningkatan kinerja logistik di lapangan.

Dengan merujuk pada teori dan referensi tersebut, penelitian ini diarahkan untuk menganalisis bagaimana penerapan proses efisiensi container *direct* pada PT Salam Pacific Indonesia Lines cabang Medan dapat memberikan kontribusi terhadap kinerja operasional dan pelayanan logistik yang lebih baik. Jika dikaitkan dengan kerangka konseptual, penelitian ini menekankan bahwa keberhasilan proses tersebut dipengaruhi oleh koordinasi berbagai pihak yang terlibat dalam aktivitas depo, pelayaran, dan pelabuhan, sehingga peningkatan efisiensi dapat dicapai secara terintegrasi.

### **3. METODE PENELITIAN**

Penelitian ini menggunakan desain penelitian deskriptif dengan pendekatan studi kasus pada PT Salam Pacific Indonesia Lines cabang Medan. Fokus penelitian diarahkan untuk menggambarkan secara nyata pelaksanaan proses efisiensi container *direct* dalam operasional perusahaan pelayaran. Pendekatan ini dipilih karena memungkinkan peneliti untuk mengamati fenomena di lapangan secara langsung serta memperoleh pemahaman mendalam mengenai prosedur kerja dan hambatan yang dihadapi dalam kegiatan pengelolaan container *empty*.

Populasi dalam penelitian ini mencakup seluruh pihak yang terlibat dalam proses container *direct*, seperti petugas depo, bagian operasional pelabuhan, serta staf operasional perusahaan. Sampel dipilih secara *purposive* yakni individu yang memiliki peran langsung dalam prosedur *direct* container *empty* sehingga mampu memberikan informasi yang relevan dengan kebutuhan penelitian.

Pengumpulan data dilakukan dengan dua teknik utama yaitu observasi dan wawancara. Observasi dilakukan selama peneliti menjalani kegiatan praktik kerja di PT Salam Pacific Indonesia Lines cabang Medan untuk memperoleh data faktual mengenai alur penanganan container. Wawancara dilakukan kepada narasumber terpilih guna memperoleh informasi yang lebih mendalam mengenai penerapan efisiensi, kendala operasional, serta strategi penanganan hambatan dalam proses container *direct*. Selain data primer, penelitian ini juga memperkuat analisisnya melalui studi pustaka dari buku, artikel ilmiah, dan peraturan yang relevan dengan bidang logistik pelayaran.

Analisis data dilakukan secara kualitatif dengan menafsirkan data yang diperoleh dari lapangan dan mengaitkannya dengan teori serta temuan penelitian terdahulu. Model penelitian menerapkan keterkaitan antara proses operasional sebagai variabel yang memengaruhi efisiensi penanganan container *direct*. Setiap variabel dijelaskan berdasarkan perannya dalam peningkatan efektivitas alur logistik perusahaan. Dengan demikian, hasil penelitian diharapkan dapat memberikan gambaran yang komprehensif serta rekomendasi yang aplikatif bagi peningkatan operasional perusahaan pelayaran.

#### 4. HASIL DAN PEMBAHASAN

Bagian pembahasan ini menguraikan hasil analisis terhadap proses efisiensi container *direct* di PT Salam Pacific Indonesia Lines cabang Medan berdasarkan data yang diperoleh melalui observasi selama praktik darat dan wawancara dengan pihak perusahaan, yang dilaksanakan di lingkungan operasional depo dan pelabuhan Belawan, serta didukung studi pustaka terkait manajemen proses, efisiensi operasional, dan pengelolaan container *empty* di industri pelayaran. Data yang terkumpul kemudian dianalisis secara deskriptif untuk memetakan alur kerja container *direct*, mulai dari kegiatan sebelum *direct*, pelaksanaan di lapangan dan *system Parama*, hingga dokumentasi serta peran masing-masing pihak yang terlibat, yang dalam artikel ini dapat diringkas dalam bentuk tabel alur kerja dan bagan proses untuk memperjelas hubungan antar aktivitas.

Hasil analisis menunjukkan bahwa penerapan container *empty direct* pada dasarnya telah berkontribusi dalam mempersingkat siklus pergerakan container, menekan potensi *long stay*, dan mendukung prinsip efisiensi sebagaimana ditegaskan dalam konsep perbandingan input–output pada teori efisiensi, meskipun masih dijumpai hambatan berupa prosedur administratif yang rumit, ketidaklengkapan dokumen, serta kesalahan penginputan data di *system Parama* yang berakibat pada tertahannya container di *gate in*. Kondisi ini sejalan dengan kajian sebelumnya mengenai optimasi pergerakan container *empty* yang menekankan pentingnya pemanfaatan kembali container dan pengurangan waktu tinggal di lapangan penumpukan, sekaligus memperlihatkan bahwa koordinasi antarpihak, ketelitian administrasi, dan pemanfaatan sistem informasi menjadi faktor kunci dalam peningkatan efisiensi operasional secara praktis maupun sebagai penguatan bukti empiris bagi teori efisiensi dalam konteks logistik maritim.

## Kegiatan

### ***Kegiatan Sebelum Proses Container Direct***

Container *direct* adalah proses di mana container tidak dikembalikan ke depo, melainkan langsung menuju pelabuhan CY. Petugas *direct* harus terlebih dahulu memperoleh informasi dari kepala depo mengenai jumlah container yang akan di-*direct*, termasuk *prefix*, *grade*, dan ukuran container tersebut. Jumlah container yang akan di-*direct* disesuaikan dengan *tentative* muatan, yaitu rencana muatan yang belum bersifat pasti karena masih memerlukan pengelolaan yang fleksibel untuk menyesuaikan kemungkinan perubahan. Waktu pelaksanaan *direct* berlaku selama masih dalam batas tenggang *closing time cargo* yang telah ditentukan.

### ***Kegiatan pada Waktu Proses Container Direct***

*Direct* adalah proses container *empty* yang tidak kembali ke depo tapi langsung dikirim ke pelabuhan CY tanpa harus di *steck* di depo. Pada waktu *direct*, tidak ada batasan dalam jam kerja dengan ketentuan tidak melebihi waktu *closing* yang telah ditentukan. Proses *direct* terhubung dengan *system* parama. *System* parama adalah proses bayar untuk container *full* maupun container *empty*. Proses pembayaran container *direct* dilakukan dengan cara pengiputan data container, data kapal dan data tujuan. Setelah itu cetak SP2 (surat penyerahan petikemas), untuk *gate-in* di pelabuhan CY.

### ***Pelaksanaan dalam Proses Container Direct***

Petugas *interchange* bertanya kepada *customer/trucking* apakah container tersebut bersedia di *direct* ke pelabuhan CY atau tidak. Jika *customer/trucking* bersedia maka petugas *interchange* akan memeriksa kelengkapan dokumen dan fisik container *empty*, jika sudah sesuai maka petugas *interchange* akan mengunggah data container di *system* parama.

### ***Pelaksanaan Proses Container Direct di System Parama***

a. Membuat coparan di *system* excel parama untuk mengunggah data – data container.

1) Masukkan nomor *booking*

Memasukkan nomor booking yang dibuat oleh petugas *interchange*.

2) Nomor container yang akan di unggah

Masukkan nomor container yang telah di dapatkan dari *customer/trucking*.

3) *Iso code*

*Iso code* yaitu kode ukuran container panjang maupun pendek. Kode ukuran container pendek yaitu 22G1, untuk container panjang 45G1.

4) *Size Container*

*Size* atau ukuran container yaitu 20 *feet* dan 40 *feet*.

5) *Type Container*

Adalah jenis – jenis container, biasanya container yang akan di *direct* bertipe DRY.

6) Status

Yaitu status container yang akan di *direct* berstatus *empty* atau kosong.

7) *Height*

*Height* container yaitu merujuk pada tinggi container yang digunakan dalam pengiriman dan penyimpanan barang.

8) *Commodity*

*Commodity* yaitu jenis muatan container, di *system direct* muatan container tersebut ialah *empty*.

9) *Weight*

Ialah berat container *empty*, biasanya berat setiap container *empty* pendek yaitu 4.500.

10) Nama perusahaan

Nama perusahaan yang melakukan proses pembayaran *direct* tersebut.

11) Pod atau tujuan kapal

Tujuan kapal yang telah open dan kapal yang akan mengangkut container di CY sampai tujuan kapal yang ditentukan.

12) Nama kapal

Yaitu nama kapal yang akan mengangkut container tersebut sampai dengan tujuan.

b. Masuk pada aplikasi *system* parama

Setelah mengisi *username* dan *password* masuk ke menu file (coparan/coreor). Di menu tersebut kita memilih coparan lalu pilih *receiving*, setelah itu ketik nama kapal dan *upload* file *excel parama* untuk mendapatkan kode *booking* tersebut.

c. Menu Layanan Pelabuhan

Melalui aplikasi *system Parama*, langkah pertama adalah memilih menu layanan pelabuhan dan memasukkan nomor *booking* atau nomor pesanan. Setelah data pelanggan muncul, termasuk informasi container, lanjutkan dengan memilih nomor container yang sesuai dengan ringkasan pesanan atau nama dan alamat pelanggan. Selanjutnya akan tampil pra nota jasa kepelabuhan dari Terminal Petikemas Belawan. Setelah itu, lakukan proses pembayaran untuk container *direct empty* sesuai dengan jumlah yang tertera.

d. Menu daftar pesanan

Dalam menu daftar pesanan masuk ke daftar permohonan, pilih tuntas, jika sudah sukses terbayar petugas *interchange* akan melihat tiket pembayaran telah berhasil, dan langsung menyetak SP2 (surat penyerahan petikemas). Petugas *interchange* harus memberikan SP2 (surat penyerahan petikemas) kepada *customer/trucking* agar container tersebut bisa

memasuki pintu gate in. *Gate in* ialah pintu masuk sebelum pelabuhan petikemas (CY). *Trucking* akan mendapatkan tanda terima yang ada di pintu *gate in* untuk mengetahui container tersebut akan di letak di *block* mana. Setelah di *gate in*, container tersebut akan dibawa ke CY atau lapangan penumpukan sesuai dengan *block* yang terdapat pada tanda terima yang ada di pintu *gate in* tersebut.

### **Dokumen yang Terkait dengan Proses Efisiensi Container Direct**

#### a. *Outobon*

*Outobon* adalah dokumen yang digunakan pelanggan saat mengembalikan container *empty* ke depo atau saat *direct* ke pelabuhan CY melalui sistem container *direct*.

#### b. Surat Penyerahan Petikemas (SP2)

SP2 adalah dokumen izin untuk mengeluarkan atau memasukkan container *empty* maupun *full* dari dan ke area penumpukan, yang diterbitkan oleh pelabuhan atau perusahaan (depo). Dokumen ini berfungsi mirip *equipment interchange receipt* (EIR), tetapi SP2 diterbitkan pelabuhan/depo, sedangkan EIR diterbitkan oleh pihak depo.

#### c. *Equipment Interchange Receipt* (EIR)

EIR adalah laporan pemeriksaan petikemas yang mencatat kondisi container dan menjadi dasar penentuan tanggung jawab bila terjadi kerusakan, misalnya:

B : *Bent / Bengkok*

Br : *Broken / pecah*

T : *Tom / Robek*

C : *Cut / Terpotong*

D : *Danted / penyok*

H : *Hole / Berlobang*

M : *Missing / Hilang*

S : *Scraped / Tergores*

L : *Leaking / Bocor*

Setelah itu EIR harus ditanda tangani oleh kedua pihak, yaitu pihak depo menyerahkan dan pihak yang menerima container.

### **Pihak – Pihak yang Terkait dalam Proses Efisiensi Container Direct**

#### a. Kepala Operasional

Memonitor dan bertanggung jawab atas seluruh operasional di Belawan, meliputi aktivitas depo, bongkar muat kapal, serta koordinasi kedatangan, sandar, dan keberangkatan kapal.

b. Kepala Depo

Mengelola seluruh aktivitas depo, termasuk stok container dan siklus pergerakan container (FAC, MTA, MAS, *direct*, relokasi/*haulage*, *stuffing*, *stripping*).

- 1) FAC (*Full at Consignee*): Container *full* yang ditarik EMKL dari depo untuk *consignee*.
- 2) MTA (*Empty Arrival*): Container *empty* yang dikembalikan *customer* ke depo.
- 3) MAS (*Empty of Shipper*): Container *empty* yang masih berada di shipper.
- 4) *Direct*: container *empty* langsung ke pelabuhan CY tanpa ditumpuk di depo.
- 5) Relokasi: pemindahan container *full* atau *empty* ke pelabuhan CY.
- 6) *Stuffing* di bagi menjadi dua bagian yaitu: *Stuffing* depo adalah pemuatan barang ke dalam container yang kegiatannya dilakukan di depo penumpukan container. *Stuffing* luar adalah pemuatan barang ke dalam container dan kegiatannya tidak dilakukan di depo dengan cara pihak EMKL ditunjuk oleh *Shipper* mengajukan booking container ke PT. SPIL lalu dikeluarkan RO oleh marketing itulah container *empty* dapat dikeluarkan oleh PT. SPIL dan pihak *trucking* memberikan ke pegawai yang berwenag di depo.
- 7) *Stripping* di bagi menjadi dua bagian yaitu: *Stripping* depo merupakan aktivitas mengeluarkan atau membongkar muatan dari dalam container, yang prosesnya dilakukan di area depo penumpukan container. *Stripping* luar yakni pembongkaran atau pengeluaran barang dari dalam container yang kegiatannya tidak dilakukan di depo, misalnya di gudang si pemilik barang atau *consignee*.

c. *Interchange*

*Interchange* bertugas sebagai melayani proses pembayaran container *full*, container *direct empty* dan container *empty* repo.

d. Pelindo

Pelindo sebagai badan usaha milik negara dan otoritas utama pelabuhan berperan melayani perusahaan pelayaran pengguna jasa pelabuhan dalam sistem kontainerisasi, terutama dengan menyediakan dan mengoperasikan berbagai fasilitas pendukung proses pengiriman dan penerimaan container. Fasilitas tersebut meliputi sarana tambat dermaga untuk kapal pengangkut container, lapangan penumpukan container (CY), alat bongkar muat di dermaga seperti *gantry crane*, serta alat bongkar muat di lapangan CY seperti *reachstacker*, *forklift*, dan *transtainer*. Selain itu, Pelindo juga menyediakan sistem akun internal seperti *system Parama* untuk mendukung kelancaran proses pelayanan operasional container di pelabuhan.

e. *Trukcing/Driver*

*Trucking/driver* melayani proses mobilisasi container dari depo ke pelabuhan CY sesuai dengan fisik dan pembayaran. Faktor pendukung kelancaran *direct* terletak pada *trucking* atau *driver* tersebut.

**Jenis dan Ukuran Container yang akan di Direct**

**Jenis Container yang akan di Direct**

*Dry cargo* container merupakan tipe container *cargo* yang secara khusus dibuat untuk mengangkut muatan dalam kondisi kering tanpa memerlukan pengendalian suhu maupun kelembapan secara khusus. container ini terbuat dari baja kokoh yang tahan terhadap cuaca, debu, dan kontaminasi eksternal, serta dilengkapi dengan pintu muatan di salah satu ujungnya untuk memuat proses bongkar muat. Biasanya tersedia dan ukuran standar seperti 20 *feet* dan 40 *feet*.

*Dry* container merupakan jenis container yang paling banyak digunakan untuk mengangkut beragam barang, seperti pakaian, peralatan elektronik, furnitur, makanan kering, tekstil, dan produk konsumsi lainnya yang tidak memerlukan pengaturan suhu atau ventilasi khusus. Dengan konstruksi yang kokoh serta sesuai dengan standar ISO, *dry* container cocok digunakan di berbagai jenis transportasi, termasuk kapal laut, truk, dan kereta api, sehingga menawarkan solusi logistik yang efisien dan fleksibel.

Singkatnya, container *dry cargo* adalah container kering yang digunakan secara luas untuk mengangkut berbagai jenis barang dalam kondisi kering dan aman selama pengiriman.

**Ukuran Container yang akan di Direct**

a. Container 20' *Dry Freight* (20 *feet*)

Ukuran luar : 6.058 (p) x 2.438 (1) x 2.591 (t) m

Ukuran dalam : 5.919 (p) x 2.340 (1) x 2.340 (t) m

b. Container 40' *Dry Freight* (40 *feet*)

Ukuran luar : 12.192(p) x 2.438(1)x 2.591 (t) m

Ukuran dalam : 12.045(p) x 2.309(1) x 2.379(t) m

c. Container 40' *High Cube Dry*

Ukuran luar : 12.192(p) x 2.438 (1) x 2. 926 (t) m

Ukuran dalam : 12.056(p) x 2.374 (1) x 2.684 (t) m

Kapasitas muatan dalam proses bongkar muat kapal container diukur menggunakan satuan TEU (*twenty-foot equivalent unit*). Oleh karena itu, ukuran standar container dimulai dari panjang 20 kaki, di mana satu container berukuran 20 kaki setara dengan 1 TEU, sedangkan container 40 kaki dihitung sebagai 2 TEU atau juga dikenal sebagai FEU (*forty-foot*

*equivalent unit*). Setiap ukuran container ini telah ditetapkan sesuai standar yang berlaku secara internasional oleh *International Standard Organization* (ISO).

### **Hambatan dan Solusi dalam Proses Efisiensi Container Direct**

#### ***Hambatan dalam Proses Efisiensi Container Direct***

- a. Proses Administratif yang rumit

Proses akan pembayaran container yang akan di *direct* cukup rumit, memerlukan waktu yang cukup lama.

- b. Dokumen yang tidak lengkap

Dokumen container *empty* yang akan di *direct* tidak lengkap sehingga container tersebut harus tertunda untuk melakukan proses pembayaran.

- c. Keterbatasan Informasi

Informasi yang terbatas sehingga susah dalam melakukan pelacakan container apabila terdapat kesalahan dalam penginputan data ke dalam *system*.

#### ***Solusi untuk Menangani Hambatan dalam Proses Efisiensi Container Direct***

- a. Proses Administratif

Proses pembayaran container di lakukan secara efisien sehingga proses tersebut berjalan dengan lancar.

- b. Dokumen yang lengkap

Container yang akan di *direct* hendaknya dapat melengkapi dokumen atau data – data container tersebut sehingga tidak terjadi kesalahan dalam melakukan proses pembayaran container *direct*.

- c. Komunikasi yang efektif

Menjalankan komunikasi yang efektif agar informasi dapat diterima dengan jelas dan efisien, serta permasalahan yang muncul dapat segera diketahui dan ditangani dengan cepat.

## **5. KESIMPULAN DAN SARAN**

Hingga saat ini, proses efisiensi container *direct* di PT. Salam Pacific Indonesia Lines Cabang Medan telah berjalan cukup baik dalam memberikan pelayanan kepada *customer* atau pihak *truckling*. Namun demikian, masih terdapat beberapa kekurangan dalam pelaksanaannya, khususnya ketika terjadi kesalahan saat memasukkan data container ke dalam *system Parama*. Kesalahan tersebut menyebabkan container tertahan di *gate in* karena tidak terdeteksi dalam *system*, sehingga harus dilakukan pengecekan secara manual.

Untuk itu perlu adanya penekanan kepada karyawan agar lebih teliti pada saat memasukkan data container ke *system parama* sehingga tidak ada pengecekan nomor container

secara manual kedalam *system parama*. Selain itu perusahaan hendaknya dapat meningkatkan pelayanan yang lebih baik lagi, sehingga tidak membuat pihak *customer/trucking* menunggu lama dan kecewa.

## DAFTAR REFERENSI

- Alimuddin, M., Kardini, N. L., Sabila, F. H., Hakim, C., Priambodo, A., Tanesab, J., ... & Sulaeman, M. (2023). *Pengantar ekonomi mikro & makro*. Mafy Media Literasi Indonesia.
- Efani, A. (2023). *Perikanan tuna dalam efisiensi antara teknis dan manusia*. UB Press.
- Gultom, A. J. (2025). *Efisiensi manajemen operasional dalam bisnis*. CV Rey Media Grafika.
- Iqbal, A. P., Dina, R., & Fadiyah, H. S. (2024). Flow of container movement activities at the depot PT. Prima Indonesia Logistics. *Jurnal Riset dan Inovasi Manajemen*, 2(3), 225-232. <https://doi.org/10.59581/jrim-widyakarya.v2i3.4156>
- Hambali. (2022). *Manajemen pendidikan: Konsep dan prinsip pengelolaan sekolah*. Deepublish Publisher.
- Hastuti, D. (2023). *Pengantar bisnis (manajemen era digital & sustainability)*. PT Sonpedia Publishing Indonesia.
- Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI). (2021).
- Kementerian Perhubungan Republik Indonesia. (2016). *Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 83 Tahun 2016 tentang penyelenggaraan dan pengusahaan depo petikemas*. Kementerian Perhubungan Republik Indonesia.
- Mulyono, T. (2023). *Sarana dan prasarana transportasi*. Deepublish Digital.
- Riski, R. S., Syarifur, R., Yuris, D., & Fadiyah, H. S. (2024). Proses penanganan clearance out kapal ternak berbendera asing dengan Inaportnet oleh PT. Pelayaran Semesta Sejahtera Lestari Belawan. *Globe*, 2(1), 140-146. <https://doi.org/10.61132/globe.v2i1.214>
- Royzaldi, R., Fadiyah, H. S., & Nurmaliana, S. S. (2024). Peranan freight forwarding dalam pengurusan dokumen ekspor pada PT. Samudera Lautan Luas Medan. *Jurnal Manajemen*, 1(4), 31-42. <https://doi.org/10.61132/jumaket.v1i4.387>
- Sabila, F. H., & Sinaga, R. (2023). Prosedur penyandaran kapal sandar tender oleh PT. Berlian Ocean Shipping Dumai di Dermaga Kawasan Industri Dumai. *Majalah Ilmiah Gema Maritim*, 25(1), 39-45.
- Sahputra, W. (2015). *Optimasi pergerakan kontainer kosong menggunakan model empty container reuse di Kota Pontianak* [Unpublished master's thesis]. Fakultas Teknik, Universitas Tanjungpura.
- Siregar, G. A., Siregar, N. S., & Sabila, F. H. (2025). Prosedur penerbitan sertifikat safe manning kapal pada Kantor Syahbandar oleh PT. Gardatama Anugerah Segara Sejahtera Batam. *Jurnal Manajemen dan Bisnis Ekonomi*, 3(1), 173-181. <https://doi.org/10.54066/jmbe-itb.v3i1.2744>
- Tukiran, M. (2023). *Penyusunan proses bisnis dan SOP perusahaan*. PT Kanisius.