

BAB I

PENDAHULUAN

1.1.Latar Belakang

Dalam logistik internasional, Proses impor merupakan salah satu tahapan dalam aktivitas perdagangan yang memerlukan pengelolaan yang efektif dan efisien agar dapat meningkatkan produktivitas perusahaan. *Trucking* telah menjadi komponen vital karena fleksibilitasnya dalam menjangkau berbagai lokasi yang tidak dapat dilalui oleh moda transportasi lain seperti kereta atau kapal laut. Selain itu, *Trucking* sering digunakan dalam sistem *door-to-door delivery* dan sangat berperan dalam distribusi *e-commerce* dan kebutuhan retail., oleh karena itu, setelah barang tiba di pelabuhan melalui moda transportasi laut, pengangkutan menggunakan truk menjadi fase krusial dalam memastikan kelancaran pergerakan peti kemas ke lokasi berikutnya. (Vassos G. 2025)

Menurut Bett, Davies K, et al. (2024), Aktivitas *Trucking* menjadi semakin signifikan mengingat adanya keterbatasan waktu bebas (*free time*) di pelabuhan serta potensi penundaan operasional yang dapat menghambat kelancaran rantai pasok. Maka, proses *Trucking* harus memenuhi standar operasional yang komprehensif dan terstruktur mengenai ketepatan waktu pengiriman sehingga turut mendukung optimalisasi proses logistik impor secara keseluruhan.

Peraturan Menteri Perhubungan No. 49 Tahun 2017 mengatur secara menyeluruh tentang penyelenggaraan dan pengusaha jasa pengurusan transportasi, termasuk layanan *Trucking* sebagai bagian dari rantai logistik.

Peraturan ini menetapkan ruang lingkup kegiatan usaha seperti pengangkutan barang, penyimpanan, pengepakan, penerbitan dokumen angkutan, serta penggunaan sistem informasi yang mendukung pengelolaan distribusi barang secara efisien. Di dalamnya juga diatur persyaratan administratif dan teknis bagi perusahaan, seperti kepemilikan izin usaha, modal minimal, kendaraan operasional, serta tenaga ahli bersertifikat. Selain itu, regulasi ini menetapkan kewajiban pelaporan data usaha secara berkala dan pemberlakuan sanksi administratif bagi pelanggaran. Tujuan utamanya adalah menciptakan standar layanan logistik nasional yang aman, profesional, dan kompetitif, termasuk dalam konteks pengangkutan barang impor melalui *Trucking*

Dalam konteks ini, efisiensi sangat penting karena dalam cakupan standar logistik, keterlambatan dalam pengambilan atau pengembalian kontainer pada perusahaan pelayaran mencerminkan inefisiensi dalam pengeluaran atau pengembalian kontainer dari pelabuhan. Dampak dari keterlambatan dan inefisiensi ini adalah timbulnya biaya tambahan berupa *Demurrage* dan *Detention (D&D) charge*. Biaya ini dikenakan oleh perusahaan pelayaran kepada pengirim atau penerima barang apabila kontainer tidak diambil dari pelabuhan atau tidak dikembalikan ke depo dalam periode waktu gratis (*free time*) yang telah disepakati.

Menurut Djari (2023) terdapat korelasi antara aktivitas *Trucking* dan D&D (*Demurrage and Detention*) charges terutama terkait dengan fleksibilitas dan waktu pengambilan dan pengantaran kontainer. Waktu transit yang lebih lama dan keterlambatan dalam pengangkutan truk meningkatkan biaya D&D, karena waktu berdampak positif pada biaya ini. Sebaliknya, fleksibilitas yang lebih besar dalam

memilih moda transportasi dan jadwal dapat membantu meminimalkan biaya D&D dengan memungkinkan pengirim untuk bereaksi terhadap keterlambatan secara lebih efektif. Ketika batas waktu luang tidak mencukupi, pengirim cenderung lebih memilih pengangkutan truk karena kecepatan dan fleksibilitasnya, yang dapat mengurangi biaya D&D.

Proses *Trucking* ini pada dasarnya mengambil tanggungjawab penuh apabila terjadi keterlambatan pengembalian kontainer, kekurangan kapasitas, maupun keterlambatan operasional di terminal. Yang masih menjadi ruang lingkup aktivitas *Trucking*, proses bongkar muat juga merupakan tahapan awal dan krusial setelah kapal pengangkut barang tiba di pelabuhan tujuan. Proses ini menjadi titik transisi dari transportasi laut ke transportasi darat atau penyimpanan, sehingga efisiensinya sangat menentukan kelangsungan proses impor secara keseluruhan. Ketika bongkar muat mengalami keterlambatan, maka seluruh rantai logistik bisa terganggu, terutam dalam hal denda *Demurrage* dan *detention*.

Trucking memiliki Indikator yang akan ukuran efisiensi yakni dimulai dari proses pick up, proses bongkar muat, pengaturan rute, ketersediaan armada dan kompetensi SDM. Selain efisiensi, garis besar dari aktivitas bongkar muat adalah administrasi fisik. Setelah barang dibongkar, barang impor harus diperiksa secara administratif dan fisik oleh Direktorat Jenderal Bea dan Cukai. Jika proses dokumentasi dan administrasi dilakukan secara tidak tertib atau tidak sesuai dengan manifes yang dilaporkan, maka pemeriksaan tersebut dapat tertunda, memperlambat proses pengeluaran barang dari pelabuhan. Di sisi lain, tingginya volume impor juga memberikan tekanan tersendiri pada kegiatan *Trucking*. Pada

periode tertentu seperti menjelang hari raya atau musim liburan, jumlah barang impor yang masuk bisa meningkat drastis, sehingga memerlukan manajemen transportasi yang lebih efektif agar tidak terjadi penumpukan kontainer

Freight forwarder dan Ekspedisi Muatan Kapal Laut (EMKL) merupakan aktor utama yang sering mengatur keseluruhan proses impor, termasuk penyedia jasa pengangkutan darat, baik dengan menggunakan armada sendiri (*in-house Trucking*) maupun melalui kerja sama dengan vendor pihak ketiga (*third-party logistics/3PL*). Dalam beberapa kasus, importir yang memiliki skala besar memiliki vendor tetap sebagai 3PL dalam setiap periode bulanan pengiriman impor untuk menghemat biaya dan meningkatkan efisiensi pengiriman.

Menurut penelitian oleh Soimun (2022), integrasi antara layanan *Trucking* dan perusahaan jasa *freight forwarding* maupun EMKL (Ekspedisi Muatan Kapal Laut) terbukti meningkatkan efisiensi logistik internasional. Dengan banyaknya perusahaan yang berkembang dibidang *freight forwarding* maupun EMKL maka semakin ketat persaingan yang dilakukan. Untuk mengimbangi persaingan tersebut, maka perusahaan *freight forwarding* maupun EMKL harus memperbanyak jaringan untuk melakukan kerjasama dengan perusahaan-perusahaan yang bergerak di bidang jasa *freight forwarding* maupun EMKL yang terdapat dalam negeri maupun luar negeri.

PT Alam Mulya merupakan sebuah perusahaan yang menyediakan layanan ekspedisi ekspor impor, EMKL / EMPU, kepabeanan (PPJK), pergudangan, transportasi logistik dan depot kontainer. Sebagai perusahaan yang menawarkan jasa pengangkutan barang secara keseluruhan yang membantu eksportir dan

importir mengirimkan barang mereka antar negara, PT Alam Mulya mengalami kendala serius, yaitu masih terdapat kasus *Demurrage* dan *detention* sehingga dalam praktik lapangannya perusahaan harus menanggung biaya denda cukup tinggi akibat proses pengambilan dan pengembalian kontainer melebihi waktu bebas (*free time*).

Hasil observasi juga membuktikan bahwa permasalahan pengenaan denda biaya *Demurrage* dan *detention* karena keterlambatan itu disebabkan oleh inefisiensi dalam proses *Trucking* seperti, jadwal pengiriman yang tidak sinkron, kurangnya koordinasi antar tim, serta kondisi kendaraan yang kadang tidak siap saat akan digunakan, baik dalam hal ketersediaan maupun kelayakannya.

Tabel 1.1 Data *D&D Charge* PT. Alam Mulya tahun 2024

Bulan	Jumlah Pelayaran (<i>shipment</i>)	Kasus <i>Demurrage/Detention</i> (kasus)	Nominal <i>D&D</i> (USD)
Januari	22	6	3.200
Februari	19	5	2.750
Maret	24	7	3.900
April	23	5	2.600
Mei	25	5	2.750
Juni	26	4	2.300
Juli	28	4	2.200
Agustus	29	3	1.900
September	27	3	1.800
Oktober	28	2	1.400
November	30	2	1.200
Desember	31	2	1.000
Total 1 Tahun	312	48	28.000

Sumber: Diolah dari Total Tagihan *D&D Charge* PT Alam Mulya, 2025

Dari data tersaji, pada tahun 2024, PT Alam Mulya, Jumlah pelayaran yang dilakukan oleh PT Alam Mulya selama satu tahun menunjukkan tren yang stabil, berada di kisaran 20 hingga 30 pengiriman per bulan. Aktivitas pengiriman

mengalami peningkatan menjelang akhir tahun, seiring dengan musim puncak ekspor. Secara keseluruhan, total pengiriman yang tercatat dalam periode satu tahun mencapai 312 *shipment*. Dari total pengiriman tersebut, terdapat 48 kasus *Demurrage & Detention* (D&D), yang setara dengan sekitar 15,3% dari keseluruhan aktivitas pelayaran.

Kasus D&D cenderung lebih banyak terjadi pada semester pertama, Hasil observasi di lapangan yang didukung dengan data laporan pengiriman harian menunjukkan bahwa banyak pengiriman tertunda dan tidak mencapai target dikarenakan beberapa faktor, seperti, kurangnya tenaga kerja bongkar muat dalam satu hari, keterlambatan mencapai gudang importir sehingga pengiriman akan dijadwalkan pada hari berikutnya, armada truk sering kali mengalami kendala pecah ban di tengah perjalanan menuju pelabuhan maupun saat menuju gudang importir, dan supir truk yang telat diberikan info mengenai jam operasional gudang importir, sehingga pada saat kontainer sampai, *consignee* tidak berada di tempat untuk memberikan laporan barang diterima. Kerugian finansial yang ditimbulkan akibat kasus D&D selama satu tahun mencapai total sebesar USD 28.000. Jika dirata-ratakan, biaya kerugian untuk setiap kasus D&D berada pada angka sekitar USD 580. Nilai ini menunjukkan bahwa meskipun secara persentase jumlah kasus D&D tidak terlalu dominan dibandingkan dengan total pelayaran, dampaknya terhadap keuangan perusahaan tetap signifikan.

Tabel 1.2 Data estimasi kerugian PT. Alam Mulya tahun 2024

Komponen	Nilai
Total Pelayaran per Tahun	312 <i>Shipment</i>
Total Kasus D&D per Tahun	48 kasus
Total Biaya D&D	USD 28.000
Rata-rata Biaya D&D / Kasus	USD 580
Estimasi <i>Revenue</i> per <i>Shipment</i>	USD 1.200–1.500 / <i>shipment</i> (asumsi rata-rata USD 1.350)
Total Pendapatan (<i>Revenue</i>)	312 × USD 1.350 = USD 421.200

Sumber: Diolah dari Total *Revenue* PT Alam Mulya, 2025

Berdasarkan perhitungan estimasi, total pendapatan tahunan PT Alam Mulya dari aktivitas pelayaran mencapai USD 421.200. Dengan asumsi biaya operasional perusahaan, seperti biaya *Trucking*, tenaga kerja, dan *overhead* sebesar 70% dari total pendapatan, maka laba kotor tahunan yang diperoleh perusahaan diperkirakan sebesar USD 126.360 atau setara dengan 30% dari total pendapatan. Namun, besarnya beban biaya *Demurrage & Detention* (D&D) yang ditanggung perusahaan selama satu tahun mencapai USD 28.000, memberikan dampak signifikan terhadap laba yang dihasilkan.

Jika dihitung secara proporsional, kerugian akibat D&D menyerap sekitar 22,15% dari total laba kotor perusahaan. Artinya, sekitar satu dari setiap lima dolar keuntungan bersih yang dihasilkan oleh PT Alam Mulya habis digunakan untuk membayar denda D&D. Jumlah ini terbilang besar untuk ukuran perusahaan *freight forwarding* dan EMKL skala menengah. Oleh karena itu, diperlukan upaya serius untuk meningkatkan efisiensi operasional agar dapat menekan biaya tersebut. Apabila perusahaan mampu menurunkan jumlah kasus D&D sebesar 50%, maka potensi penghematan yang dapat diraih mencapai sekitar USD 14.000 per tahun. Penghematan ini akan berkontribusi langsung terhadap peningkatan laba bersih

perusahaan hingga 11% lebih besar, yang pada akhirnya akan memperkuat posisi keuangan perusahaan di tengah persaingan bisnis logistik internasional.

Fenomena-fenomena di atas, terjadi pada pola konstans dan repetitif dalam kurun waktu satu tahun, akibatnya perusahaan mengalami kerugian akibat denda *Demurrage* dan *Detention* hampir di setiap aktivitas pelayaran. Kekonstanan ini nantinya akan berdampak sepenuhnya dan sangat signifikan terhadap pihak PT Alam Mulya baik dalam performa bisnisnya maupun kapasitasnya untuk memperoleh profit. Kerugian akibat D&D memiliki dampak nyata dan substansial terhadap laba PT Alam Mulya. Dengan optimalisasi proses *Trucking* dan integrasi sistem operasional, perusahaan bisa meningkatkan laba kotor hingga lebih dari 10-15% setiap tahun.

Adanya upaya optimalisasi proses *Trucking* pada jasa layanan impor serta merumuskan strategi atau solusi logistik yang lebih efisien guna menekan biaya dan meningkatkan efektivitas operasional perusahaan PT Alam Mulya sangat diperlukan. Maka penulis tertarik untuk melakukan penelitian dengan judul **“OPTIMALISASI PROSES *TRUCKING* PADA JASA LAYANAN IMPOR GUNA MEMINIMALISIR *DETENTION AND DEMURRAGE CHARGE* DI PT ALAM MULYA SURABAYA”**

1.2.Rumusan Masalah

PT. Alam Mulya yang menemukan kendala berupa tingginya total tagihan biaya pertanggungjawaban atas D&D (*detention and Demurrage*) pada pihak pelayaran menjadikan dasar rumusan masalah pada penelitian ini. Untuk menajamkan pembahasan mengenai upaya optimalisasi proses *Trucking* pada jasa layanan impor PT Alam Mulya, perlu dirumuskan beberapa permasalahan, di antaranya:

1. Bagaimana pengelolaan proses *Trucking* dalam layanan impor untuk meminimalkan biaya *detention and Demurrage* di PT Alam Mulya Surabaya?
2. Apa saja kendala yang menghambat efisiensi proses *Trucking* dalam jasa layanan impor di PT Alam Mulya Surabaya?

1.3.Tujuan Penulisan

Guna menajamkan pembahasan mengenai upaya optimalisasi proses *Trucking* pada jasa layanan impor guna meminimalisir D&D (*detention and Demurrage*) *charge* di PT Alam Mulya perlu dirumuskan beberapa tujuan, di antaranya:

1. Menganalisis pengelolaan proses *Trucking* dalam layanan impor untuk meminimalkan biaya D&D (*detention and Demurrage*) di PT Alam Mulya Surabaya
2. Mendeskripsikan kendala yang menghambat efisiensi proses *Trucking* dalam jasa layanan impor di PT Alam Mulya Surabaya

1.4.Manfaat Penelitian

Adapun manfaat dari penelitian ini adalah sebagai berikut:

A. Bagi Penulis

Penelitian ini sebagai sarana untuk memperdalam ilmu yang diperoleh

selama perkuliahan serta dapat dikembangkan secara mandiri dikemudian hari dan khususnya pada manajemen sektor pendukung aktivitas impor.

B. Bagi Program Studi D-IV (Sarjana Terapan) Manajemen dan Administrasi Logistik

Dengan fokus pada optimalisasi proses *Trucking* untuk meminimalisir biaya *Demurrage* dan *detention*, penelitian ini menjadi studi kasus nyata yang relevan dengan mata kuliah seperti manajemen rantai pasok, logistik distribusi, perdagangan internasional, dan Anggaran logistik. Hasil penelitian dapat menjadi dasar pengembangan kurikulum berbasis kebutuhan industri, serta mendorong mahasiswa untuk melakukan penelitian lebih lanjut mengenai solusi logistik berbasis teknologi, perencanaan armada, dan manajemen waktu dalam konteks pelayanan impor.

C. Bagi Importir

Secara praktis, hasil penelitian ini diharapkan mampu memberikan solusi konkret bagi PT. Alam Mulya dalam mengelola waktu dan sumber daya secara lebih efisien, khususnya pada fase pengambilan dan pengembalian kontainer dari dan ke pelabuhan. Dengan mengidentifikasi akar permasalahan serta merumuskan strategi perbaikan, seperti peningkatan koordinasi antar pihak terkait, penggunaan sistem pelacakan *real-time*, atau pengelolaan armada yang lebih terstruktur, perusahaan dapat menekan biaya tambahan yang timbul akibat keterlambatan.