

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang Masalah

Indonesia memiliki volume impor yang sangat tinggi, terutama dalam sektor barang-barang konsumen dan industri (Yoris Daka et al., 2024). Menurut (Direktorat Statistik, 2024) Badan Pusat Statistik (BPS) menunjukkan bahwa impor Indonesia terus naik dari tahun ke tahun, sejalan dengan pertumbuhan ekonomi yang cepat.



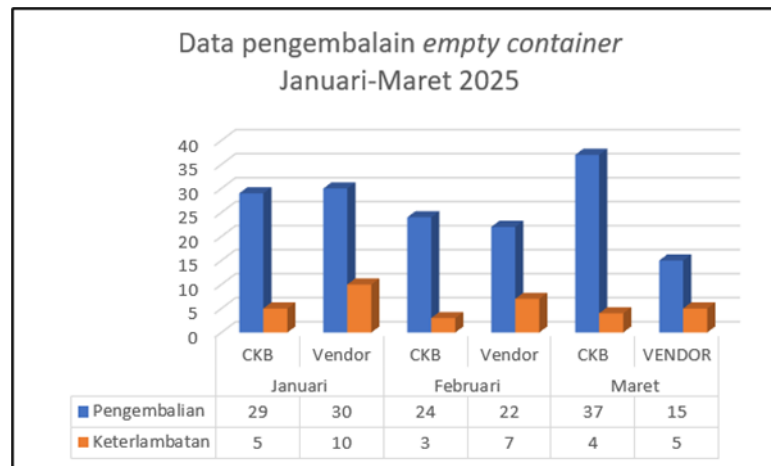
Gambar 1.1. Total Impor Indonesia 2021-2024
Sumber: Badan Pusat Statistik (BPS), 2024 (Data Diolah)

Gambar 1.1 menunjukkan tren peningkatan total impor Indonesia dari tahun 2021 hingga 2024, lonjakan volume impor ini berdampak langsung pada sektor logistik, terutama dalam hal penanganan kontainer kosong yang harus dikembalikan setelah barang impor tiba di pelabuhan. (Sahara & Cahya Pertiwi, 2023). Pengembalian kontainer kosong menjadi bagian penting dalam rantai logistik, namun seringkali menjadi tantangan besar bagi perusahaan *freight forwarder* (Belayachi et al., 2017). Setelah barang impor tiba di pelabuhan dan dikirim ke gudang milik importir, maka tanggung jawab selanjutnya adalah mengembalikan kontainer kosong ke depo yang ditunjuk oleh *shipping line*. Proses pengembalian kontainer kosong (*empty container*) mungkin terlihat seperti aktivitas logistik biasa, tetapi sebenarnya sangat berpengaruh terhadap efisiensi dan biaya impor. Jika kontainer tidak dikembalikan tepat waktu, perusahaan akan dikenakan *detention fee* denda dari *shipping line* karena melebihi batas waktu

pengembalian. Akibatnya, biaya operasional perusahaan bisa membengkak secara signifikan karena beban tambahan ini. (Kołacz et al., 2024).

Proses pengembalian kontainer kosong ternyata melibatkan prosedur yang lebih kompleks daripada sekadar mengangkut peti kemas dari gudang ke depo. Rangkaian kegiatan ini diawali dengan penerbitan *Delivery Order* (DO) oleh *shipping line* sebagai dasar pengiriman barang ke gudang importir. Setelah proses bongkar muat selesai, kontainer tidak dapat langsung dikembalikan karena harus memenuhi beberapa persyaratan, termasuk kelengkapan dokumen EIR (*Equipment Interchange Receipt*), masa berlaku DO yang masih *valid*, serta penjadwalan TILA (*Truck In Lifted Appointment*) dengan depo tujuan. Tantangan utama sering muncul ketika DO hampir mencapai masa kedaluwarsa atau ketika perpanjangan TILA tidak segera diproses. Kondisi-kondisi kritis ini tidak hanya berpotensi menyebabkan keterlambatan pengembalian, tetapi juga dapat memicu pembengkakan biaya operasional akibat terkena *detention fee* dari pihak *shipping line*. Menurut (Wahyu Mas Izudin & Akhmad, 2021a), keterlambatan pengembalian kontainer sangat sering terjadi karena lambatnya validasi dokumen, perubahan jadwal depo, dan minimnya sistem monitoring *real-time*

PT XYZ, sebuah perusahaan *freight forwarder* di Indonesia, menghadapi kendala besar dalam pengembalian kontainer kosong. Perusahaan ini sangat bergantung pada depo milik *shipping line*, namun hanya memiliki 15 unit *trailer* untuk operasional sehari-hari. *Trailer* tersebut digunakan secara *flexibel*, prioritas utama adalah menggunakan armada internal. Namun saat *trailer* sedang dipakai untuk pengiriman lokal atau ekspor, perusahaan terpaksa menyewa vendor eksternal. Keterbatasan armada inilah yang sering menyebabkan keterlambatan pengembalian kontainer. Menurut (Sianturi et al., 2023), menyebutkan bahwa alokasi armada yang tidak spesifik untuk pengembalian *empty container* bisa menyebabkan benturan jadwal dan potensi biaya *detention* meningkat.



Gambar 1.2. Data Pengembalian *empty container* Januari-Maret 2025
Sumber: Data internal PT XYZ, 2025 (Data Diolah)

Berdasarkan Gambar 1.2, terlihat bahwa terjadi keterlambatan dalam proses pengembalian *empty container* selama periode Januari hingga Maret 2025, baik pada penggunaan *trailer* internal (PT XYZ) maupun *trailer vendor*. Meskipun jumlah pengembalian dengan trailer PT XYZ lebih tinggi, keterlambatan tetap terjadi, meski cenderung lebih rendah dibandingkan dengan *vendor*. Misalnya, pada bulan Januari, keterlambatan pada PT XYZ tercatat sebanyak 5 kasus dari 29 pengembalian, sedangkan pada *vendor* mencapai 10 dari 30 pengembalian. Hal ini mengindikasikan bahwa penggunaan *trailer vendor* cenderung memiliki potensi keterlambatan yang lebih tinggi. Keterlambatan ini sebagian besar disebabkan oleh dokumen yang belum lengkap atau *valid* saat proses reposisi kontainer akan dilakukan, yang berakibat pada tertundanya keberangkatan *trailer*. Ketidakterpaduan dalam alur administrasi antara tim internal dan pihak *vendor* turut menjadi faktor penyebab. Menurut penelitian (Asbullah et al., 2024), keterlambatan dalam aktivitas logistik, khususnya proses pengembalian kontainer, seringkali dipicu oleh lemahnya koordinasi antar *stakeholder* serta hambatan operasional seperti waktu tunggu dan ketidaksiapan infrastruktur. Adanya keterlibatan pihak ketiga atau *vendor* eksternal dalam proses pengembalian kontainer cenderung memperbesar kompleksitas koordinasi, sehingga berpotensi menimbulkan keterlambatan, terlebih jika tidak didukung oleh sistem *monitoring* yang terpusat.

Selain masalah armada, sistem pencatatan dan koordinasi pengembalian kontainer di PT PT XYZ Logistics masih dilakukan secara manual menggunakan

WhatsApp dan Excel. Meskipun WhatsApp dianggap lebih praktis karena *real-time* dan *familiar*, metode ini memiliki kelemahan dalam hal akurasi pencatatan, pelacakan historis, serta sulitnya analisis data ketika volume kontainer meningkat. Sistem yang tidak terintegrasi menyulitkan tim operasional dalam memantau posisi kontainer, status dokumen, dan ketersediaan armada secara menyeluruh. Jika saja proses ini didukung oleh sistem terintegrasi berbasis digital, seperti *dashboard* operasional atau *platform* pelacakan yang terhubung langsung dengan data jadwal, status armada, dan pengingat validitas dokumen, maka risiko keterlambatan dan biaya tambahan bisa diminimalkan. Hal ini diperkuat oleh studi (Pane et al., 2024a), yang menyebutkan bahwa sistem informasi logistik yang terintegrasi mampu mempercepat proses pengembalian kontainer dan menurunkan potensi keterlambatan hingga 35%.

Namun hingga saat ini, masih sangat sedikit kajian yang membahas secara spesifik bagaimana proses pengembalian kontainer kosong berlangsung dari sudut pandang perusahaan *freight forwarder*. Kebanyakan penelitian hanya menyoroti peran *shipping line*, terminal, atau kebijakan pelabuhan secara umum, tanpa menggambarkan secara mendalam bagaimana proses reposisi kontainer dari gudang importir ke depo sebenarnya dilakukan, serta bagaimana keputusan-keputusan internal seperti pemanfaatan armada, validasi dokumen, dan komunikasi operasional memengaruhi risiko keterlambatan. Penelitian ini mengeksplorasi faktor dominan yang mempengaruhi pengembalian kontainer kosong. Fokus utama adalah pengelolaan armada trailer, strategi pemanfaatan armada yang lebih efektif, dan penggunaan teknologi untuk meningkatkan pemantauan serta koordinasi antar tim. Dengan memahami faktor utama yang menyebabkan keterlambatan dalam proses pengembalian, PT XYZ diharapkan mampu menekan biaya akibat keterlambatan, seperti biaya *detention*, serta meningkatkan kinerja operasional.

1.2 Identifikasi Masalah

PT XYZ sebagai perusahaan *freight forwarder* yang bertanggung jawab mengembalikan kontainer ke depot kerap menghadapi kendala. Kurangnya perencanaan yang terukur menyebabkan:

1. Tingginya biaya operasional karena proses pengembalian kontainer yang belum terkelola secara maksimal
2. Keterbatasan armada yang menyebabkan penggunaan vendor
3. Keterlambatan dokumen dalam proses pengembalian yang bisa menimbulkan denda *detention*
4. Kurangnya sistem yang terintegrasi untuk memantau posisi kegiatan impor serta *tracking* dokumen yang tidak baik

1.3 Batasan Masalah

Penelitian ini akan membatasi masalah untuk memperjelas fokus yang lebih terarah, guna menghindari penyimpangan dari tujuan utama:

1. Studi hanya fokus pada pengembalian kontainer kosong (bukan pengambilan atau pengiriman barang).
2. Kegiatan pengembalian kontainer kosong akan dibatasi pada wilayah operasional PT XYZ.
3. Data yang digunakan hanya data internal pengembalian *empty container* PT XYZ .
4. Fokus pada pengembalian kontainer kosong dengan mempertimbangkan kriteria ketepatan waktu, penghematan biaya, dan kelancaran komunikasi.

1.4 Rumusan Masalah

Berdasarkan uraian dalam latar belakang, identifikasi dan batasan masalah maka perumusan masalahnya yaitu apa saja faktor dominan yang menyebabkan keterlambatan dalam pengembalian kontainer kosong di PT XYZ ?

1.5 Tujuan Penelitian

Berdasarkan uraian dalam perumusan masalah maka tujuan penelitian untuk menganalisis faktor dominan yang menyebabkan keterlambatan pengembalian kontainer kosong di PT XYZ.

1.6 Manfaat Penelitian

Manfaat penelitian skripsi sarjana terapan ini terbagi menjadi teoritis dan praktis, yaitu sebagai berikut:

1. Manfaat Teoritis. Penelitian ini diharapkan dapat memberikan kontribusi bagi pengembangan ilmu pengetahuan, khususnya dalam bidang manajemen logistik dan *supply chain*, dengan menambah wawasan terkait permasalahan operasional pada proses pengembalian kontainer kosong dalam kegiatan impor barang FCL. Temuan dari penelitian ini dapat menjadi referensi bagi penelitian sejenis yang ingin mengkaji aspek efisiensi waktu, perencanaan armada, dan pengelolaan dokumen dalam konteks reposisi kontainer.
2. Manfaat Praktis. Secara praktis, penelitian ini dapat membantu PT XYZ dalam mengidentifikasi akar permasalahan yang menyebabkan keterlambatan pengembalian kontainer kosong. Dengan mengetahui faktor-faktor penyebabnya secara lebih mendalam, perusahaan dapat menyusun strategi perbaikan yang lebih tepat, seperti penguatan koordinasi antardepartemen, perbaikan manajemen armada trailer, serta evaluasi prosedur administrasi dan komunikasi dengan *vendor*. Penelitian ini juga dapat menjadi bahan pertimbangan dalam menyusun SOP pengembalian kontainer yang lebih efektif dan efisien