

BAB IV

HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

4.1. Gambaran Umum Objek Penelitian

4.1.1 Profil Perusahaan

Objek penelitian ini adalah PT Semen Gresik Pabrik Rembang, yang beralamat di Kajar Gunem, Sawah & Ladang, Semen Gresik, Kabupaten Rembang, Jawa Tengah 59263. PT Semen Gresik mengoperasikan empat pabrik dengan total kapasitas produksi terpasang sebesar 11 juta ton semen per tahun, yang tersebar di Tuban, Jawa Timur, serta Rembang, Jawa Tengah. Selain itu, perusahaan ini juga memiliki dua pelabuhan utama, yakni Pelabuhan Khusus Semen Gresik di Tuban dan di Gresik. PT Semen Gresik Pabrik Rembang menjalin kerja sama dengan anak perusahaan yang bertanggung jawab atas pengelolaan transportasi pengiriman produknya. Fokus penelitian ini akan diarahkan pada aspek distribusi dan transportasi yang dijalankan oleh PT Semen Gresik Pabrik Rembang.



Gambar 4.1 Logo PT SGPR

(Sumber : *website* PT SGPR,2025)

4.1.2 Sejarah Perusahaan

Perusahaan ini berdiri pada tahun 1951 dengan nama NV Perusahaan Semen Gresik yang didirikan oleh pemerintah Indonesia, bertujuan membangun pabrik semen dengan kapasitas awal 250.000 ton per tahun. Pabrik tersebut diresmikan oleh Presiden Soekarno pada tahun 1957. Pada 1961, status perusahaan berubah menjadi Perusahaan Negara (PN) dengan nama PN Semen Gresik, lalu menjadi perseroan terbatas (PT) pada 1969.

Pada tahun 1991, perusahaan mencatatkan sahamnya di Bursa Efek Jakarta dan Surabaya dengan kapasitas produksi meningkat menjadi 1,8 juta ton per tahun. Pada 1995, perusahaan mengakuisisi Semen Padang dan Semen Tonasa, sehingga kapasitas produksi total meningkat menjadi 8,5 juta ton. Pada periode yang sama, perusahaan mulai diinvestasi oleh CEMEX dan kemudian saham tersebut beralih ke Blue Valley yang menguasai hampir 49% saham pada 2010. Tahun 2012 menjadi titik penting dengan pembangunan dua pabrik baru dan akuisisi Thang Long Cement di Vietnam, menambah kapasitas sebesar 2,3 juta ton per tahun. Pada 2013, nama perusahaan berubah menjadi Semen Indonesia dan mulai restrukturisasi operasional. Pada 2016 dan 2017, perusahaan membentuk beberapa entitas baru dan menyelesaikan pembangunan dua pabrik di Rembang dan Padang dengan kapasitas masing-masing 3 juta ton. Pada awal 2019, melalui anak perusahaan, perusahaan mengakuisisi mayoritas saham Holcim Indonesia dan mengubah namanya menjadi Solusi Bangun Indonesia dengan merek Dynamix.

Pada 2020, perusahaan melakukan rebranding menjadi SIG (Semen Indonesia Group). Tahun 2021, SIG menjalin kemitraan strategis dengan Taiheiyo Cement Jepang, yang menguasai 15,04% saham Solusi Bangun Indonesia. Pada 2022, pemerintah mengumumkan rencana pengalihan mayoritas saham Semen Baturaja kepada SIG, memperkuat posisi SIG sebagai pemain utama di industri semen nasional.

4.1.3 Visi dan Misi Perusahaan

Visi dan Misi di PT Semen Pabrik Rembang, yaitu :

a. Visi

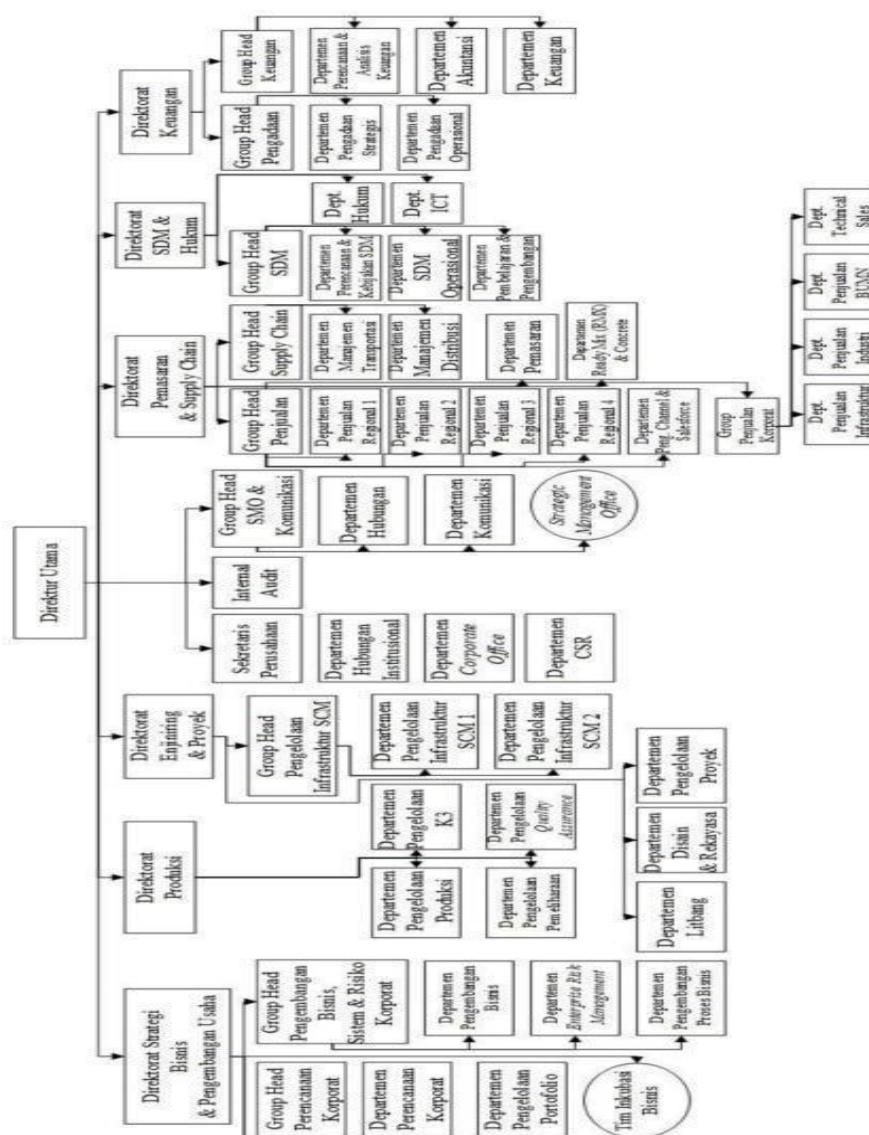
“Menjadi Perusahaan Penyedia Solusi Bahan Bangunan Terbesar di Regional”

b. Misi

1. Berorientasi pada kepuasan pelanggan dalam setiap inisiatif bisnis.
2. Menerapkan standard terbaik untuk menjamin kualitas.
3. Fokus menciptakan perlindungan lingkungan dan tanggung jawab social yang berkelanjutan.
4. Memberikan nilai tambah terbaik untuk seluruh pemangku kepentingan (*stakeholders*).
5. Menjadikan sumber daya manusia sebagai pusat pengembangan perusahaan.

4.1.4 Struktur Organisasi dan Ketenagakerjaan

Pada setiap perusahaan atau organisasi tentu harus mempunyai struktur yang jelas untuk mempermudah setiap orang untuk menjalankan tanggung jawab dan menerima haknya. PT Semen Gresik Pabrik Rembang juga memiliki struktur organisasi yang terdiri dari beberapa tingkat sesuai dengan hak hingga kewajiban. Berikut ini merupakan struktur organisasinya :



Gambar 4.2 Struktur Organisasi PT Semen Gresik Pabrik Rembang

Sumber : PT Semen Gresik Pabrik Rembang. 2024

4.1.5 Tugas dan Fungsi Divisi

PT Semen Gresik Pabrik Rembang memiliki beberapa jabatan untuk melaksanakan tugas yang telah ditetapkan oleh perusahaan. Berikut ini merupakan uraian setiap bagian yang ada di unit PT Semen Gresik Pabrik Rembang :

1. Direktur Utama

Direktur Utama memiliki tanggung jawab dan kewenangan untuk melaksanakan seluruh tindakan yang berkaitan dengan pengurusan dan pengelolaan kegiatan operasional Perseroan, serta wajib bertindak demi kepentingan terbaik Perseroan dengan tetap berpedoman pada maksud dan tujuan yang tercantum dalam Anggaran Dasar Perseroan. Dalam menjalankan tugas dan fungsinya tersebut, Direktur Utama juga diberikan kewenangan untuk mewakili Perseroan, baik di dalam maupun di luar pengadilan, dalam segala urusan, kejadian, dan tindakan hukum atas nama Perseroan. Namun, pelaksanaan kewenangan tersebut tetap harus memperhatikan batasan-batasan serta ketentuan-ketentuan yang telah ditetapkan dalam peraturan perundang-undangan yang berlaku, Anggaran Dasar Perseroan, dan/atau keputusan Rapat Umum Pemegang Saham (RUPS). Direktur Utama membawahi tiga naungan secara langsung, antara lain: Sekretaris Perusahaan, Internal Audit, dan Kepala Unit SMO (*Strategic Management Office*). Kemudian, enam departemen, antara lain: Direktorat Strategi Bisnis & Pengembangan Usaha, Direktorat Produksi, Direktorat *Engeneering* & Proyek, Direktorat Pemasaran & *Supply Chain*, Direktorat SDM (Sumber Daya Manusia) dan Hukum.

2. Sekretaris Perusahaan

Memiliki tugas dan tanggung jawab memastikan kepatuhan perusahaan terhadap regulasi, mengelola hubungan dengan pihak eksternal, menyusun laporan tahunan dan laporan keberlanjutan perusahaan. Sekretaris Perusahaan membawahi tiga departemen antara lain Departemen Institutional, Departemen *Corporate Office*, dan Departemen CSR.

3. Internal Audit

Bertanggung jawab melakukan audit internal terhadap seluruh proses bisnis perusahaan, memberikan evaluasi dan rekomendasi atas efektivitas sistem pengendalian internal, mencegah dan mendeteksi kecurangan atau penyimpangan.

4. Kepala Unit SMO (*Strategic Mangement Office*) dan Komunikasi

Bertanggung jawab mengelola komunikasi internal dan eksternal perusahaan, mengelola reputasi dan citra perusahaan melalui berbagai saluran komunikasi, mendukung pengambilan Keputusan startegis berdasarkan data dan analisis. Unit ini membawahi tiga departemen antara lain Departemen Hubungan, Departemen Komunikasi dan *Strategic Management Office*.

5. Direktorat Strategi Bisnis dan Pengembangan Usaha

Direktorat Strategi Bisnis dan Pengembangan Usaha memiliki tugas dan tanggung jawab yang strategis dalam merumuskan, mengembangkan, serta mengimplementasikan berbagai inisiatif pengembangan usaha dan strategi baru guna mendorong pertumbuhan dan keberlanjutan bisnis Perseroan. Fokus utama direktorat ini mencakup pengembangan perusahaan secara menyeluruh, termasuk

pengembangan di sektor energi serta perluasan dan optimalisasi sumber bahan baku, dengan tujuan akhir untuk meningkatkan kualitas produk dan daya saing perusahaan di pasar.

Dalam menjalankan fungsinya, Direktorat Strategi Bisnis dan Pengembangan Usaha membawahi dua Kepala Unit yang masing-masing memimpin beberapa departemen. Pertama, Unit Kepala Departemen Perencanaan Korporat, yang membawahi dua unit utama yaitu Departemen Perencanaan Korporat dan Departemen Pengelolaan Portofolio. Unit ini berperan dalam penyusunan rencana jangka panjang perusahaan serta pengelolaan portofolio bisnis secara strategis untuk memastikan keselarasan dengan visi dan misi korporat.

Kedua, Unit Kepala Departemen Pengembangan Bisnis, Sistem, dan Risiko Korporat, yang membawahi tiga departemen yaitu Departemen Pengembangan Bisnis, Departemen *Enterprise Risk Management* (ERM), dan Departemen Pengembangan Proses Bisnis. Unit ini bertanggung jawab dalam identifikasi dan pengembangan peluang bisnis baru, pengelolaan risiko perusahaan secara terintegrasi, serta peningkatan efektivitas dan efisiensi proses bisnis melalui perbaikan berkelanjutan.

6. Direktorat Produksi

Direktur Produksi bertanggung jawab mengawasi seluruh proses produksi, mulai dari pengadaan bahan baku hingga produk semen jadi. Direktur ini membawahi empat departemen, yaitu: Departemen Pengelolaan Produksi, Pemeliharaan, K3, dan *Quality Assurance*.

Departemen Pengelolaan Produksi bertugas merencanakan, mengkoordinasikan, mengarahkan, dan mengevaluasi kegiatan produksi bahan baku, pengelolaan alat berat non-tambang, perencanaan dan operasi tambang, pengawasan tambang, pengelolaan lahan pasca-tambang, serta pengendalian proses produksi.

Sementara itu, Departemen Pengelolaan Pemeliharaan bertanggung jawab merencanakan dan mengendalikan pemeliharaan bengkel mesin dan konstruksi, listrik dan instrumentasi, serta inspeksi. Direktorat *Engeneering* dan Proyek

Bertanggung jawab dalam merancang, membangun, dan memastikan keberhasilan proyek-proyek teknik dan pembangunan fasilitas produksi. Ini termasuk ekspansi pabrik, peningkatan kapasitas, pemeliharaan besar, hingga implementasi teknologi baru. Direktorat ini berfokus pada perencanaan teknis, pelaksanaan proyek, efisiensi operasional, dan pengelolaan aset teknis. Departemen *Engeneering* dan Proyek, yang membawahi dua departemen yaitu Departemen Infrastruktur SCM 1 dan Departemen Infrastruktur SCM 2.

7. Direktorat Pemasaran dan *Supply Chain*

Bertugas untuk meningkatkan permintaan pasar serta bertanggung jawab atas seluruh kegiatan penjualan dan perencanaan transportasi produk. Direktorat ini memiliki kewenangan penuh dalam menetapkan kebijakan pemasaran tanpa intervensi dari pihak lain, guna menjaga konsistensi strategi dan efektivitas pelaksanaannya. Direktorat ini terdiri dari dua unit utama, yaitu: Unit Kepala Penjualan yang terbagi ke dalam Departemen Penjualan Regional 1 hingga

Regional 4, dan Departemen Penjualan Korporat yang mencakup Departemen Penjualan Infrastruktur, Departemen Penjualan Industri, Departemen Penjualan BUMN, Departemen Technical Sales dan Unit Kepala *Supply Chain* yang membawahi tiga departemen utama yaitu Departemen Manajemen Distribusi, Departemen Pemasaran, Dan Departemen *Ready Mix and Concretor*. Untuk operasional transportasi, perusahaan menggunakan pihak ketiga (*outsourcing*) guna memastikan efisiensi dan cakupan layanan yang lebih luas.

8. Direktorat SDM (Sumber Daya Manusia) dan Hukum

Bertanggung jawab atas pengelolaan dan pengawasan seluruh aspek yang berkaitan dengan sumber daya manusia di lingkungan perusahaan. Tanggung jawab ini mencakup pengembangan SDM, pengelolaan risiko yang berpotensi memengaruhi kinerja dan produktivitas karyawan, serta pengelolaan sarana dan prasarana umum yang menunjang kelancaran operasional dan efektivitas kerja.

Fungsi utama Direktorat SDM meliputi perencanaan, koordinasi, pengarahan, dan evaluasi terhadap kegiatan di bidang pengembangan organisasi dan pengelolaan SDM, termasuk administrasi kepegawaian serta Direksi dan Komisaris. Selain itu, direktorat ini juga mengelola hubungan industrial, menjamin terciptanya lingkungan kerja yang harmonis antara manajemen dan karyawan, serta merancang dan melaksanakan program pendidikan dan pelatihan untuk peningkatan kompetensi pegawai.

Direktorat SDM membawahi satu Unit Kepala SDM yang membawahi lima departemen, antara lain: Departemen Perencanaan & Kebijakan SDM, Departemen

SDM Operasional, Departemen Pembelajaran & Pengembangan, Departemen Hukum, dan Departemen ICT (*Information and Communication Technology*).

9. Direktorat Keuangan

Bertanggung jawab atas pengelolaan keuangan perusahaan, termasuk keuangan pabrik, manajemen utang-piutang, dan sistem teknologi informasi. Tugas utamanya mencakup perencanaan, pengendalian, dan evaluasi keuangan, pengelolaan aset dan pendanaan, analisis kondisi makroekonomi dan industri semen, serta penilaian kinerja finansial dan non-finansial perusahaan. Direktorat Keuangan membawahi dua unit utama yaitu Unit Kepala Pengadaan yang terdiri dari Departemen Pengadaan Strategis dan Departemen Pengadaan Operasional, yang kedua ada Unit Kepala Keuangan yang membawahi tiga departemen antara lain: Departemen Perencanaan dan Analisis Keuangan, Departemen Akuntansi, Departemen Keuangan.

4.1.6 Budaya Organisasi

Berikut adalah penjelasan mengenai budaya organisasi PT Semen Gresik Pabrik Rembang yang berlandaskan nilai AKHLAK:

1. Amanah (A) : Menjaga kepercayaan dan tanggung jawab dalam setiap tindakan. Sehingga setiap karyawan diharapkan untuk menjalankan tugas dan fungsinya dengan integritas tinggi. Mereka harus transparan dalam pelaksanaan pekerjaan dan dapat diandalkan dalam memenuhi janji serta komitmen, baik kepada rekan kerja maupun pelanggan.
2. Kompeten (K) : Memiliki keterampilan dan pengetahuan yang cukup untuk melakukan tugas dengan baik. PT Semen Gresik mendorong karyawan untuk

terus meningkatkan kemampuan dan pengetahuan mereka melalui pelatihan dan pengembangan profesional. Karyawan yang kompeten akan menghasilkan produk dan layanan berkualitas, mendukung visi perusahaan untuk menjadi pemimpin di industri semen.

3. Harmonis (H) : Membangun hubungan yang baik dan saling menghargai di antara karyawan. Budaya organisasi yang harmonis menciptakan lingkungan kerja yang nyaman dan produktif. Karyawan didorong untuk saling mendukung, berkomunikasi dengan baik, dan menyelesaikan perbedaan dengan cara yang konstruktif. Ini penting untuk menciptakan sinergi dalam tim.
4. Loyal (L) : Kesetiaan terhadap perusahaan dan komitmen untuk mencapai tujuan bersama. Karyawan diharapkan menunjukkan loyalitas kepada perusahaan dengan cara berkontribusi secara aktif, tidak hanya dalam tugas sehari-hari tetapi juga dalam visi dan misi jangka panjang. Loyalitas ini mencerminkan rasa memiliki yang kuat terhadap perusahaan.
5. Adaptif (A): Mampu beradaptasi dengan perubahan dan tantangan yang ada. Dalam menghadapi dinamika industri dan pasar yang cepat berubah, karyawan harus fleksibel dan siap untuk beradaptasi dengan situasi baru. Kemampuan untuk belajar dan berinovasi menjadi kunci untuk tetap kompetitif.
6. Kolaboratif (K): Bekerja sama secara efektif untuk mencapai tujuan bersama. PT Semen Gresik mendorong kerja sama antar departemen dan antar tim. Dengan membangun kolaborasi yang baik, karyawan dapat saling bertukar

ide, pengalaman, dan sumber daya, sehingga meningkatkan efisiensi dan efektivitas dalam bekerja.

Budaya AKHLAK di PT Semen Gresik Pabrik Rembang berfungsi sebagai pedoman perilaku bagi seluruh karyawan. Nilai-nilai ini mendukung terciptanya lingkungan kerja yang positif, produktif, dan berorientasi pada hasil. Dengan menerapkan budaya ini, PT Semen Gresik Pabrik Rembang dapat terus tumbuh dan berkontribusi secara signifikan terhadap masyarakat dan industri.

4.1.7 Lokasi Perusahaan

PT Semen Gresik Pabrik Rembang, yang merupakan bagian dari Semen Indonesia Group, didirikan pada tahun 2016 dan berlokasi di Desa Kajar, Kecamatan Gunem, Kabupaten Rembang, Jawa Tengah 59623. Telepon : (0295)-3202007, Website: www.semengresik.sig.id/id. Lokasi tempat berdirinya PT Semen Gresik Pabrik Rembang ini diantara perbatasan Rembang dan Blora.

4.2 Hasil Penelitian dan Pembahasan

4.2.1 Identifikasi Proses Distribusi

Dalam konteks persaingan bisnis yang semakin ketat, langkah ini menjadi suatu keharusan agar perusahaan distribusi dapat mempercepat proses distribusi mereka dan tetap kompetitif di pasar yang dinamis. Dengan demikian, setiap perencanaan dalam perusahaan perlu disusun secara sistematis agar alur distribusi berjalan secara optimal. (Galih, S. A. M., & Sukmadewi, R. 2024)

4.2.1.1 Alur Proses Distribusi di PT Semen Gresik Pabrik Rembang

PT Semen Gresik merupakan anak perusahaan dari PT Semen Indonesia yang berperan sebagai perusahaan distribusi. Perusahaan yang mengelola seluruh proses distribusi nya mulai dari bahan baku hingga bahan jadi menjadi sebuah produk yaitu semen. Semen yang berada di PT Semen Gresik bermuatan zak dan curah. Namun, fokus dalam penelitian penulis terletak pada proses pengiriman khusus untuk truk area prioritas yaitu Rembang, Blora dan Cepu (RembloU). Tentunya, proses distribusi menjadi bagian yang penting dalam menunjang atau memenuhi keinginan pelanggan atau *customer* karena pada proses inilah penentuan segala aktivitas untuk dapat membantu meningkatkan kepuasan pelanggan dari pelayanan yang perusahaan berikan.

Dalam hal transportasi, PT Semen Gresik Pabrik Rembang menyerahkan kepada pihak ketiga jasa transportasi yaitu PT Semen Indonesia Logistik yang terletak di luar pabrik. Penggunaan jasa transportasi tersebut membantu perusahaan dalam mengelola armadanya menjadi lebih efektif, tentunya ada kesepakatan yang terjalin antara perusahaan distribusi dan transportasi ini terkait pengelolaannya tersebut. PT Semen Gresik Pabrik Rembang memberikan kepercayaan penuh

kepada pihak ketiga jasa transportasi terkait pengiriman barang hingga ke tangan konsumen akhir. Berikut hasil wawancara dengan informan A-1 selaku *Supervisor Unit Shipment Management* 05 PT Semen Gresik Pabrik Rembang:

“Untuk proses distribusi nya itu tetap sama hanya menjadi prioritas pas pengisian jadi nanti di proses muat sendiri ada kesepakatan antara pengisian dengan truk yang lainnya selain RembloU. Dan berjalan sampe sekarang, akhirnya RembloU dapet prioritas dibandingkan truk lainnya seperti itu, itu sih untuk yang RembloU. . Jadi truk RembloU yang datang langsung bongkar, biasanya kan nunggu dulu berapa menit, berapa jam. Tapi pas ada *Fast Truck* ini, dateng langsung bongkar. Kembali lagi ke pabrik, di proses *matching*, *set loader*, nimbang terus proses ngisi. Semuanya itu dikelola sama yang *palletizer* di Pak budi. Dan di unit ini itu memantau lewat SAP (*System Application and Product*) *Shipment Management*” (Wawancara 06 Mei 2025)

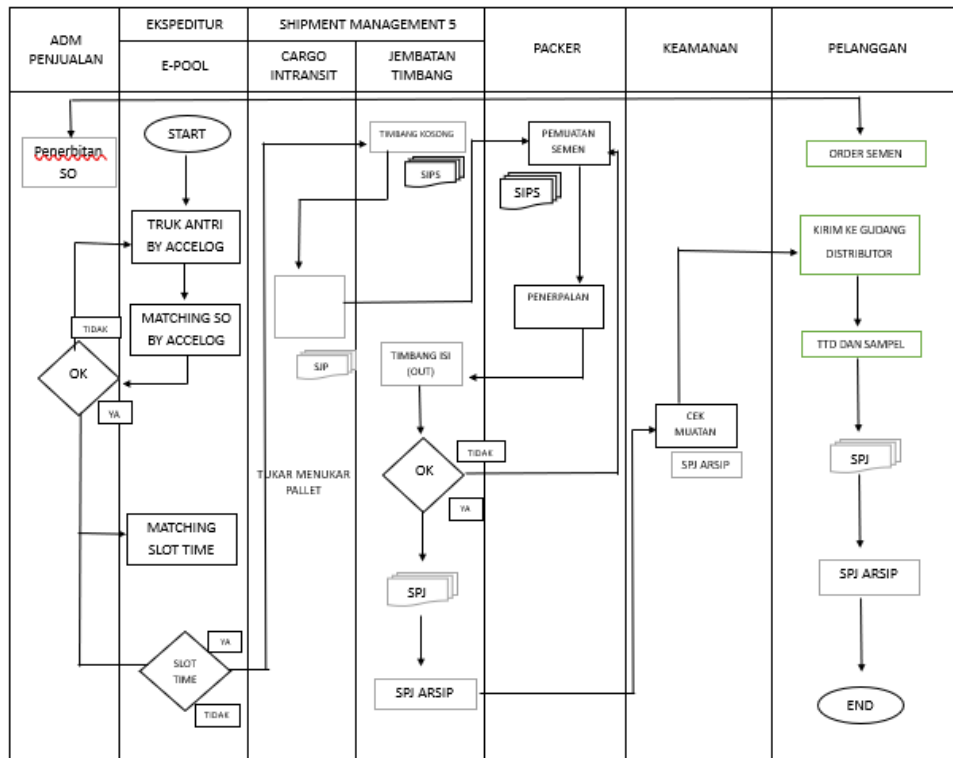
Pernyataan dari informan A-1 sesuai wawancara menunjukkan bahwa tidak terlalu banyak perbedaan dalam alur proses muat secara khusus untuk Truck yang menggunakan metode *Fast Truck*, dengan truk yang lainnya. Hanya saja yang menjadi perbedaan terletak pada bagian proses muat atau pengisian semen. Pernyataan tersebut diperkuat oleh informan A-2 selaku Supervisor Unit *Palletizer* (Proses Muat) :

“Kalo proses distribusi untuk RembloU itu ada perlakuan khusus pastinya mbak, terutama kan di *palletizer* atau proses muat ini. biasanya 20 menit dari truk dateng, tapi maksimal biasanya 1 jam untuk yang lainnya. Karena kan waktu truk dateng ke pabrik terus ke pallet baru proses muat sampe ke penerpalan itu maksimal 2 jam. Tapi untuk RembloU biasanya lebih cepet.” (Wawancara 06 Mei 2025)

Dari keterangan tersebut, alur proses distribusi yang terdapat pada perusahaan tentu dilakukan sesuai Standar Operasional Perusahaan (SOP) yang sudah berlaku. Dengan adanya metode *Fast Truck* ini tidak mempengaruhi adanya perubahan yang signifikan. Prioritas truk pada RembloU terletak pada bagian antrean proses muat semen atau pengisian yang ada di bagian unit *palletizer*.

Adapun alur proses distribusi semen yang dilakukan PT Semen Gresik Pabrik Rembang, diantaranya:

Gambar 4.3 *FlowChart* Distribusi PT Semen Pabrik Rembang



Sumber : Data Sekunder, 2025

Berdasarkan uraian yang terdapat pada Gambar 4.3 alur proses distribusi di PT Semen Gresik Pabrik Rembang dimulai dengan penerimaan *Sales Order* (SO) dari distributor oleh departemen penjualan melalui sistem SAP. Selanjutnya, data SO tersebut diserahkan kepada ekspeditur, dalam hal ini PT Semen Indonesia Logistik (SILOG), yang bertanggung jawab untuk penjadwalan pengiriman semen. Pada hari pengiriman, ekspeditur mengeluarkan Surat Permintaan Pengiriman (SPP) yang diberikan kepada petugas *Shipping* sebagai dasar penentuan alamat pengiriman dan kepada sopir sebagai bukti masuk antrian *cargo* di pabrik. Setibanya di pabrik, truk melakukan proses timbang kosong dan

pemuatan semen sesuai dengan jumlah yang tertera pada Surat Izin Pemuatan Semen (SIPS). Setelah pemuatan selesai, truk melakukan timbang isi dan jika sesuai dengan SIPS, sopir menerima Surat Perintah Jalan (SPJ) sebagai izin untuk melanjutkan pengiriman. Setelah pengiriman selesai, sopir mengembalikan SPJ kepada ekspediter sebagai bukti pengiriman. Proses distribusi ini dimonitor melalui sistem SAP dan *Fleet Integrated Operation System* (FIOS) yang dikelola oleh SILOG untuk memastikan kelancaran dan efisiensi pengiriman. Hal tersebut diperkuat oleh pernyataan informan A-1, sebagai berikut :

“Dari SAP ada yaitu FIOS yang dikendalikan silog (transporter) untuk di luar pabrik nya, kalo kita (distributor) itu ngelihat nya dari SAP yang *Shipment Management* untuk mengetahui proses yang di pabrik. Jadi kalo FIOS itu secara keseluruhan atau detail. Kan itu nanti terdeteksi ada posisi Truck dimana terus ketika ada kendala juga prosesnya lama bisa langsung calling, nanti langsung *connect* ke wa nya.” (Wawancara 06 Mei 2025)

Selain itu, pernyataan di atas diperkuat juga oleh informan A-3 selaku Kepala Staf Operasional dan Eksekusi PT Semen Indonesia Logistik atau pihak ketiga transportasi:

“Untuk proses yang ada disini itu kan armada nanti melakukan *matching* dulu itu guna nya untuk penentuan atau pencocokan alamat ke distributornya nanti juga ada keterangannya ada di status 10 kalo di transportasi. Tapi pas masuk ke pabrik nanti di mulai dari status 40 karena udah dapet alamat kan.” (Wawancara 06 Mei 2025)

Berikut ini penjelasan terkait alur proses distribusi yang ada di PT Semen Gresik Pabrik Rembang.

1. Truk Antri *By Accelog* (Ekspediter atau SILOG)

PT Semen Indonesia Logistik (SILOG) berperan sebagai penyedia jasa transportasi pihak ketiga yang mengelola distribusi produk semen dari pabrik hingga ke tangan konsumen akhir. Dalam hal ini, SILOG menyediakan armada truk yang khusus ditugaskan untuk wilayah distribusi di sekitar Pabrik Rembang, termasuk

Kabupaten Rembang, Blora, dan Cepu (RembloU). Penentuan dan pengelolaan armada ini dilakukan oleh SILOG dengan memastikan bahwa kendaraan dalam kondisi baik dan siap untuk menjalankan tugas pengangkutan. Tahap penyediaan armada ini dilakukan setelah adanya permintaan dari konsumen, yang tercatat dalam sistem sebagai *Sales Order* (SO). Setelah SO diterima, SILOG melakukan penjadwalan pengiriman dan menyiapkan armada yang sesuai dengan kebutuhan. Proses distribusi ini dimonitor melalui sistem *Fleet Integrated Operation System* (FIOS) yang dikelola oleh SILOG, yang memungkinkan pemantauan secara *real-time* untuk memastikan kelancaran dan efisiensi pengiriman.

Dengan pengelolaan armada yang terintegrasi dan sistem pemantauan yang canggih, SILOG berkomitmen untuk menyediakan layanan distribusi yang tepat waktu dan efisien, memenuhi kebutuhan konsumen di wilayah RembloU.

2. *Matching* SO (*Sales Order*) by Accelog (Ekspeditur atau SILOG)

Pada tahap ini, proses distribusi di PT Semen Gresik Pabrik Rembang melibatkan penentuan alamat tujuan pengiriman untuk setiap armada truk yang telah tersedia. Penentuan alamat ini disesuaikan dengan *Sales Order* (SO) yang telah diterima sebelumnya. Proses pencocokan (*matching*) antara SO dan alamat tujuan dilakukan menggunakan *Fleet Integrated Operation System* (FIOS) yang dikembangkan oleh PT Semen Indonesia Logistik (SILOG). Sistem ini memungkinkan pengelolaan data transportasi secara efisien dan *real-time*, serta memastikan bahwa pengiriman dilakukan sesuai dengan jadwal dan rute yang telah ditentukan.

Jika proses pencocokan SO dengan alamat tujuan berhasil, maka distribusi dapat dilanjutkan sesuai dengan rencana. Namun, apabila terjadi kegagalan dalam proses ini, armada truk akan kembali ke titik awal dan menunggu dalam antrian untuk penugasan ulang. Hal ini menunjukkan pentingnya koordinasi yang baik antara departemen terkait dan penggunaan sistem informasi yang handal untuk memastikan kelancaran proses distribusi.

3. *Matching Slot By Time*

Pada tahap sinkronisasi atau penyesuaian jadwal pemuatan, proses distribusi di PT Semen Gresik Pabrik Rembang dilakukan dengan cermat untuk memastikan kelancaran alur produksi dan efisiensi operasional. Penentuan jadwal pemuatan didasarkan pada waktu yang telah ditetapkan sebelumnya, yang tercatat dalam sistem informasi perusahaan. Tahap ini bertujuan untuk memastikan bahwa setiap armada truk memuat barang sesuai dengan jadwal yang telah disepakati, sehingga proses distribusi dapat berjalan tanpa hambatan. Apabila pada tahap ini proses pemuatan sesuai dengan jadwal yang telah ditentukan, maka distribusi dapat langsung dilanjutkan ke tahap berikutnya. Namun, jika terjadi ketidaksesuaian atau kegagalan dalam proses pemuatan, armada truk akan kembali ke titik awal dan menunggu dalam antrian untuk penjadwalan ulang. Hal ini menunjukkan pentingnya koordinasi yang baik antara departemen terkait dan penggunaan sistem informasi yang handal untuk memastikan kelancaran proses distribusi.

4. *Timbang In (Timbang Kosong)*

Setibanya di lokasi, truk akan menjalani proses penimbangan untuk mendapatkan berat kosong atau timbang *in*. Pada saat proses ini berlangsung, *driver*

akan menerima SIPS (Surat Izin Pengambilan Semen), yang mencantumkan informasi penting mengenai jumlah muatan, jenis semen yang akan diambil, nama distributor, nomor truk, nama *driver*, serta nomor SO dan DO, dan informasi terkait conveyor yang akan digunakan. SIPS ini nantinya akan diserahkan kepada *packer* sebagai bagian dari prosedur pengambilan semen. Pada timbang *in*, proses nya sudah masuk dalam SAP *Shipment Management* PT Semen Gresik Pabrik Rembang yang menunjukkan status 40. Tentunya, di PT Semen Gresik memiliki status-status dalam proses distribusi nya. Keterangan tersebut akan muncul dalam *web* dan unit *Shipment Management* dapat memantau secara langsung dengan memasukkan nomor polisi dan nomor SO nya. Namun, pengecheck-an tersebut dilakukan secara manual oleh perusahaan. Pada bagian SIPS (Surat Izin Pengambilan Semen), *driver* akan membawa empat rangkap surat. Surat-surat tersebut nantinya akan diserahkan pada bagian *checker*, gudang/kantong, pos keamanan dan arsip PT Semen Gresik Pabrik Rembang

5. *Cargo Intransit*

Setelah mendapatkan SIPS (Surat Izin Pengambilan Semen), truk akan melanjutkan perjalanan menuju area cargo *intransit*, di mana truk akan menukar pallet yang rusak dengan pallet yang baru. Biasanya, hanya truk-truk tertentu yang melakukan penukaran pallet ini. Truk-truk tertentu tersebut diantaranya seperti membawa pallet yang kurang layak. Dan pallet yang sudah ditukar tersebut nantinya akan dilakukan *repair*. *Repair* pada pallet tersebut dilakukan di SILOG. Setelah penukaran selesai, truk akan mendapatkan SJP (Surat Jalan Pallet), berfungsi sebagai tanda bukti bahwa pallet telah ditukar dan pallet yang digunakan sudah layak untuk

melindungi keamanan produk atau menjaga kualitas produk selama proses pengiriman semen.

Pada bagian SJP (Surat Jalan Pallet), *driver* akan membawa lima rangkap yang diarsipkan oleh arsip PT Semen Gresik Pabrik Rembang, distributor atau pelanggan, *packer*, *cargo intransit* dan SILOG (pihak ketiga transportasi).

6. Pemuatan Semen Zak di *Packer* (*Palletizer*)

Truk kemudian menuju *packer* untuk memuat semen. Proses ini dilakukan sesuai dengan line atau *conveyor* yang telah ditentukan sebelumnya. Pada setiap *line* (*line* satu hingga *line* lima), jenis muatan bisa bervariasi setiap harinya dengan kapasitas muatan yang memiliki berat 40 kg atau 50 kg per zak. Untuk truk yang membawa muatan curah, proses pengisian dilakukan langsung dari silo, yang merupakan tempat pengisian semen berbentuk tabung. Namun, untuk metode *Fast Truck* pada tahap ini menjadi prioritas karena dilakukan perlakuan khusus agar proses muat lebih cepat. Dan pada tahap ini SIPS (Surat Izin Pengambilan Semen) diserahkan dan pemuatan semen disesuaikan pada keterangan yang terdapat di surat. Selain itu, SJP (Surat Jalan Pallet) juga diserahkan kepada tim proses muat untuk memastikan bahwa pallet yang dibawa dalam kondisi baik.

7. Pemasangan Terpal

Setelah seluruh proses pemuatan semen ke dalam truk selesai dilaksanakan, tahapan selanjutnya yang harus dilakukan adalah penutupan semen menggunakan terpal, yaitu kegiatan penutupan dan pengamanan muatan dengan menggunakan terpal sebagai langkah akhir dalam memastikan kesiapan truk sebelum melanjutkan ke tahap distribusi berikutnya. Proses ini dilakukan di lokasi yang sama dengan unit

palletizer, yaitu area di mana produk telah selesai dikemas dan disiapkan untuk pengiriman. Sesuai dengan ketentuan yang tercantum dalam *Standard Operating Procedure* (SOP) PT Semen Gresik Pabrik Rembang, penggunaan terpal merupakan bagian dari prosedur wajib yang harus dipatuhi oleh seluruh armada pengangkut. Oleh karena itu, setiap truk yang akan melakukan pengangkutan sudah dilengkapi dengan terpal milik masing-masing sebagai perlengkapan standar operasional.

Pelaksanaan dilakukan oleh petugas khusus (staf terpal) yang telah ditugaskan dan berada di area pabrik. Bertanggung jawab untuk memastikan bahwa terpal terpasang dengan benar, aman, dan sesuai dengan standar pengamanan barang selama proses pengiriman. Prosedur ini bertujuan untuk melindungi muatan semen dari potensi kerusakan akibat faktor eksternal, seperti cuaca maupun kondisi jalan selama perjalanan distribusi, sekaligus memastikan bahwa kualitas produk tetap terjaga hingga sampai ke tangan pelanggan.

8. Timbang *Out* (Timbang Isi)

Setelah proses penerpalan selesai dan truk dinyatakan siap untuk berangkat, tahapan berikutnya yang harus dilalui adalah timbang *out*, yaitu proses penimbangan akhir guna memastikan bahwa muatan semen yang dibawa oleh truk sesuai dengan batas berat yang telah ditentukan oleh perusahaan. Pada tahap ini, kendaraan akan ditimbang secara keseluruhan untuk mengetahui berat aktual muatan yang akan didistribusikan. Jika hasil penimbangan menunjukkan bahwa muatan melebihi batas maksimum yang diperbolehkan atau mengalami *overloading*, maka sistem secara otomatis akan menolak proses pencetakan Surat

Perintah Jalan (SPJ), dan truk tersebut diwajibkan untuk kembali ke area *packer* guna melakukan penyesuaian terhadap jumlah muatan yang dibawa.

Sebaliknya, apabila hasil penimbangan menunjukkan bahwa muatan berada dalam batas toleransi yang telah ditetapkan perusahaan, baik dalam kondisi sedikit lebih rendah (*undermining*) maupun sedikit lebih tinggi (*over tolerance*) namun masih dalam batas wajar, maka proses pencetakan SPJ dapat segera dilakukan tanpa hambatan. Toleransi ini diberlakukan sebagai bentuk fleksibilitas yang tetap memperhatikan aspek keamanan pengangkutan dan kepatuhan terhadap regulasi beban kendaraan.

Setelah SPJ berhasil dicetak sebagai dokumen resmi pengiriman, dokumen SIPS (Surat Izin Pengembalian Semen) yang sebelumnya digunakan dalam proses pendataan dan kontrol distribusi akan langsung diarsipkan. Pengarsipan ini dilakukan untuk keperluan administratif, pelaporan internal, serta sebagai bahan evaluasi dan pelacakan apabila di kemudian hari ditemukan permasalahan dalam proses pengiriman.

9. Cek Muatan

Setelah Truck selesai menjalani proses timbang *out* dan memperoleh Surat Perintah Jalan (SPJ), tahapan berikutnya adalah pemeriksaan akhir di pos keamanan. Pada tahap ini, truk diarahkan untuk keluar dari area timbangan dan menuju pos keamanan (*security post*) guna menjalani proses verifikasi yang bersifat administratif maupun fisik. Pemeriksaan ini bertujuan untuk memastikan bahwa muatan semen yang diangkut telah sesuai dengan data yang tercantum dalam SPJ, baik dari segi jumlah zak, identitas kendaraan, tujuan pengiriman, hingga rute yang akan ditempuh.

Dalam praktiknya, satu unit truk umumnya mampu mengangkut muatan hingga sebanyak 800 zak semen, tergantung pada kapasitas kendaraan dan kebijakan perusahaan mengenai batas angkut. Di pos keamanan, petugas akan melakukan pengecekan menyeluruh terhadap SPJ.

Selain itu, sebagai bagian dari prosedur administrasi dan pengendalian dokumen pengiriman, pengemudi (*driver*) juga diwajibkan untuk menyerahkan dokumen SIPS (Surat Izin Pengembalian Semen) kepada petugas keamanan. Dokumen ini kemudian diarsipkan sebagai referensi dan alat kontrol internal untuk memastikan bahwa seluruh proses pengiriman berjalan sesuai dengan standar operasional yang berlaku di PT Semen Gresik Pabrik Rembang.

10. Truk Menuju Gudang Distributor

Setelah pengecheck-an di pos keamanan, truk tersebut kemudian melanjutkan perjalanan menuju lokasi distributor yang telah ditentukan. Sesampainya di tempat distributor, dilakukan proses verifikasi dan pengecekan pesanan untuk memastikan bahwa seluruh barang yang diterima sesuai dengan rincian yang tercantum dalam dokumen SPJ. Kegiatan ini meliputi pemeriksaan jumlah, jenis, dan kondisi barang, guna menjamin keakuratan pengiriman dan mencegah terjadinya kesalahan atau kehilangan selama distribusi.

Apabila seluruh data dan kondisi barang telah memenuhi standar dan sesuai dengan pesanan, pihak distributor kemudian melakukan proses administrasi dengan menandatangani dokumen SPJ serta memberikan cap stempel resmi sebagai bukti penerimaan barang yang sah. Dokumen yang telah ditandatangani ini menjadi arsip penting sebagai bukti transaksi pengiriman antara pihak pabrik dan distributor.

Proses pengiriman hingga barang sampai ke tangan distributor sepenuhnya menjadi tanggung jawab pihak ketiga yang bergerak di bidang transportasi (SILOG). Selama masa pengiriman, keberadaan dan pergerakan truk dipantau secara real-time menggunakan sistem FIOS (*Fleet Integrated Operation System*) atau melalui aplikasi *web tracking* yang dimanfaatkan untuk menjaga keamanan, ketepatan waktu, serta kelancaran distribusi produk semen tersebut.

11. Pengarsipan SPJ oleh Distributor

Setelah Surat Perintah Jalan (SPJ) ditandatangani dan distempel oleh pihak distributor sebagai bukti sah penerimaan barang, dokumen tersebut kemudian diserahkan kepada pihak SILOG sebagai bagian dari proses administrasi berikutnya. Penyerahan SPJ ini bertujuan untuk memfasilitasi pelaksanaan proses penagihan *Outstanding Amount* (OA) atau jumlah piutang yang belum dibayarkan oleh distributor kepada perusahaan. Dalam tahap ini, pihak SILOG akan melakukan verifikasi dan pendataan terhadap dokumen SPJ sebagai dasar dalam menagih pembayaran atas pengiriman semen yang telah dilakukan.

Setelah proses penagihan selesai dan pembayaran dari distributor diterima, pihak distributor juga akan mengarsipkan dokumen SPJ tersebut sebagai bukti dokumentasi transaksi yang telah diselesaikan. Pengarsipan ini sangat penting untuk keperluan administrasi, audit, dan pelacakan histori penjualan serta pembayaran dalam sistem manajemen perusahaan.

4.2.1.2 Data Realisasi Area Rembang, Blora, dan Cepu atau Indikator Volume Penjualan

Analisis Data memiliki peran penting dalam memahami pangsa pasar, perilaku konsumen, dan kinerja sebuah perusahaan. Dengan memanfaatkan data secara

efektif, perusahaan dapat membuat keputusan yang lebih akurat dan efisien. Selain itu, data juga dapat memberikan wawasan tentang kinerja mitra usaha, membantu dalam pemilihan mitra yang lebih efektif, serta meningkatkan efisiensi dan kualitas layanan. (Galih, S. A. M., & Sukmadewi, R. 2024)

Volume penjualan merupakan hasil akhir dalam bisnis sebuah perusahaan, perusahaan mengharapkan mendapatkan volume penjualan yang tinggi sehingga ketika volume penjualan itu meningkat tentunya profit perusahaan yang didapatkan juga ikut meningkat. PT Semen Gresik Pabrik Rembang melakukan pemasaran atau pangsa pasar di area dekat pabrik. Hal tersebut bertujuan untuk mendapatkan pangsa pasar yang lebih tinggi lagi.

Dalam distribusi PT Semen Gresik Pabrik Rembang terdapat data realisasi, data realisasi merupakan permintaan pelanggan yang telah diselesaikan dengan berjumlah isi muatannya terkhusus pada truk yang menggunakan metode *Fast Truck*. Jika realisasi meningkat tentu akan berpengaruh pada volume penjualan yang ada di perusahaan. Hal tersebut diperkuat oleh informan A-1, sebagai berikut :

“Kalo RembloU itu harus dua kali muat atau 64 ton, kalo yang lainnya kan rata-rata satu kali ritase atau 32 ton. Penerapan nya karna kembali lagi ke pendapatan. Jadi target nya satu truk itu kalo bisa dua sampai tiga ritase. Untuk truk RembloU itu OA nya atau Ongkos Angkut nya kecil dibanding dengan distrik atau area lainnya. Makanya diterapkan itu. Selama ini relatif meningkat untuk ritase karna kan perlakuan berbeda dengan dulu, dilihat dari segi ritase nya juga udah berbeda dengan yang lainnya, apalagi ini prioritas jadi pasti selalu di dahulukan dari proses muat yang lain. Untuk sekarang emang kita udah optimal di *Fast Truck* apalagi baru-baru itu kan kita masih masa percobaan, nah saat ini lebih baik dalam penanganan kendala. Tapi untuk di permintaan emang turun, ngga kayak tahun sebelum awal-awal diterapkan itu 2024. Sehingga itu kan disesuaikan dengan target perusahaan juga mbak biar distrik lain juga seimbang. Dan kita masih terus mencari strategi yang tepat dalam pengelolaan metode ini biar ngga berpengaruh ke distrik lainnya.” (Wawancara 06 Mei 2025)

Pernyataan yang disampaikan informan A-1 menunjukkan bahwa realisasi data disesuaikan dengan permintaan pelanggan, metode yang dilakukan juga sudah optimal dan berpengaruh ke volume penjualan. Tetapi, permintaan nya menurun dibandingkan dengan tahun-tahun sebelumnya. Pernyataan tersebut diperkuat oleh informan A-2, sebagai berikut :

“Rata-rata mencapai target hampir 90% karna saya di lapangan jadi saya tahu gimana padet dan kadang macetnya RembloU muat untuk capai dua ritase itu. Tapi itu disesuaikan dengan permintaan karena target nya juga kan berbeda setiap tahun nya.” (Wawancara 06 Mei 2025)

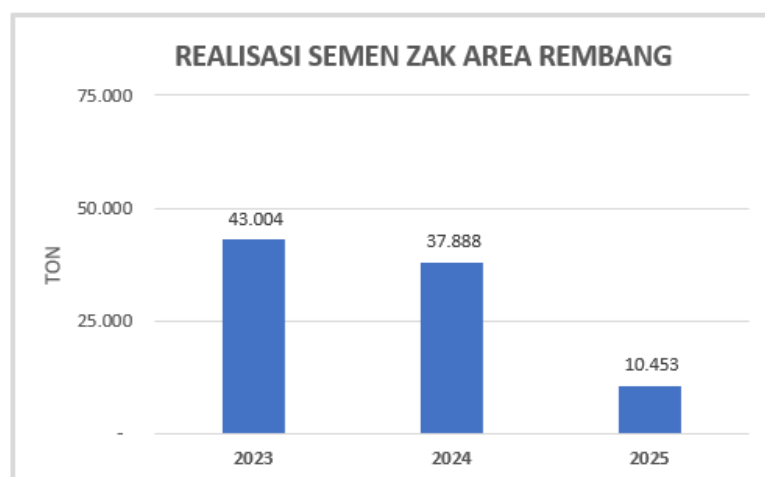
Tidak hanya pihak distribusi saja yang menyebutkan hasil dari metode *Fast Truck* ini diterapkan , tetapi pernyataan juga disampaikan oleh informan A-3, sebagai berikut :

“Sudah mencapai target pastinya kan itu juga bakal buat penjualan nya terus ningkat. Jadi ya tadi karna setiap hari pasti ada aja yang muat truk nya makanya pasti volume penjualan juga ikut dibawa.” (Wawancara 06 Mei 2025)

Selain itu, diperkuat juga oleh informan A-5 sebagai salah satu *driver Truck* Rembang, Blora dan Cepu (RembloU):

“Tentu mencapai dua ritase karna sesuai sama kebutuhan bongkaran aja. Apalagi deket jadi bisa dua kali bongkar.” (Wawancara 06 Mei 2025)

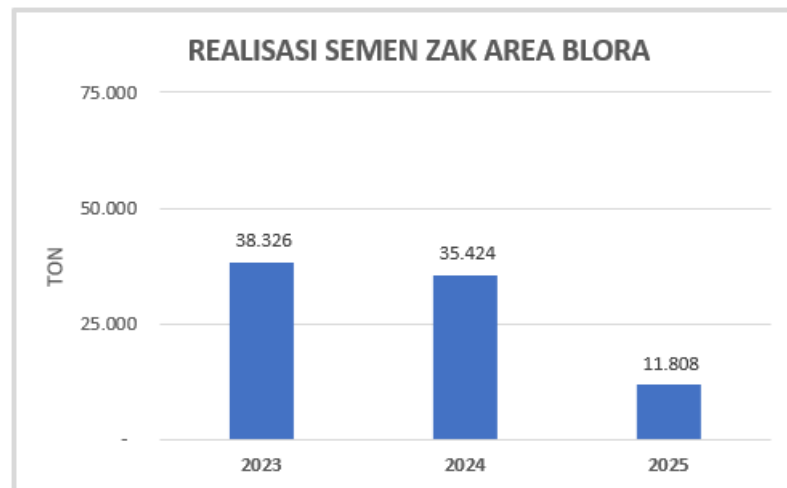
Berikut ini merupakan data realisasi Rembang, Blora dan Cepu dari tahun 2023 (sebelum diterapkan *Fast Truck*) hingga 2025 (setelah satu tahun penerapan metode *Fast Truck*) :



Gambar 4.4 Data Realisasi Semen Zak Area Rembang Tahun 2023 Hingga Tahun 2025

Sumber : Data Yang Diolah Penulis, 2025

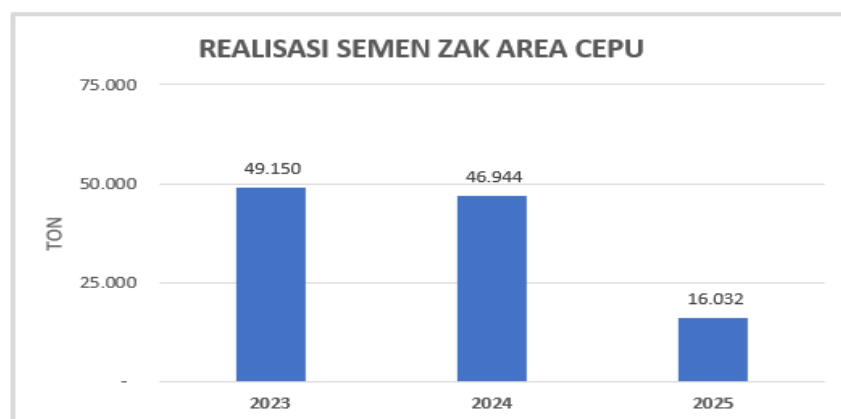
Dalam gambar 4.4 menunjukkan bahwa 2023 menjadi tahun yang memiliki realisasi data yang paling tinggi selama satu tahun dibanding tahun 2024. Data realisasi pada tahun 2023 mencapai 43.004 dengan muatan ton sedangkan 2024 mencapai 37.888 ton. Untuk di 2025 hanya sampai bulan April yang mencapai 10.453. Tentunya perbedaan tersebut dikarenakan adanya perbedaan target pada setiap tahun nya. Target yang berbeda tersebut digunakan untuk menyeimbangkan dengan area lainnya yang tidak menerapkan metode *Fast Truck*. Tentunya, dengan diagram di atas dapat dilihat perbandingan per setiap tahunnya



Gambar 4.5 Data Realisasi Semen Zak Area Blora Tahun 2023 hingga Tahun 2025

Sumber : Data Primer, 2025

Dalam gambar 4.4 menunjukkan bahwa 2023 menjadi tahun yang memiliki realisasi data yang paling tinggi selama satu tahun dibanding tahun 2024. Data realisasi pada tahun 2023 mencapai 38.326 dengan muatan ton sedangkan 2024 mencapai 35.424 ton. Untuk di 2025 hanya sampai bulan April yang mencapai 11.808. Secara penyebaran pemasaran, Rembang dan Blora ditargetkan lebih banyak pengirimannya dibandingkan dengan Cepu.



Gambar 4.6 Data Realisasi Semen Zak Area Cepu Tahun 2023 Hingga Tahun 2025

Sumber : Data Primer, 2025

Dalam gambar 4.6 menunjukkan bahwa 2023 menjadi tahun yang memiliki realisasi data yang paling tinggi selama satu tahun dibanding tahun 2024. Data realisasi pada tahun 2023 mencapai 49.150 dengan muatan ton sedangkan 2024 mencapai 46.944 ton. Untuk di 2025 hanya sampai bulan April yang mencapai 16.032.

Dari data realisasi Rembang, Blora dan Cepu dapat disimpulkan bahwa permintaan pelanggan tertinggi ada pada area Rembang dan Blora dibandingkan dengan Cepu, hal tersebut dikarenakan jarak tempuh Cepu yang lebih jauh daripada Rembang dan Blora. Sehingga jika dilihat secara masing-masing diagram Rembang dan Blora lebih rendah dari Cepu. Tetapi, permintaan penjualan Blora dan Rembang dijadi satu sehingga Cepu masih memiliki angka permintaan yang lebih rendah dibanding kedua area tersebut. Pengoptimalan penjualan terus dilakukan perusahaan guna menaikkan pangsa pasar yang lebih luas.

Pernyataan tersebut juga diperkuat oleh penelitian yang telah dilakukan oleh Galih, S. A. M., & Sukmadewi, R. (2024) menunjukkan bahwa proses dalam distribusi yang maksimal perlu mempertimbangkan analisis proses distribusi hingga analisis data. Dengan analisis keduanya, perusahaan dapat menentukan dan mengambil Keputusan yang tepat dalam proses bisnisnya untuk meningkatkan operasional perusahaan agar mendapatkan hasil akhir yaitu kepuasan pelanggan. Selain itu dengan melalui pengoptimal alur distribusi juga perusahaan dapat tetap bersaing dan membangun citra nama di pasar yang saat ini semakin terus berkembang.

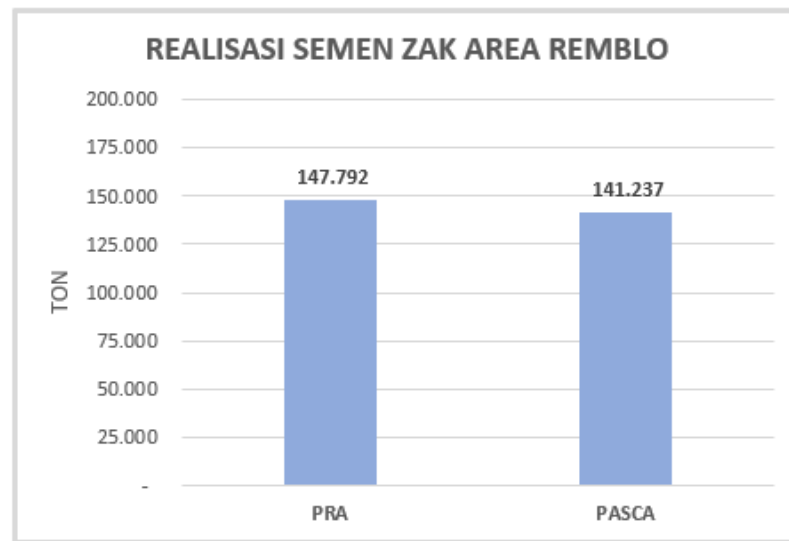
4.2.2 Identifikasi Transportasi

4.2.2.1 Implementasi Metode *Fast Truck*

Metode *Fast Truck* dirancang dengan tujuan utama untuk mempercepat proses distribusi semen, khususnya pada tahap proses pemuatan, sehingga diharapkan dapat meningkatkan efisiensi dan efektivitas dalam pengiriman produk. Dengan penerapan metode *Fast Truck* ini, perusahaan berupaya untuk mempercepat waktu pengiriman, yang pada gilirannya akan berkontribusi pada peningkatan ritase atau volume penjualan semen. Metode ini mulai diterapkan oleh perusahaan pada tahun 2023 sebagai bagian dari inovasi strategis yang bertujuan untuk memenuhi kebutuhan pasar yang semakin meningkat.

Tentunya, target yang ingin dicapai oleh perusahaan melalui penerapan metode ini akan bervariasi, tergantung pada kondisi dan kebutuhan spesifik dari masing-masing area distribusi. Dengan adanya metode *Fast Truck*, diharapkan semua pihak yang terlibat dalam proses distribusi, termasuk para driver, pihak ketiga yang bertanggung jawab atas transportasi, serta tim unit *palletizer*, dapat memaksimalkan kinerja mereka dalam menjalankan proses distribusi. Hal ini diharapkan tidak hanya akan mempercepat pengiriman, tetapi juga meningkatkan kepuasan pelanggan dan memperkuat posisi perusahaan di pasar semen.

Berikut ini perbandingan data, setelah diterapkan nya metode *Fast Truck* :



Gambar 4.7 Data Realisasi Metode *Fast Truck* Semen Zak Area Rembang, Blora dan Cepu PT Semen Gresik Pabrik Rembang

Sumber : Data Primer, 2025

Dari data realisasi pada gambar 4.7 menunjukkan bahwa sebelum diterapkan nya metode *Fast Truck* lebih tinggi dibanding setelah diterapkan metode *Fast Truck*. Sebelum diterapkan nya metode data realisasi mencapai 147.792 ton dan setelah diterapkan mencapai 141.237 ton. Perbandingan atau perbedaan keduanya mencapai 6.555 ton (4.44%). Hal tersebut karena pada tahun 2023 permintaan penjualan lebih tinggi dibandingkan tahun 2024.

Selain itu untuk persediaan stok semen untuk area prioritas juga dilakukan perusahaan, hal tersebut dari pernyataan informan A-1 :

“Persediaan *stock* itu ada untuk semen, jadi untuk pemuatan di hari minggu dan senin itu *palletizer buffer* untuk prioritas RembloU. Jadi Truck muat itu dari *packer*, kalo RembloU nya itu langsung yang dari buffer sih mbak. Karna balik lagi, RembloU menjadi prioritas nya dan proses muat nya lebih singkat. Kalo dari mesin *packer* kan bisa mencapai 30 menit, kalo *buffer* itu cukup 10 menit - 15 menit.” (Wawancara 06 Mei 2025)

Pernyataan di atas juga diperkuat oleh informan A-2 :

“Jadi kalo buat hari minggu sama senin itu nanti ada *buffer* namanya atau *stock* semen yang di khusukan untuk RembloU. Tapi kalo truk lainnya itu nanti lari nya ke produksi langsung jadi ngga make yang *buffer*.” (Wawancara 06 Mei 2025)

4.2.2.2 Kapasitas Armada

Armada menjadi bagian paling penting dalam proses distribusi karena armada melakukan pengiriman barang karena untuk mengangkut muatan yang diangkut dari pabrik menuju ke tangan akhir konsumen. Namun, perusahaan sering mengalami kendala pada armada karena kapasitas armada yang diberikan oleh SILOG terbatas. Yang awal mula nya lima belas truk ,kini hanya sembilan truk saja. Tentunya hal tersebut menjadi permasalahan dalam distribusi, dengan peningkatan penjualan di area khusus. Hal tersebut nantinya akan menjadi hambatan jika tidak truk sedang mengalami perbaikan atau pemeliharaan. Berikut ini data truk yang ditujukan ke arah Rembang, Blora dan Cepu:

Tabel 4.1 Data Kapasitas Truk Yang Tersedia Untuk Area Rembang, Blora dan Cepu (RembloU)

No	Nomor Polisi	Nama Driver	Nomor Pin Truk	Kota Tujuan
1	S8661UF	Moh. Mujiono Vufa	T613	Rembang
2	S9771UH	Akhmad Zaenun Vufa Pallet	T565	Rembang
3	S8940UE	Irfan Zamrudi	T686	Blora
4	S9796UH	M Didik Irawati Vufa	T551	Blora
5	S8706UF	Muslih Vufa	T619	Cepu
6	S8471UF	Pasir Vufa	T620	Cepu
7	S8571UF	Ali Mustofa Vufa	T621	Cepu
8	S9212UH	Anton Susilo Vufa	T1004	Cepu
9	S8321UF	Eko Dadik Fitrianto Palet	T618	Blora

Sumber: Data Primer, 2025

Dari gambar 4.8 menunjukkan terdapat sembilan truk aktif dengan dua truk menuju Rembang, tiga menuju Blora dan empat menuju Cepu. truk arah Rembang dan Blora lebih banyak dibandingkan dengan Cepu. Hal tersebut karena Ceppu jaraknya lebih jauh dari area pabrik.

Ketentuan kapasitas armada ini disesuaikan dengan OA (Ongkos Angkut) yang minimum. Sehingga, SILOG menentukan hanya sembilan truk saja untuk menuju gudang distributor.

Pernyataan tersebut dihasilkan dari wawancara kepada informan A-1, A-3, dan A-4 :

“Kalo waktu tempuh itu maksimal nya kan 30km/jam jadi sama aja, jadi jarak tempuh nya sama. Mungkin waktu yang dibutuhkan ke pabrik lebih cepat karena semangat dari *driver* kan ada. Untuk truk RembloU itu OA nya atau Ongkos Angkut nya kecil dibanding dengan distrik atau area lainnya.” (Informan A-1). (Wawancara 06 Mei 2025)

“Terus juga kan di maksimalin ke Rembang dan Blora karna dekat pabrik terus dia juga OA (Ongkos Angkut) nya kecil tapi kalo bolak balik juga lumayan. Untuk Truck, disini saya udah punya cadangan untuk *driver* yang berhalangan kayak semisal sakit gitu. Jadi ada tiga *driver* cadangan, Sembilan *driver* inti nya. Kalo disini kan *driver* nya masih vendor tapi jadi satu vendor aja yaitu vufa. Kalo buat truk lagi perbaikan biasanya satu hari untuk *service* tapi kalo perbaikan besar itu nanti diganti unit lain.” (Informan A-3).

“Harapannya ini bisa dijadikan acuan untuk pengiriman pengiriman lainnya. Menimalisir OA, untuk memperhemat rute pengiriman. *Fast Truck* itu efisiensi biaya juga, semisal tarif per ton nya 100 ribu tapi dengan *Fast Truck* ini karna kelebihan utilitas ini jadi bisa dipangkas menjadi 90 atau 80.” (Informan A-4). (Wawancara 06 Mei 2025)



Gambar 4.8 Pemeliharaan Armada Yang Dilakukan Jasa Transportasi

Sumber : Data Sekunder, 2025

Pada Gambar 4.8 memperlihatkan contoh konkret dari kegiatan pemeliharaan armada yang rutin dilakukan oleh pihak SILOG sebagai bagian dari upaya menjaga dan memastikan bahwa seluruh truk yang digunakan dalam proses distribusi. Pemeliharaan ini mencakup serangkaian pengecekan dan perawatan teknis secara berkala yang bertujuan untuk mencegah terjadinya kerusakan atau gangguan selama pengiriman, sehingga dapat menjamin kelancaran distribusi produk semen dari pabrik menuju pelanggan. Dengan demikian, tindakan pemeliharaan armada yang dilakukan oleh SILOG merupakan salah satu aspek penting dalam manajemen logistik yang berkontribusi terhadap efektivitas dan efisiensi sistem distribusi secara keseluruhan. identifikasi regulasi atau kebijakan

Tentunya dalam setiap perusahaan memiliki kebijakan atau peraturan tersendiri dalam menjalankan bisnis usahanya. Pihak-pihak yang terkait dalam proses distribusi PT Semen Gresik Pabrik Rembang tentunya harus mengikuti kebijakan yang berlaku. Jika menyimpang dari peraturan atau ketentuan tersebut tentunya ada resiko yang ditanggung. Khususnya dalam proses distribusi di semen diberlakukan wajib memakai APD di tempat-tempat zona merah contohnya proses produksi, proses muat. Selain itu, untuk truk diwajibkan membawa pallet sebagai jaminan keamanan produk yang akan diangkut oleh *driver* dan harus bawa terpal juga. Pernyataan tersebut dijelaskan dalam wawancara kepada informan A-1 :

“Kalo di distribusi itu paling diwajibkan ada pallet ya untuk keamanan produk baik RembloU maupun non RembloU, tapi semisal di armada itu pasti ada kebijakannya sendiri kayak stiker khusus RembloU atau *driver* khusus. Kalo pabrik cuma pallet terus terpal kan pasti ada dari transportasi sama pake APD itu, dan kalo selebihnya transportasi diserahkan ke transporter.” (Wawancara 06 Mei 2025)

Pernyataan di atas menjelaskan ketentuan atau peraturan dalam proses distribusi, diperkuat juga oleh informan A-3 dan A-4, sebagai berikut:

“Jadi kalo semisal kebijakan dari sini itu ada stempel wajib di setiap truk itu sebagai tanda kalo truk itu baru datang dan patokan nya tahun pembuatan unit maksimal di 2005, itu bisa masuk. Untuk perawatan Kembali ke mitra masing-masing. Jadi kapan waktu untuk pengecekan, pemeliharaan. Dan masih layak. Kalo silog sendiri ada tim *checking* kendaraan sendiri. Untuk bulanan sesuai kilometer itu ada dari tim kendaraan. Pasti mitra itu ada ketentuan nya sendiri. Terus wajib make APD sama di atas truk itu udah ada pallet sama terpal.” (Informan A-3). (Wawancara 06 Mei 2025)

“Kalo semisal ketentuan paling tahun produksi mobil, terus terpal sama APD itu sih mbak. Biar aman juga kan semen nya nanti.” (Informan A-4). (Wawancara 06 Mei 2025)

Berikut ini contoh stempel Nopin (Nomor Pin Truk) atau tanda pada truk yang sesuai ketentuan :



Gambar 4.9 Dokumentasi Stempel Nopin (Nomor Pin Truk) Yang Tertempel Di Bagian Pintu Truk

Sumber : Data Sekunder, 2025

Pada Gambar 4.9 memperlihatkan adanya tanda atau indikator keamanan yang menandakan bahwa truk dalam kondisi layak dan siap digunakan untuk operasional. Tanda ini berfungsi sebagai verifikasi visual terhadap kelayakan dan kesiapan truk sebelum digunakan dalam proses distribusi. Khususnya untuk truk yang dialokasikan pada metode *Fast Truck*, terdapat perhatian dan perlakuan khusus dalam hal pemeliharaan serta pengecekan rutin guna memastikan performa

kendaraan tetap optimal dan dapat menjalankan tugas distribusi secara maksimal. Perlakuan khusus tersebut mencakup pemeriksaan teknis berkala, perawatan mesin, serta pemantauan kondisi operasional truk untuk meminimalisir risiko kerusakan yang dapat menghambat kelancaran pengiriman produk.

Pernyataan hasil wawancara tersebut selaras dengan penelitian terdahulu yang dilakukan oleh Cahyani, A.D., dkk.(2024) yang menunjukkan bahwa keterbatasan armada juga menjadi hal yang penting dalam sebuah perusahaan dan perlu dipertimbangkan. Karena hal tersebut akan berpengaruh terhadap keberjalanan proses distribusi yang ada di perusahaan. Dan menjadi faktor kendala pada proses pengiriman permintaan sedang meningkat. Keberhasilan dalam pengoptimalan sebuah proses distribusi dapat dilihat dari memenuhi permintaan pelanggan dapat melalui peningkatan pelayanan.

4.2.3 Kendala Internal

4.2.3.1 Analisis Rute Distribusi

Rute distribusi merupakan salah satu komponen penting dalam proses pengiriman barang, khususnya dalam konteks distribusi semen. Penentuan rute distribusi yang tepat sangat penting karena jarak tempuh yang telah ditentukan dapat mempermudah para *driver* dalam menjalankan tugas pengiriman mereka. Dengan adanya rute yang jelas, *driver* dapat merencanakan perjalanan mereka dengan lebih efisien, sehingga waktu pengiriman dapat diminimalkan dan risiko keterlambatan dapat dikurangi.

Namun, meskipun telah ditetapkan rute distribusi yang optimal, masih terdapat sejumlah *driver* yang memilih untuk menggunakan rute mereka

sendiri. Pilihan ini dapat menimbulkan berbagai risiko, termasuk kemungkinan terjadinya kecelakaan atau insiden lainnya selama perjalanan. Dalam hal ini, risiko yang muncul akibat penggunaan rute alternatif tersebut sepenuhnya ditanggung oleh *driver*, yang dapat berakibat pada kerugian finansial atau konsekuensi lainnya. Hal tersebut juga yang menjadikan *driver* telat masuk ke dalam pabrik.

Pernyataan tersebut dijelaskan dalam wawancara dengan informan A-1 dan A-4 :

“Kalo *driver* tidak dipermasalahkan yang penting Truck itu sudah terdaftar, biasanya paling sering kita kasih teguran atau evaluasi ke transportir itu ya telat masuk ke pabrik sampe ke 2 jam. Kok *driver* ini dan nopol sekian belum masuk pabrik dan sering diulangi akhirnya sama silog itu dikasi teguran ke *driver*.” (Informan A-1). (Wawancara 06 Mei 2025)

“Sebenarnya rute itu sudah di tentukan dari sini (jasa transporter) tapi di luar rute itu dari driver nya sendiri. Kalo ada insiden apapun karena tidak mengikuti aturan perusahaan biasanya driver menghubungi. *Driver* ini mencari jalan cepat tapi tidak tahu kondisi nya aman atau tidak. Kalo penentuan rute perusahaan kan sudah pasti jelas rute nya. “ (Informan A-4). (Wawancara 06 Mei 2025)

Selain itu, *driver* juga diberikan ongkos angkut yang mencakup biaya parkir dan biaya lainnya. Namun, seringkali *driver* menggunakan dana yang dialokasikan untuk biaya parkir tersebut untuk keperluan pribadi mereka. Akibatnya, banyak *driver* yang memilih untuk memarkir kendaraan mereka di lokasi yang dekat dengan pabrik, meskipun tidak di area pabrik itu sendiri. Hal ini disebabkan oleh fakta bahwa PT Semen Gresik Pabrik Rembang tidak menyediakan fasilitas parkir untuk metode *Fast Truck* yang diterapkan. Karena perusahaan distribusi sudah menerapkan bahwa untuk Truck area prioritas harus tepat waktu.

Pernyataan tersebut juga diungkapkan oleh informan A-3, A-4 dan A-5 :

“Semisal *driver* mengambil rute di luar rute yang ditentukan itu menjadi tanggung jawab dari *driver* nya sendiri atau mitra yang mengurus bukan tanggung jawab dari SILOG (transporter). *Driver* itu suka nya yang lancar, dapet sangu terus uang kan. Meskipun jarak jauh tapi sangu nya banyak tapi dia nggak enak. Lebih suka nya yang sedikit tapi lancar. Sedikit sedikit kalo beberapa kali juga kan lumayan mbak itu. ” (Informan A-3). (Wawancara 06 Mei 2025)

“Kalo untuk parkir itu tergantung akan bongkar dimana, kalo *Fast Truck* Rembang itu biasanya di silog atau di samping KWSG Rembang yang pom bensin, kalo Blora dan Cepu tergantung dia asal mana. Kalo Cepu berarti di Cepu, kalo Blora ya berarti Blora. Kalo di area deket *plant* ga sampai ke Blora kota. Karena parkiran khususnya itu nggak ada, jadi *driver* milih parkir tu lebih nyaman dan aman jika dekat arah pulang mereka agar kalo mau muat lagi lebih gampang. Apalagi untuk *Fast Truck* ini kan minim OA (Ongkos Angkut) nya jadi untuk menimalisir pengeluaran makanya *driver* yang murah, dekat rumah, nggak nginep di gudang dan bongkar nya cepet. Mungkin untuk *Fast Truck* kurang lebih nya kayak gitu. Jadi untuk *press budget* juga kan jadi lebih milih *driver* yang asal sini. Rute itu biasanya keluar dari SO yang muncul sendiri, semisal ada rute baru nanti OA (Ongkos Angkut) nya disesuaikan oleh SI (Semen Indonesia) lalu diolah oleh pengadaan silog (transporter) hingga nanti nya kan ditawarkan ke mitra jadi seperti itu alurnya. Dari OA (Ongkos Angkut) yang ditawarkan SI (Semen Indonesia) ke mitra endingnya seperti itu.” (Informan A-4). (Wawancara 06 Mei 2025)

“Untuk RembloU itu rata-rata domisili yang deket pabrik, kayak semisal saya asli Blora biasanya saya ditugaskan ke Blora. Karna nanti untuk parkir mobil itu belum ada parkiran khususnya jadi tanggung jawab saya. Dan kantor (silog) ngasih ongkos sudah semuanya tapi biar saya dapet pendapatan lebih makanya saya kadang parkir di tempat yang lebih aman.” (Informan A-5). (Wawancara 06 Mei 2025)

Berikut ini merupakan contoh keterangan keterlambatan yang dilakukan

driver Ketika memasuki pabrik :



Gambar 4.10 *Driver* Telat Datang Ke Pabrik PT Semen Gresik Pabrik Rembang Yang Dilihat Dari FIOS *Driver*

Sumber : Data Sekunder, 2025

Dari gambar 4.10 menunjukkan bahwa ada beberapa faktor yang menyebabkan pengemudi terlambat tiba di pabrik. Salah satu faktor utama yang berkontribusi terhadap keterlambatan ini adalah lokasi parkir yang tidak terletak di area pabrik. Ketika *driver* memarkir kendaraan mereka di tempat yang jauh dari pabrik, waktu yang dibutuhkan untuk berjalan menuju pabrik menjadi lebih lama, sehingga dapat menyebabkan keterlambatan dalam proses pengiriman.

Di samping itu, faktor lain yang juga berpengaruh terhadap keterlambatan adalah ketersediaan pallet yang diperlukan untuk memuat barang. Pallet memiliki peran yang sangat penting dalam proses pengiriman, karena berfungsi untuk menampung dan memudahkan pengangkutan barang. Apabila pengemudi tidak mendapatkan pallet sebelum tiba di pabrik, mereka akan mengalami penundaan dalam proses pemuatan, yang pada gilirannya akan menyebabkan keterlambatan dalam pengiriman.

Penerapan Metode *Fast Truck*, pengiriman harus dilakukan tepat waktu, dan tidak ada ketentuan untuk menginapnya kendaraan di area pabrik. Oleh karena itu, pengemudi diharapkan untuk mematuhi jadwal yang telah ditentukan agar proses distribusi dapat berjalan dengan lancar dan efisien, serta untuk meminimalkan potensi masalah yang dapat timbul akibat keterlambatan atau penggunaan rute yang tidak sesuai. Dengan demikian, pengelolaan rute distribusi yang baik dan kepatuhan terhadap prosedur yang telah ditetapkan sangatlah penting untuk keberhasilan operasional perusahaan.

4.2.3.2 Human Error

Human error merupakan tindakan yang dilakukan oleh individu yang tidak sesuai dengan prosedur yang ditetapkan, yang dapat berdampak pada efektivitas, keselamatan, dan kinerja suatu sistem. Kesalahan ini dapat disebabkan oleh faktor-faktor yang berkaitan dengan individu maupun sistem itu sendiri. Namun, sebagian besar kesalahan manusia sering kali berasal dari tindakan karyawan. Karyawan berperan sebagai elemen kunci dalam merencanakan dan melaksanakan berbagai aktivitas. Di sisi lain, sumber daya manusia juga dapat menjadi penyebab keterlambatan dalam proses pengiriman barang distribusi.

Pernyataan tersebut dijelaskan dalam wawancara dengan A-1, A-2, A-4 dan A-5” :

“Untuk *driver* yang complain di *palletizer* itu karna di salip sama truk RembloU. Atau *driver* nya ngantuk semisal di konfirmasi oleh perusahaan atau SILOG *driver* nya ngga ada respon. Terus yang ngga diharapkan itu karena armada nya seperti ban pecah, mogok atau lainnya. Kadang juga *driver* masih kurang paham sama sistem baru ini.” (Informan A-1). (Wawancara 06 Mei 2025)

“Kendalanya di lapangan ini istilahnya *drivernya* sering bertengkar. Kalo lancar gapapa tapi kalo macet itu bingung, karena kadang ada *driver* lain yang *complain* udah satu hari. Jadi supir tuh emosi. ” (Informan A-2). (Wawancara 06 Mei 2025)

“Tapi beberapa *driver* memang sudah semuanya di *coaching* untuk setiap kinerja nya apalagi buat penerapan ini semisal ada laporan dari perusahaannya gitu kalo *driver* ribut dan lainnya itu bakal kita kenakan sanksi atau peringatan,tapi selain itu juga masih ada beberapa kendala di luar. Cuaca juga bisa mempengaruhi. Biasanya kalo kendala atau insiden itu terjadi di luar pabrik, karena semisal di dalam pabrik itu kan ada pemantauan dari tim bahkan dari awal masuk truk semisal udah nggak sesuai aturan itu akan kena sama satpam di pabrik. Ada kejadian di luar pabrik bukan kesalahan driver atau unit nya tapi biasanya dari luar atau truk lain yang menyebabkan kecelakaan dan lain sebagainya.” (Informan A-4). (Wawancara 06 Mei 2025)

“Kalo semisal *driver* itu biasanya ribut di antrean pas proses muat si mbak, tapi ini udah peraturan. Mau gimana lagi, harus ngikutin. Ribut nya ya tentang di duluin truk kayak kita khusus *Fast Truck* gini. Karena emang kita juga nggak ada pelatihan khusus *driver* nya, paling di choacing atau kasi pembekalan aja si. Karena kan nanti di proses muat *tuh* ada yang mantau juga dari SILOG nya.” (Informan 5) (Wawancara 06 Mei 2025)

Pernyataan tersebut menunjukkan bahwa adanya kurang pemahaman driver lain terhadap kebijakan atau aturan yang sudah diterapkan terkait sistem baru. Hal lainnya juga dikarenakan kelalaian dari driver.

4.2.4 Kendala Eksternal

4.2.4.1 Penggunaan SAP atau Gmaps *Tracking* metode *Fast Truck*

Teknologi informasi memainkan peran penting dalam meningkatkan efisiensi dan efektivitas proses distribusi. Salah satu metode yang digunakan dalam pengelolaan distribusi adalah metode *Fast Truck*, yang memanfaatkan sistem pelacakan seperti SAP (*System Application and Data Product in Data Processing*) dan Gmaps (*Google Maps*) untuk memantau dan mengelola pengiriman barang secara *real-time*. Penggunaan kedua sistem ini bertujuan untuk meningkatkan transparansi, akurasi, dan kecepatan dalam proses distribusi.

Pernyataan tersebut dijelaskan dalam wawancara dengan A-1, A-4 dan A-5 :

“SAP ada yaitu FIOS yang dikendalikan SILOG (transporter) untuk di luar pabrik nya, kalo kita (distributor) itu ngelihat nya dari SAP yang *shipment management* untuk mengetahui proses yang di pabrik. Kalo *palletizer* (proses muat) ngga ada SAP nya, dia hanya tahu truk datang, status berapa, kalo udah disana kan status 50 tapi ngga ada keterangan atau pemantauan nya nanti tiba-tiba udah status 70. Makanya maksimal waktu dari truk datang itu kan dua jam. Kalo info secara keseluruhan itu kan dari kita (Unit *Shipment Management*).” (Informan A-1). (Wawancara 06 Mei 2025)

“Untuk *check* keberadaan unit, ini ada contoh unit yang sudah selesai bongkar dan kembali ke arah pabrik. Dari mulai muat sampai bongkar itu akan di *track by system* dan kita melakukan pemantauan. Kalo nanti ada kendala atau waktu pengiriman melebihi penentuan waktu yang ditentukan, baru nanti kita *cross-check* ke *driver. by system* ini Namanya FIOS dan nanti ada keterangan juga apakah sudah sampai tujuan, lagi muat atau proses perjalanan. Tapi kadang nge *stuck* di satu titik dan nggak gerak.” (Informan A-4). (Wawancara 06 Mei 2025)

“Sistemnya kadang *error* terus di aplikasi masih belum berhasil kayak masih gagal karna jaringan. Di area sini susah sinyal, harusnya FIOS udah berhasil. Kalo di FIOS belum berhasil ya harus nunggu dulu. Keterangan berhasil untuk bisa ke timbang *in*.” (Informan A-5). (Wawancara 06 Mei 2025)

Dari hasil wawancara kepada beberapa informan tersebut menunjukkan bahwa masih adanya terjadi kendala pada teknologi yang digunakan terutama pada aplikasi pemantauan atau pelacakan transportasi dan tidak tersedianya aplikasi pada bagian proses muat sehingga aktivitas yang ada di dalam proses muat tidak bisa diketahui melalui *software*. Hal tersebut dikarenakan jaringan yang kurang mendukung, sistem yang *error* dan lainnya.

Berikut ini merupakan SAP (*System Application and Data Product in Data Processing*) yang digunakan PT Semen Gresik Pabrik Rembang :

Shipment Management

Org Management

- 3000-PT SEMEN PADANG
- 5000-SEMEN GRESIK
- 7000-PT.SEMEN INDONESIA
- 7900-MD SEMEN INDONESIA

Plant Management

- 5401-CP REMBANG

Transaction

- 01. master truk fot
- 04. master sni
- 06. kontrol konveyor
- 06. setting auto loader
- 100. spj multi ics
- 107. reprint spj
- 19. update bag material
- 2. entri stock silo.
- 20. antri truk
- 21. approval safety induction
- 21. approve matching
- 21. entri spps
- 22. matching kota 2014
- 23. matching alamat 2014
- 24. matching alamat 2016

Detail Release Shipment

License Plate : District :

No. Shipment : Sub-District :

Date : 06-05-2025 s.d. 06-05-2025 Distributor :

Confirmation Sales : ☐ Expeditur :

No. SO : s.d. Material :

Status : 70.Complete Unit : -All-

Type Order : Select Type Order Shift : All Shift

Incoterm : Route :

KD.SLoc : Pallet : All

Type Truck

Gambar 4.11 Dashboard Laman *Shipment Management* 05 Realisasi Distribusi Semen PT Semen Gresik Pabrik Rembang
Sumber : PT Semen Gresik Pabrik Rembang,2025

Pada Gambar 4.11 menggambarkan penggunaan sistem SAP (*Systems, Applications, and Product in Data Processing*) yang diterapkan oleh perusahaan distribusi yaitu *Shipment Management* ini untuk mengelola seluruh aktivitas distribusi secara menyeluruh. Melalui SAP tersebut, berbagai data operasional yang berkaitan dengan proses distribusi dapat dipantau dan diakses secara *real-time*, memungkinkan perusahaan untuk melakukan pengawasan yang akurat dan pengambilan keputusan yang cepat berdasarkan informasi terkini. Implementasi SAP ini memberikan kemudahan dalam pengelolaan data, meningkatkan transparansi proses distribusi, serta mendukung efisiensi operasional di seluruh jaringan distribusi perusahaan.

Berikut ini merupakan FIOS (*Fleet Integred Operated System*) yang digunakan PT Semen Indonesia Logistik (SILOG) :

Filter

Tanggal

Penugasan

SO

Start Date:

31/05/2025

End Date:

31/05/2025

Plant:

Pilih Plant ...

Show Data

Order Carcon

Export XLSX

Export CSV

Drag a column header here to group by that column

Q Enter text to search...

☐	Info	Tanggal	Order No.	Tgl Penugasan	Customer	Kode Plant	Kode Plant SO	Lokasi Muat	Kota Plant	Lokasi Bongkar	Kode Lokasi Shipto	Kode Shipto	Flag Sangu ...	Kota Shipto	Kode Shipto SIG	Fi
								REMBANG								
☐	More Info	06/05/2025	0013689541	31/05/2025	SEMEN INDONESIA (PERSER...	5401	7911	CP REMBANG	REMBANG	GUD SEP KUDUS	LOK23111759	27402001000	☐	KUDUS	27402001000	G
☐	More Info	06/05/2025	0013689588	31/05/2025	SEMEN INDONESIA (PERSER...	7994	7911	CP REMBANG MERDEKA	REMBANG	GUD SEP AMBARAWA	LOK231110074	27402000000	☐	AMBARAWA	27402000000	G
☐	More Info	06/05/2025	0013690110	31/05/2025	SEMEN INDONESIA (PERSER...	5401	7911	CP REMBANG	REMBANG	GUD SEP JEPARA	LOK23111293	27401100000	☐	JEPARA	27401100000	G
☐	More Info	06/05/2025	0013690270	31/05/2025	SEMEN INDONESIA (PERSER...	5401	7911	CP REMBANG	REMBANG	GUD SEP AMBARAWA	LOK231110074	27402000000	☐	AMBARAWA	27402000000	G
☐	More Info	06/05/2025	0013690447	31/05/2025	SEMEN INDONESIA (PERSER...	5401	7911	CP REMBANG	REMBANG	GUD SEP SALATIGA	LOK24080381	27408200000	☐	SALATIGA	27408200000	G

Gambar 4.12 Dashboard laman FIOS Transportasi Semen PT Semen Indonesia Logistik
Sumber : PT Semen Gresik Pabrik Rembang,2025

Gambar 4.12 memperlihatkan implementasi sistem SAP (*Systems, Applications, and Product in Data Processing*) yang digunakan oleh perusahaan transportasi, khususnya dalam pengoperasian aplikasi FIOS (*Fleet Integrated Operation System*). Sistem ini berfungsi sebagai platform terintegrasi yang memungkinkan perusahaan untuk memantau dan mengelola armada transportasi secara real-time. Dengan penggunaan SAP FIOS, proses pelacakan kendaraan, penjadwalan pengiriman, serta pengelolaan data operasional dapat dilakukan secara efisien dan akurat, sehingga meningkatkan kinerja distribusi dan memastikan pengiriman barang tepat waktu sesuai dengan standar yang ditetapkan.

Pernyataan tersebut diperkuat dalam teori kendala, Menurut Kurniawan Budi (2017), TOC (*Theory of Constraints*) adalah metode yang digunakan untuk meningkatkan aktivitas manufaktur maupun *non*-manufaktur secara berkelanjutan, dengan pendekatan berpikir yang dimulai dari pengakuan bahwa semua sumber

daya terbatas. Batasan tersebut disebut *constraint* (kendala), yang dapat dikendalikan untuk meningkatkan kinerja melalui proses identifikasi dan pemanfaatan kendala secara optimal, yang kemudian diulang terus-menerus hingga kendala tersebut dapat dihilangkan.

Pernyataan terkait kendala tersebut diperkuat dari penelitian terdahulu yang dilakukan oleh Hansen dan Mowen (2013) bahwa kendala di klasifikasikan menjadi dua macam yaitu kendala internal dan eksternal. Kendala internal perusahaan berasal dari hal yang ditemukan dalam perusahaan contohnya tenaga kerja atau sumber daya manusia. Selain itu, kendala eksternal perusahaan berasal dari faktor luar antara lain cuaca, tempat daerah, permintaan pasar dan lainnya.

4.2.5 Solusi Kendala Dalam Optimasi Distribusi PT Semen Gresik Pabrik Rembang

Berdasarkan penjelasan di atas, berikut ini dijelaskan berbagai solusi yang diusulkan untuk mengatasi permasalahan tersebut yang dihadapi dalam penerapan Metode *Fast Truck* pada proses distribusi, diantaranya :

4.2.5.1 Solusi Kendala Internal

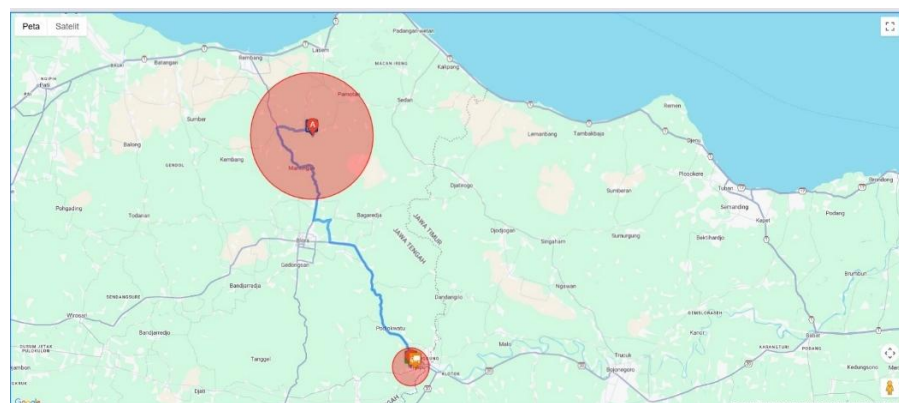
4.2.5.1.1 Solusi Rute Distribusi

Solusi untuk rute distribusi yang efektif melibatkan pemantauan secara berkala terhadap posisi dan kinerja *driver*. Dengan menggunakan teknologi pelacakan yang canggih, perusahaan dapat mengetahui lokasi pengemudi secara *real-time*, yang memungkinkan staf OE (*Operasional Eksekusi*) untuk memantau perjalanan pengemudi dan memastikan bahwa mereka mengikuti rute yang telah ditentukan

Pernyataan tersebut dijelaskan dalam wawancara dengan A-4 dan A-5 :

“Dulu itu ada *track* yang ditentukan dari *google* nya bukan dari kita. Jadi otomatis dari *google*,tapi sekarang sudah melalui aplikasi sendiri. Jadi harapan nya dengan adanya aplikasi ini melalui keterangan warna itu kita lebih mendeteksi atau memantau truk nya. Biru itu *track* parkir, nanti ada keterangan warna lainnya. Jadi truk ini sebenarnya sesuai jalur atau tidak. Contoh Ketika mau ke lasem ada rute yang sudah ditentukan tetapi *driver* tetep maksa untuk ambil rute sendiri padahal jalan itu tidak direkomendasi,itu akan menjadi tanggung jawab *driver* jika nantinya terjadi kendala. Jadi dengan adanya warna itu bisa mendeteksi ke *driver* dan *monitoring* nanti wajib menegur *driver* melalui aplikasi.” (Informan A-4). (Wawancara 06 Mei 2025)

“Langsung wa ke pengurus lewat telfon,soalnya kalo ngga berhasil-berhasil gabisa ke step selanjutnya. Jadi harus bisa berhasil dulu, nanti kan untuk step selanjutnya *driver* yang ganti-ganti keterangan prosesnya dari awal masuk sampe ke gudang tujuan nanti. Kayak sekarang udah selesai muat nanti jadi ganti menuju ke lokasi tujuan.” (Informan A-5). (Wawancara 06 Mei 2025)



Gambar 4.13 Monitoring Rute Pengiriman Melalui FIOS Transportasi Semen PT Semen Indonesia Logistik

Sumber : PT Semen Indonesia Logistik (SILOG),2025

Pada gambar 4.13 menunjukkan upaya mengoptimalkan proses distribusi semen, PT Semen Indonesia Logistik memanfaatkan sistem FIOS (*Fleet Integrated Operation System*) sebagai alat utama untuk melakukan *monitoring* rute pengiriman. Sistem FIOS memungkinkan pemantauan secara *real-time* terhadap pergerakan armada truk pengangkut semen, sehingga setiap tahap pengiriman dapat

diawasi dengan lebih efektif dan efisien. Dengan adanya pemantauan rute menggunakan FIOS, perusahaan dapat memastikan bahwa pengiriman berjalan sesuai jadwal yang telah direncanakan, meminimalkan keterlambatan, serta meningkatkan tingkat akurasi pengiriman ke distributor atau pelanggan akhir. Selain itu, sistem ini membantu dalam pengambilan keputusan cepat apabila terjadi kendala di lapangan, sehingga solusi dapat segera diterapkan untuk menjaga kelancaran proses distribusi secara menyeluruh.



Gambar 4.14 Keterangan FIOS Driver Semen PT Semen Indonesia Logistik Setelah Selesai Muat Tepat Waktu

Sumber : Data Sekunder, 2025

Pada gambar 4.14 perusahaan dapat mengetahui posisi *driver* dan memastikan bahwa mereka mengikuti rute yang telah ditetapkan. Jika terdapat ketidaksesuaian, evaluasi yang menyeluruh dapat dilakukan untuk memahami penyebabnya dan mengambil tindakan perbaikan yang diperlukan. Dengan demikian, proses distribusi dapat berjalan lebih efisien dan efektif, yang pada akhirnya akan meningkatkan kinerja perusahaan dan kepuasan pelanggan.

4.2.5.2 Solusi *Human Error*

Untuk mengatasi *human error* pada *driver*, terutama yang tidak beroperasi di area RembloU, perlu diberikan evaluasi secara berkala dan pemahaman khusus terkait prosedur serta metode yang diterapkan dalam proses distribusi, seperti metode *Fast Truck*. Evaluasi ini bertujuan untuk mengidentifikasi dan memperbaiki kesalahan yang mungkin terjadi, serta meningkatkan kesadaran dan kemampuan pengemudi dalam menjalankan tugasnya sesuai standar yang ditetapkan. Selain itu, perusahaan juga disarankan untuk merekrut *driver* yang kompeten dan memiliki pemahaman yang baik terhadap metode distribusi yang digunakan. Dengan demikian, melalui pelatihan yang tepat dan seleksi *driver* yang berkualitas, risiko *human error* dapat diminimalkan, sehingga proses distribusi dapat berjalan lebih efisien dan efektif.

Pernyataan tersebut dijelaskan dalam wawancara dengan A-1, A-2, A-3, dan A-5 :

“Jadi setiap akhir bulan itu ada pergantian, jadi silog menyiapkan *driver* yang berkompeten untuk proses yang RembloU dan ga sembarang *driver*. Kalo *driver* RembloU itu harus bisa diarahkan karna kan harus cepat dan tanggap. Mungkin dulu awal-awal ada cekcok RembloU dan Truck lainnya sebelum ada *banner* karena *driver* lainnya menyadari, apalagi OA (Ongkos Angkut) *driver* RembloU ini rendah akhirnya *driver* lain memaklumi.” (Informan A-1). (Wawancara 06 Mei 2025)

“Saya bilang ke *driver* yang khusus RembloU minta kesadaran dan kebijakan nya aja. Walaupun sudah di pasang *banner* RembloU prioritas tapi harus tetap mengikuti aturan yang ada agar nanti tuh ga ada perselisihan lagi. Tapi saya juga bilang ke *driver* lain, harus terima dan mengikuti alur peraturan yang ada untuk proses muat. Dan solusi lainnya itu saya seling-seling jadi yang satu RembloU habis itu non RembloU biar adil.” (Informan- A2). (Wawancara 06 Mei 2025)

“Secara utama pastinya punya SIM itu udah wajib, disini kalo *driver* itu bebas jadi ngga ada SOP nya. Tapi rata-rata *driver* yang ada untuk ke pabrik semen itu yang asli domisili sini biar aktivitas lancar. Kalo usia untuk vendor itu ga lebih dari 65 tahun. *Complain* dari *driver* lain, di pabrik udah ditempel *banner* itu. *Banner* pemberitahuan kalo truk RembloU diutamakan jadi berkurang *complain-complain* nya karena kesadaran *driver*. Karena

nanti ada wacana untuk RembloU ada mitra nya sendiri jadi nggak vendor-vendor lagi. Bisa jadi nanti bakal di *handle* mitra.” (Informan A-3). (Wawancara 06 Mei 2025)

“Untuk jadi *driver* RembloU pengajuan lalu dipilih dari kantornya.” (Informan A-5). (Wawancara 06 Mei 2025)

Berikut ini merupakan *banner* atau peringatan yang diletakkan pada unit *palletizer* atau proses muat :



Gambar 4.15 Banner Tertera Pada Setiap Line di Unit Palletizer PT Semen Gresik Pabrik Rembang
Sumber : Data Sekunder, 2025

Pada gambar 4.15 setiap jalur proses muat yang terdapat di unit palletizer PT Semen Gresik Pabrik Rembang, terpasang banner sebagai media informasi dan pengingat penting bagi seluruh *driver* terkait penerapan proses muat prioritas untuk area khusus.

4.2.5.3 Solusi Penggunaan Teknologi

Penggunaan teknologi dalam distribusi dan pemantauan rute dapat dioptimalkan melalui beberapa solusi. Teknologi yang dapat digunakan untuk

mengotomatiskan pemantauan rute, meningkatkan efisiensi pengiriman, serta mengurangi kendala yang terjadi. Perusahaan juga perlu memperbaharui atau melakukan evaluasi pada aplikasi *tracking*. Hal tersebut bertujuan agar proses *monitoring* berjalan dengan lancar seperti menggunakan sinyal atau jaringan yang memiliki koneksi baik. Selain itu, dengan memastikan jaringan yang maksimal juga dapat dilakukan.



Gambar 4.16 Penggunaan Permintaan Pemeliharaan Truk dari Driver untuk Perusahaan Transportasi Melalui FIOS Driver

Sumber Data : Data Sekunder, 2025

Pada gambar 4.16 menunjukkan PT Semen Indonesia Logistik menerapkan sistem pengajuan permintaan pemeliharaan truk yang dapat dilakukan langsung oleh para driver melalui platform digital bernama FIOS Driver. Sistem ini memungkinkan pengemudi melaporkan kebutuhan perawatan atau perbaikan

kendaraan secara real-time dengan cara yang lebih efisien dan terstruktur. Dengan menggunakan *FIOS Driver*, proses komunikasi antara pengemudi dan pihak manajemen pemeliharaan menjadi lebih cepat dan terdokumentasi dengan baik, sehingga perusahaan dapat segera menindaklanjuti permintaan perbaikan atau pemeliharaan sesuai prioritas. Pendekatan ini tidak hanya meningkatkan keandalan armada, tetapi juga mengurangi risiko gangguan operasional yang dapat menghambat kelancaran distribusi produk semen. Oleh karena itu, penggunaan *FIOS Driver* sebagai media pengajuan permintaan pemeliharaan merupakan inovasi strategis yang mendukung efektivitas manajemen armada dalam rangka menjaga kualitas layanan distribusi PT Semen Indonesia Logistik.

Dengan pemanfaatan teknologi ini tentunya dapat membantu perusahaan transportasi mengetahui Truck yang sedang melakukan pemeliharaan atau perbaikan sehingga perusahaan nantinya dapat menyiapkan TRUK cadangan untuk melakukan proses muat khusus area Rembang, Blora, dan Cepu. Selain itu, dengan memberikan fasilitas atau penunjang tambahan seperti penggunaan *wifi* di pabrik juga perlu dipertimbangkan agar jaringan dapat tersedia secara maksimal. Dengan penggunaan *wifi* tersebut *driver* lebih mudah mengakses status atau proses pada tahap pengambilan semen di timbang *in*.

4.3 *Output* Penelitian Terapan

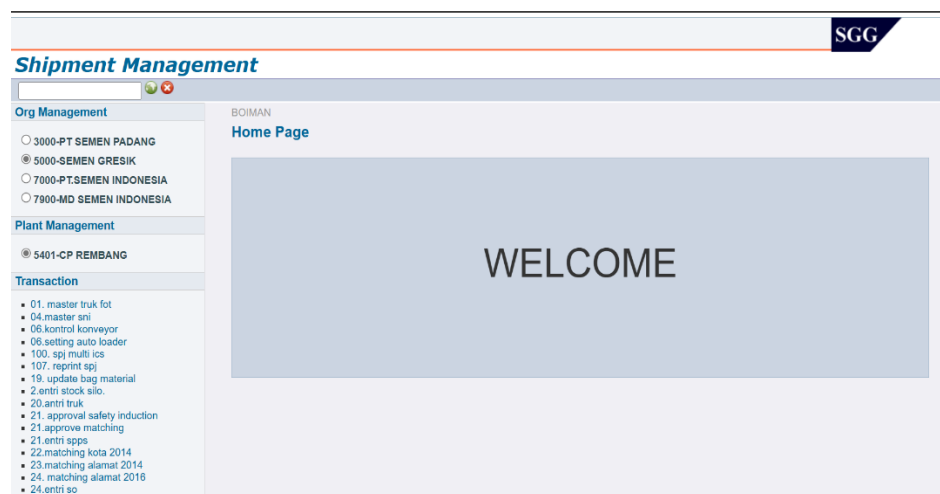
Dalam penelitian yang sudah dilakukan di atas dapat disimpulkan bahwa hambatan dalam penerapan metode *Fast Truck* tepatnya pada bagian distribusi dan transportasi atau proses muat hingga pengiriman barang PT Semen Gresik Pabrik Rembang adalah terbatasnya transportasi dari transporter (pihak ketiga yaitu PT Semen Indonesia Logistik (SILOG)), *driver* yang telat datang ke pabrik, gudang yang penuh, sistem atau jaringan yang *error*, kurang pemahaman *driver* terkait metode atau sistem baru yang diterapkan, adanya perubahan kebijakan atau regulasi,

Output penelitian terapan berdasarkan hasil dari temuan ini adalah berupa *monitoring by Microsoft Excel* pada proses distribusi dengan menggunakan metode *Fast Truck*. *Monitoring* merupakan suatu aktivitas pemantauan yang digunakan sebuah perusahaan untuk mengetahui proses yang sedang berjalan hingga memiliki tujuan untuk mengetahui kegiatan yang dilakukan sudah efektif dan efisien dan sesuai dengan standar yang ditetapkan sekaligus perusahaan juga dapat mengetahui secara langsung kendala atau hambatan yang nantinya dapat terjadi. Tentunya *monitoring* ini perlu dilakukan secara berkala oleh sebuah perusahaan karena untuk tetap memantau keberjalanan operasional dan memastikan berjalan dengan maksimal.

Monitoring ini dapat dilakukan melalui aplikasi langsung atau jika ingin dilakukan secara spesifik bisa melalui *Microsoft excel* dengan sumber utamanya didapatkan dari SAP (*System Application and Product in Data Processing*) yang dimiliki oleh PT Semen Gresik Pabrik Rembang khususnya pada bagian distribusi

yaitu *Shipment Management*. Pada SAP ini perusahaan dapat melihat secara keseluruhan proses distribusi berupa *set loader*, proses distribusi semen, realisasi semen baik bermuatan curah maupun zak dan lainnya.

Namun, pada penelitian ini penulis lebih berfokus pada distrik (area) Jawa Tengah yaitu Rembang, Blora dan Cepu. Ketiga area tersebut menjadi prioritas karena program dari perusahaan yang menginginkan penyebaran secara khusus dalam meningkatkan volume penjualan melalui penerapan metode *Fast Truck* dan perlu pemantauan khusus. Pemantauan secara khusus tersebut tidak tersedia di dalam SAP karena di dalam SAP tersedia secara keseluruhan. Berikut ini merupakan bentuk SAP yang digunakan perusahaan dalam menjalankan aktivitas atau proses distribusi nya :



Gambar 4.17 SAP PT Semen Gresik Pabrik Rembang Untuk Mengelola Data Yang Diperlukan.

Sumber : PT Semen Gresik Pabrik Rembang, 2025

Keterangan pada gambar 4.17 : Akses terhadap SAP ini hanya dapat dilakukan secara langsung di area PT Semen Gresik Pabrik Rembang, dan akun

SAP tersebut hanya dimiliki oleh unit *Shipment Management* 05. Unit ini memiliki kewenangan untuk mengetahui serta meninjau secara langsung proses pengelolaan distribusi.

The screenshot displays the SAP 'Shipment Management' interface. On the left, a sidebar lists navigation options: 'Org Management' (with sub-items for PT Semen Padang, PT Semen Gresik, PT Semen Indonesia, and MD Semen Indonesia), 'Plant Management' (with sub-item for CP Rembang), and 'Transaction' (with a list of transaction codes). The main window is titled 'Detail Release Shipment' and contains a form with the following fields:

- License Plate: []
- No. Shipment: []
- Date: 06-05-2025 s.d. 06-05-2025
- District: []
- Sub-District: []
- Distributor: []
- Expeditur: []
- Material: []
- Status: 70.Complete
- Type Order: Select Type Order
- Incoterm: []
- KD, SLoc: []
- Type Truck: []
- Unit: -All-
- Shift: All Shift
- Route: []
- Pallet: All

A 'Find' button is located at the bottom of the form.

Gambar 4.18 Laman SAP PT Semen Gresik Pabrik Rembang Untuk Mengambil Data Monitoring.

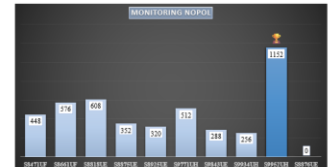
Sumber : PT Semen Gresik Pabrik Rembang, 2025

Keterangan pada gambar 4.18 penulis mengambil data dari SAP untuk *monitoring*. Data tersebut berada di laman bagian *detail* realisasi *shipment* yang disesuaikan untuk digunakan pada tabel *monitoring*. Penulis mengambil data dengan mengambil tanggal sesuai yang ingin dipantau lalu pada bagian status 70 merupakan keseluruhan proses nya (tahap akhir proses distribusi di pabrik dalam pabrik), penulis juga memilih muatan zak untuk *monitoring*. Karena metode *Fast Truck* ini diterapkan hanya khusus untuk produksi yang bermuatan semen zak. Dan disebarkan atau dibawa pada ketiga area tersebut hanya yang bermuatan zak saja sesuai dengan permintaan customer dan lokasi yang lebih mendominasi memilih semen zak dibandingkan curah. Semen curah digunakan untuk proyek konstruksi skala besar seperti jalan raya, bendungan, bandara, jembatan, beton dan lainnya.

Sedangkan distributor untuk ketiga area tersebut hanya untuk skala kecil atau ritel seperti pembangunan rumah. Sehingga zak menjadi dominasi ketiga area tersebut.

Di bawah ini merupakan *monitoring by Microsoft Excel* yang dibuat penulis untuk meninjau seberapa lama proses distribusi berjalan di pabrik.

NO	TRUK	DRIVER	DISTRIB	BRAND	KEMASAN	STATUS	CONV	TGL	PUKUL	DURASI	30-04-2025	29-04-2025	28-04-2025
1	S847LUF	PASIR VUFA	BLOPA	MDK SG	40 KG	50	02	30-04-2025	11:31:15	12:16:24	32	64	32
2	S861LUF	MCH MUJONO VUFA	REMBANG	SG	50 KG	50	04	30-04-2025	10:25:36	13:22:03	32	64	32
3	S861LUE	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	32	32
4	S861LUE	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
5	S862LUE	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
6	S877LUH	AKHMAD ZAENUN VUFA PALLET	REMBANG	DYX	40 KG	40	-	30-04-2025	11:33:05	12:14:34	32	64	-
7	S864LUE	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	32	-
8	S864LUE	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
9	S863LUH	KUNANTO VUFA PALLET	REMBANG	SG	40 KG	50	01	30-04-2025	11:35:10	12:12:23	32	64	64
10	S867LUE	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-



Gambar 4.19 Monitoring By Microsoft Excel Bagian Distribusi PT Semen Gresik Pabrik Rembang

Sumber : Hasil Temuan Peneliti, 2025

Pada gambar 4.19 *monitoring* terdapat dua diagram yaitu tabel dan diagram. Keduanya memiliki fungsi yang berbeda. Tetapi diagram merupakan hasil pengukuran dari tabel atau untuk melihat seberapa kinerja dari *driver* setiap harinya.

NO	TRUK	DRIVER	DISTRIB	BRAND	KEMASAN	STATUS	CONV	TGL	PUKUL	DURASI	30-04-2025	29-04-2025	28-04-2025
1	S847LUF	PASIR VUFA	BLOPA	MDK SG	40 KG	50	02	30-04-2025	11:31:15	12:16:24	32	64	32
2	S861LUF	MCH MUJONO VUFA	REMBANG	SG	50 KG	50	04	30-04-2025	10:25:36	13:22:03	32	64	32
3	S861LUE	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	32	32
4	S861LUE	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
5	S862LUE	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
6	S877LUH	AKHMAD ZAENUN VUFA PALLET	REMBANG	DYX	40 KG	40	-	30-04-2025	11:33:05	12:14:34	32	64	-
7	S864LUE	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	32	-
8	S864LUE	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
9	S863LUH	KUNANTO VUFA PALLET	REMBANG	SG	40 KG	50	01	30-04-2025	11:35:10	12:12:23	32	64	64
10	S867LUE	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

Gambar 4.20 Monitoring By Microsoft Excel Bagian Tabel PT Semen Gresik Pabrik Rembang

Sumber : Hasil Temuan Peneliti, 2025

Pada gambar 4.20 bagian *monitoring* pertama ada sebuah tabel yang berisi *lisence plat* (plat nomor) truk, nama *driver*, distrik (area), brand atau jenis produk, kemasan (berat muatan), status (proses distribusi), *convenyor*, tanggal truk yang

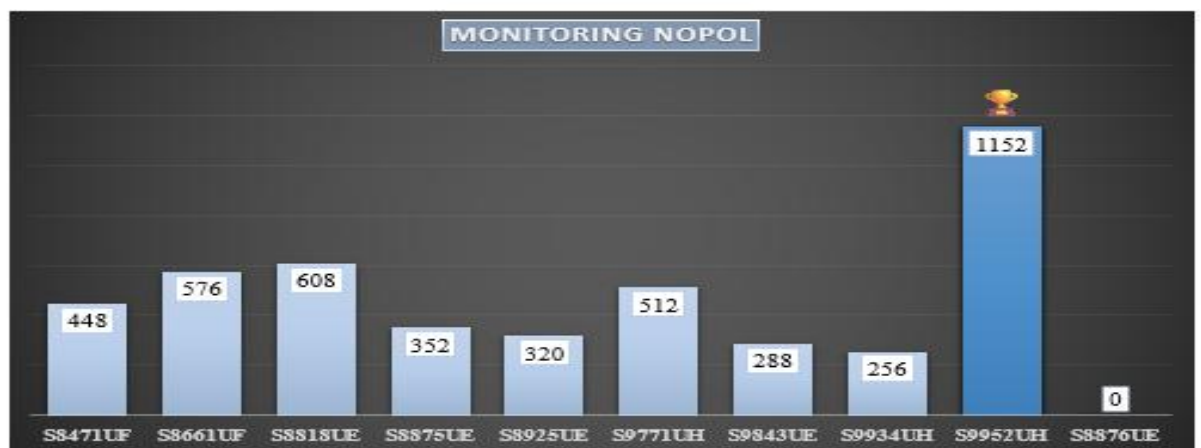
ingin muat, pukul (jam) truk sampai ke pabrik, durasi (waktu proses distribusi), dan SPJ atau rilis.

Keterangan :

- a. Pada bagian keterangan truk merupakan nomor *plat* dari truk yang digunakan *driver*.
- b. Selanjutnya, kolom ke 3 terdapat keterangan *driver* yang merupakan nama-nama *driver* yang diarahkan ke rute pengiriman area prioritas. Terdapat sepuluh (10) *driver* yang terpilih untuk mengirimkan semen bermuatan zak pada area prioritas.
- c. Pada bagian distrik merupakan area terpilih dalam pengiriman metode *Fast Truck*. Area terpilih atau prioritas yaitu Rembang, Blora dan Cepu. Distrik merupakan area terpilih yang sudah di filter oleh penulis dari SAP (*Shipment Management*) untuk area prioritas.
- d. *Brand* merupakan nama produk yang akan di muat untuk pengambilan semen dalam pabrik dan dikirimkan ke gudang distributor. *Brand* atau produk yang di muat biasanya berjenis muatan zak. Produk semen yang ada di PT Semen Gresik Pabrik Rembang diantaranya Semen Merdeka (MDK), Semen Gresik (SG), Semen Padang (SP) dan Dynamix (DYX).
- e. Kemasan merupakan berat muatan (Kg) yang terdapat pada produk. Untuk muatan (Kg) yang ada di perusahaan. Muatan produk semen terbagi menjadi dua yaitu 40Kg dan 50 Kg.
- f. Pada bagian status atau kode pada muatan dalam pabrik terdapat status 10-70. Jika status 70 menandakan bahwa Truck sudah selesai muat dan sudah mendapatkan SPJ (Surat Perintah Jalan) yang menandakan bahwa truk

tersebut siap menuju ke gudang distributor. Tahap selanjutnya akan dipantau oleh pihak ketiga transportasi yaitu PT Semen Indonesia Logistik (SILOG) untuk mengetahui rute pengiriman melalui SAP atau *website* GPS yang dimiliki oleh pihak ketiga transporter yaitu Fios.

- g. *Conveyor* adalah alat dalam proses pemuatan barang namun conveyor disini digunakan sebagai pembanding produk atau brand dari semen serta kemasan (berat muatan) yang telah di produksi. *Conveyor* yang dimiliki oleh PT Semen Gresik Pabrik Rembang ada lima (5) *conveyor*.
- h. Pukul adalah waktu Truck datang ke pabrik. Dan sudah berada di timbang *in* untuk melakukan timbang kosong setelah mendapatkan alamat tujuan (proses *matching*) yang dilakukan di kantor pihak ketiga jasa transportasi yaitu PT Semen Indonesia Logistik (SILOG).
- i. Durasi adalah waktu tunggu atau waktu proses dari Truck datang ke pabrik hingga keluar pabrik (maksimal dua jam). Namun, pada contoh tabel di atas proses *screenshoot* tidak di pukul proses monitoring atau jam 18.58. Jadi melebihi batas proses muat.
- j. SPJ atau rilis diambil 2 hari sebelumnya sebagai pembanding kinerja pada setiap *driver*. *Monitoring* ini bisa juga digunakan untuk melihat kinerja masing-masing pabrik yang mencapai target (64 ton atau 2 ritase).



Gambar 4.21 *Monitoring By Microsoft Excel* Bagian Diagram Pencapaian PT Semen Gresik Pabrik Rembang

Sumber : Hasil Temuan Peneliti, 2025

Pada gambar 4.21 bagian diagram di atas merupakan persentase dari hasil ritase atau hasil muatan dari *driver*. Hasil muatan *driver* tersebut merupakan kinerja *driver* dalam mencapai target yang diharapkan perusahaan yaitu dua ritase atau 64 ton karna satu ritase muat adalah 32 ton. Dengan demikian, pencapaian dua ritase menunjukkan bahwa truk telah melakukan dua kali proses pemuatan di pabrik dan dua kali pengiriman ke gudang distributor.

Diagram dengan nilai tertinggi menunjukkan kinerja maksimal dari *driver*, yang ditandai dengan simbol piala di bagian atasnya. Identitas *driver* dengan kinerja terbaik dapat diketahui melalui nomor plat kendaraan yang tertera di bawah diagram tersebut.

Melalui penyajian diagram ini, diharapkan perusahaan dapat memantau dan mengevaluasi kinerja setiap *driver*, khususnya di wilayah prioritas yaitu Rembang, Blora, dan Cepu. Selain itu, perusahaan juga dapat memberikan masukan atau rekomendasi yang ditujukan kepada pihak ketiga, yaitu PT Semen Indonesia

Logistik (SILOG), sebagai mitra transporter. Dengan demikian, pihak *transporter* dapat melakukan evaluasi berkala terhadap kinerja *driver* demi peningkatan kualitas layanan distribusi. *Monitoring* ini tidak diperuntukkan bagi sembarang pihak, melainkan hanya dioperasikan oleh individu-individu tertentu yang memiliki pemahaman mendalam tentang alur distribusi, seperti staf distribusi dan staf yang bertanggung jawab atas pelaksanaan operasional transportasi.