

# **BAB I**

## **PENDAHULUAN**

### **1.1 Latar Belakang Masalah**

Dunia logistik di Indonesia saat ini sangat berkembang pesat, potensi sumber daya yang dimiliki Indonesia kini membuat industri logistik semakin berkembang. Hal itu dibuktikan dengan banyaknya perusahaan BUMN yang memiliki anak – anak perusahaan yang bergerak dibidang logistik. Terlepas dari itu, sumber daya yang ada di Indonesia tidak semua bisa memenuhi kebutuhan industri – industri yang ada, buktinya Indonesia masih banyak melakukan impor alat maupun bahan baku untuk mendukung proses manufaktur. Adanya keterbatasan sumber daya seperti komponen elektronik, tenaga ahli yang ahli dalam perakitan mesin dan modernisasi teknologi mendorong Indonesia untuk melakukan impor alat elektronik dan atau mesin otomotif. Suatu negara yang tidak dapat memenuhi kebutuhan pasarnya akan melakukan hubungan dengan negara lain dengan kegiatan impor (Nababan, dkk., 2021). Impor mesin di Indonesia merupakan sebuah modal untuk melakukan produksi di Industri besar maupun menengah di Indonesia. Penggunaan barang impor bisa menemukan teknologi baru sehingga dapat meningkatkan produktivitas (Octaviani dan Sartika, 2019). Ada juga hal – hal yang mendukung keputusan untuk melakukan impor mesin diantaranya yaitu perkembangan mesin yang ada di negara lain lebih maju sehingga dapat meningkatkan hasil produksi dan mesin dari negara lain kualitasnya lebih terjamin sehingga mesin lebih tahan lama dan meminimalisir biaya untuk melakukan *service*.

Catatan Badan Pusat Statistika (BPS) per bulan November tahun 2016, menyatakan bahwa mesin dan peralatan mekanik telah mendominasi barang impor yang masuk ke Indonesia dengan nilai US\$ 19,1 Miliar dan US\$ 13,9 Miliar untuk nilai mesin dan peralatan listrik. Selain itu kendaraan bermotor beserta sparepart nya juga memiliki nilai impor tinggi yaitu US\$ 4,9 Miliar (Databoks, 2016) Agus Gumiwang Menteri Perindustrian (Menperin) mengatakan bahwa produk mesin yang diimpor merupakan barang modal dalam proses produksi, sehingga masih banyak melakukan import untuk memasukkan barang modal ke Indonesia (DetikFinance, 2020). Hal tersebut membuat pemerintah untuk menemukan strategi agar impor bisa ditekan dan dapat memanfaatkan produk mesin dalam negeri. Franky Sibarani Kepala Badan Koordinasi Penanaman Modal (BKPM) mengatakan bahwa beliau akan mempermudah proses impor mesin dengan mempercepat customer clearance nya, sehingga dapat memudahkan investor untuk memulai konstruksinya sesuai jadwal. Dalam Peraturan Kementrian Keuangan (PMK) nomor 76/PMK.011/2012 tentang pembebasan bea masuk atas impor mesin serta barang dan bahan untuk pembangunan atau pengembangan industry dalam rangka penanaman modal menyatakan bahwa dalam rangka penanaman modal, impor barang sebagai bahan pembangunan serta pengembangan industry dan impor mesin akan dibebaskan atas bea masuk (Kemenkeu.go.id).

Terkait hal tersebut, Pembangkit Listrik Tenaga Sampah (PLTSA) yang melakukan impor Mesin Gasifier juga terbebas dari bea masuk. Mesin Gasifier yang di impor merupakan mesin yang dapat mengubah selulosa (biomasa) padat menjadi gas (syn gas) dengan teknik gasifikasi, proses penggunaan panas. Mesin

Gasifier dibebaskan dari bea masuk dikarenakan mesin tersebut sebagai barang modal sebagai pendukung program infrastruktur pemerintah dalam mengurangi sampah – sampah yang ada di Indonesia. Program PLTSa adalah proyek pemerintah untuk memanfaatkan energi yang bersih serta terbarukan dan sesuai dengan global methane pledge untuk mengurangi gas metana sampai 30% di tahun 2030 yang telah disepakati Indonesia. Selain itu, program PLTSa ini juga untuk mengejar target Net Zero Emission (NZE) pada tahun 2060. Untuk mencapai keseimbangan antara aktivitas manusia dan keseimbangan alam diperlukan transisi dari sistem energi saat ini ke sistem yang lebih bersih agar jumlah karbon yang dilepas ke atmosfer tidak lebih dari yang diserap bumi (Zahira & Fadillah, 2022)

Mesin Gasifier yang digunakan PLTSa Putri Cempo diimport langsung dari india menggunakan kapal break bulk. Break Bulk merupakan jenis barang yang dimuat diatas kapal per unit dan tidak dimasukkan container (Pasific, 2020). Mesin yang dikirim berupa part part dari mesin gasifier yang belum disatukan. Spare part yang dikirm berjumlah 16 buah dengan berat 4.600 hingga 20.300 kg. Mesin mesin tersebut memiliki ukuran yang besar dengan lebar mencapai 7,1m. Mesin gasifier yang di import penjual hanya bertanggung jawab untuk mengantarkan barang hingga Pelabuhan sesuai dengan kontrak yang berlaku atau sering disebut *Free On Board* (FOB). Perjanjian dalam FOB yang bertanggung jawab atas pengiriman barang, asuransi, pembayaran, ongkos yaitu pembeli. Pembeli menyerahkan jasa pengiriman barang kepada PT Mitra Kargo Indonesia sebagai jasa freight. Oleh sebab itu diperlukan adanya perlakuan khusus untuk menangani mesin tersebut. Kelebihan muatan sering menjadi permasalahan dalam

moda transportasi yang menyebabkan kehilangan keseimbangan pada saat pengiriman barang (Filla, 2022a). Mesin tersebut termasuk dalam barang *over dimension* dimana barang yang diangkut tersebut lebarnya melebihi truk yang mengangkut mesin tersebut. *Over Dimension* yaitu pengangkutan barang melebihi kemampuan daya angkut yang dapat mengganggu arus lalu lintas dan dapat membahayakan keselamatan lalu lintas pengendara (Sari dan Zaili, 2022).

Pengiriman barang adalah proses berpindahnya barang dari tempat asal ke tempat tujuan menggunakan moda transportasi yang menimbulkan lalu lintas distribusi barang. Agar meminimalisir terjadinya bahaya keselamatan lalu lintas diperlukan strategi dalam melakukan pengiriman mesin tersebut mulai barang keluar dari daerah pabean hingga menuju lokasi PLTSa Putri Cempo Solo. Terkait hal tersebut, tentunya diperlukan transportasi yang memadai yang dapat digunakan untuk melakukan pengiriman mesin tersebut. Pemilihan moda transportasi dan jenis trailer juga sangat berpengaruh dalam proses pengiriman mesin *over dimension*. Pemilihan moda transportasi dilakukan untuk menentukan jumlah orang atau barang yang akan diangkut agar pembebanan perjalanan dapat diketahui demi kelancaran proses perjalanan (Filla, 2022a)

Pengiriman mesin berat ini diperlukan adanya strategi dalam pengiriman agar lebih optimal dan sesuai target waktu yang direncanakan. Rencana pengiriman mesin tersebut sesuai penjadwalan yang telah dibuat yaitu dari tanggal 30 Agustus 2022 hingga selesai di tanggal 16 September 2022, dalam jangka waktu 18 hari semua mesin diharapkan sudah terkirim dan tidak ada kendala yang fatal. Tiap harinya hanya dapat mengirim satu part mesin dikarenakan barang yang dikirim merupakan mesin berat *over dimension* yang membutuhkan waktu

lama dalam proses pengirimannya serta diperlukan adanya pengawasan saat pengiriman. Pengawasan merupakan proses mengkoordinasi kegiatan supaya kinerja yang dilakukan sesuai dengan keadaan yang direncanakan (Sari dan Zairi, 2023). Hal ini dilakukan untuk mengetahui kendala apa saja yang terjadi pada saat pengiriman lalu dapat mengevaluasi untuk proses pengiriman di hari berikutnya sehingga dapat meminimalisir keterlambatan pengiriman di tiap harinya. Namun, pihak pengiriman mampu menyelesaikan pengiriman semua mesin selama 23 hari karena tidak setiap hari bisa melakukan pengiriman. Hal tersebut tentunya tidak sesuai penjadwalan yang ditentukan di awal, akibatnya pihak PLTSa dalam memulai proyeknya juga tertunda. Penulis tertarik untuk meneliti permasalahan ini dikarenakan pengiriman *special cargo* dengan lebar mencapai 7 meter baru dilakukan pertama kali di Indonesia. Oleh karena itu, peneliti ingin meneliti bagaimana strategi yang dilakukan perusahaan sebagai jasa pengiriman dalam menangani proses pengiriman mesin berat ini dan hambatan apa saja yang dapat menghalangi proses pengiriman. Sesuai dengan latar belakang yang sudah dijelaskan, penulis mengambil penelitian **“Analisis Pengiriman Alat Berat Impor : Mesin Gasifier dari Dermaga Tanjung Emas menuju PLTSa Solo (Studi Kasus PT Mitra Kargo Indonesia)”**

## **1.2 Rumusan Masalah**

Berdasarkan permasalahan yang diangkat dapat dilihat bahwa proses pengiriman tidak sepenuhnya berjalan sesuai dengan penjadwalan. Terdapat beberapa faktor kendala yang menghambat proses pengiriman, sehingga alat berat yang dikirim tidak sesuai yang dijadwalkan. Sebagai jasa pengiriman tentunya mengupayakan semaksimal mungkin pada proses pengiriman barang mulai dari barang diterima

sampai dikirim ke tujuan semua menjadi tanggung jawab jasa pengiriman. Maka, dalam proses pengiriman mesin tersebut diperlukan pengawasan terhadap mesin gasifier agar tidak membahayakan pengguna jalan lain dan meminimalisir keterlambatan pengiriman. Oleh karena itu penulis menemukan pertanyaan penelitian sebagai berikut :

- (1) Bagaimana proses pengiriman alat berat dari Dermaga Tanjung Emas menuju PLTSa Putri Cempo Surakarta.
- (2) Hambatan dan Upaya apa saja yang ditemukan selama proses pengiriman alat berat dari Dermaga Tanjung Emas menuju PLTSa Putri Cempo Surakarta ?

### **1.3 Tujuan Penelitian**

- (1) Untuk menganalisis proses pengiriman alat berat dari Dermaga Tanjung Emas menuju PLTSa Putri Cempo Surakarta
- (2) Untuk menganalisis hambatan dan upaya yang terjadi selama proses pengiriman alat berat dari Dermaga Tanjung Emas menuju PLTSa Putri Cempo Surakarta.

### **1.4 Kegunaan Penelitian**

Penelitian ini diharapkan dapat berguna bagi penulis maupun program studi Manajemen dan Administrasi Logistik sebagai berikut :

- (1) Bagi Mahasiswa

Kegunaan penelitian bagi mahasiswa sendiri yaitu sebagai aplikasi teori darimata kuliah Manajemen dan Administrasi Logistik dengan mengadakan penelitian terkait pengiriman barang *over dimension*.

(2) Bagi Program Studi Manajemen dan Administrasi Logistik

Kegunaan peneliti bagi program studi yaitu sebagai pengetahuan dan bahan pedoman skripsi atau tugas akhir khususnya mahasiswa Manajemen dan Administrasi Logistik.

(3) Bagi Perusahaan PT Mitra Kargo Indonesia

Kegunaan penelitian bagi perusahaan yaitu dapat digunakan sebagai bahan pertimbangan dalam melakukan evaluasi untuk proses pengiriman berikutnya.