



**SISTEM PENGANGKUTAN PUPUK SUBSIDI DAN NON
SUBSIDI DENGAN MENGGUNAKAN KAPAL *BULK*
CARRIER PADA PT. PUPUK INDONESIA LOGISTIK**

SKRIPSI

**Untuk Memperoleh Gelar Sarjana Terapan pada
Politeknik Ilmu Pelayaran**

Oleh

FATHULOTFI ZAENAB

NIT. 541711306468 K

**PROGRAM STUDI DIPLOMA IV
TATA LAKSANA ANGKUTAN LAUT DAN KEPELABUHAN
POLITEKNIK ILMU PELAYARAN SEMARANG
TAHUN 2021**



**SISTEM PENGANGKUTAN PUPUK SUBSIDI DAN NON
SUBSIDI DENGAN MENGGUNAKAN KAPAL *BULK
CARRIER* PADA PT. PUPUK INDONESIA LOGISTIK**

SKRIPSI

**Untuk Memperoleh Gelar Sarjana Terapan pada
Politeknik Ilmu Pelayaran**

Oleh

FATHULOTFI ZAENAB

NIT. 541711306468 K

**PROGRAM STUDI DIPLOMA IV
TATA LAKSANA ANGKUTAN LAUT DAN KEPELABUHAN
POLITEKNIK ILMU PELAYARAN SEMARANG
TAHUN 2021**

HALAMAN PERSETUJUAN

**SISTEM PENGANGKUTAN PUPUK SUBSIDI DAN NON SUBSIDI
DENGAN MENGGUNAKAN KAPAL BULK CARRIER PADA PT.
PUPUK INDONESIA LOGISTIK**

Disusun Oleh:

FATHULOTFI ZAENAB
NIT. 541711306468 K

Telah disetujui dan diterima, selanjutnya dapat diujikan di depan Dewan Penguji
Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang

Semarang,

Dosen Pembimbing I
Materi

Dosen Pembimbing II
Metodologi dan Penulisan


Ir. FITRI KENSIWI, M.Pd
Penata Tk. I (III/d)
NIP. 19660702 199203 2 009


Capt. SAMSUL HUDA, MM, M.Mar
Penata Tk. I (III/d)
NIP. 19721228 199803 1 001

Mengetahui,
Ketua Program Studi
Tata Laksana Angkutan Laut dan Pelabuhan


NUR ROHMAH, S.E., M.M
Penata Tingkat I (III/d)
NIP. 19750318 200312 2 001

PENGESAHAN UJIAN SKRIPSI

Skripsi dengan judul “Sistem Pengangkutan Pupuk Subsidi Dan Non Subsidi Dengan Menggunakan Kapal *Bulk Carrier* Pada PT. Pupuk Indonesia Logistik” Karya,

Nama : Fathulotfi Zaenab

NIT : 541711306468 K

Program Studi : TALK (Tata Laksana Angkutan Laut dan Kepelabuhan)

Telah dipertahankan di hadapan Panitia Penguji Skripsi Prodi TALK, Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang pada hari Senin, Tanggal 14 September 2021.

Semarang, 14 September 2021



Direktur Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang

Dr. Capt. MASHUDI ROFIK, M.Sc
Pembina Tk. I, (IV/b)
NIP. 19670605 199808 1 001

PERNYATAAN KEASLIAN

Yang bertandatangan di bawah ini :

Nama : Fathulotfi Zaenab

NIT : 541711306468 K

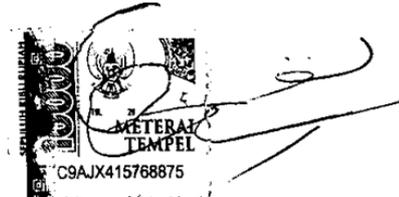
Program Studi : TALK (Tata Laksana Angkuta Laut dan Kepelabuhan)

Skripsi dengan judul “Sistem Pengangkutan Pupuk Subsidi Dan Non Subsidi Dengan Menggunakan Kapal *Bulk Carrier* Pada PT. Pupuk Indonesia Logistik”

Dengan ini saya menyatakan bahwa yang tertulis dalam skripsi ini benar-benar hasil karya (penelitian dan tulisan) sendiri, bukan jiplakan dari karya tulis orang lain atau pengutipan dengan cara-cara yang tidak sesuai dengan etika keilmuan yang berlaku, baik sebagian atau seluruhnya. Pendapat atau temuan orang lain yang terdapat dalam skripsi ini dikutip atau dirujuk berdasarkan kode etik ilmiah. Atas pernyataan ini saya siap menanggung resiko/sanksi yang dijatuhkan apabila ditemukan adanya pelanggaran terhadap etika keilmuan dalam karya ini.

Semarang, 14 September 2021

Yang membuat pernyataan,

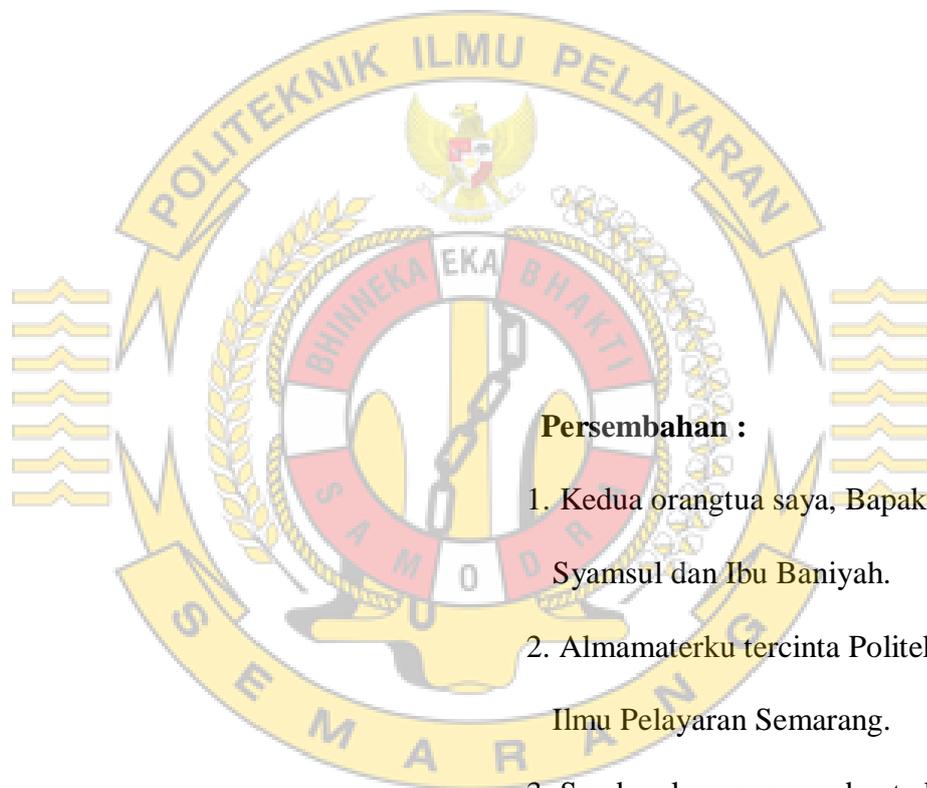


FATHULOTFI ZAENAB
NIT. 541711306468 K

MOTTO DAN PERSEMBAHAN

Motto :

“Tetap sabar dan semangat walau harus melewati badai yang terjam, kamu pasti bisa”



Persembahan :

1. Kedua orangtua saya, Bapak Syamsul dan Ibu Baniyah.
2. Almamaterku tercinta Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.
3. Saudara ku yang membuat aku Semangat.
4. Teman-teman angkatan 54

PRAKATA

Alhamdulillah segala puji syukur saya panjatkan kehadiran Allah SWT, yang Maha Pengasih lagi Maha Penyayang atas segala rahmat dan hidayah-Nya yang telah dilimpahkan kepada hamba-Nya sehingga Skripsi ini dapat terselesaikan dengan baik. Sholawat serta salam senantiasa tercurahkan kepada Nabi Muhammad SAW yang telah mengantarkan kita menuju jalan yang benar.

Skripsi ini mengambil judul “Sistem pengangkutan pupuk subsidi dan non subsidi dengan menggunakan kapal bulk carrier pada PT. Pupuk Indonesia Logistik” yang terselesaikan berdasarkan data-data yang diperoleh dari hasil penelitian selama 7 (tujuh) bulan praktek darat di perusahaan PT. Pupuk Indonesia Logistik.

Dalam usaha menyelesaikan Penulisan Skripsi ini, dengan penuh rasa hormat Penulis menyampaikan ucapan terimakasih kepada pihak-pihak yang telah memberikan bimbingan, dorongan, bantuan serta petunjuk yang berarti. Untuk itu pada kesempatan ini Penulis menyampaikan ucapan terimakasih kepada yang terhormat:

1. Bapak Dr. Capt. Mashudi Rofik, M.Sc selaku Direktur Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.
2. Ibu Nur Rohmah, SE., MM selaku Ketua Program Studi Tata Laksanaan Angkutan Laut dan Kepelabuhan Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.
3. Ibu Ir. Fitri Kensiwi, M. Pd selaku Dosen Pembimbing Materi skripsi yang dengan sabar dan tanggung jawab telah memberikan dukungan, bimbingan dan pengarahan dalam penyusunan skripsi ini.
4. Bapak Capt. Samsul Huda, MM, M.Mar selaku Dosen Pembimbing Metodologi dan Penulisan yang telah memberikan dukungan, bimbingan dan pengarahan dalam skripsi ini.

5. Seluruh Dosen Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang yang telah memberikan bekal ilmu dan pengetahuan yang sangat bermanfaat dalam membantu proses penyusunan skripsi ini.
6. Perusahaan PT. Pupuk Indonesia Logistik yang telah memberikan kesempatan pada Penulis untuk melakukan penelitian dan melaksanakan praktek diperusahaan.
7. Mama dan bapak tercinta, serta kakak dan adek tersayang yang selalu memberikan motivasi, dan dukungan yang tiada hentinya.
8. Semua pihak baik seseorang yang ada dihatiku maupun rekan-rekan yang telah memberikan motivasi serta membantu Penulis dalam penyusunan Skripsi ini.

Penulis menyadari sepenuhnya bahwa skripsi ini jauh dari sempurna dikarenakan terbatasnya pengalaman dan pengetahuan yang dimiliki penulis. Oleh karena itu, penulis mengharapkan segala bentuk saran serta masukan bahkan kritik yang membangun dari berbagai pihak. Semoga skripsi ini bermanfaat dan dapat menambah pengetahuan khususnya bagi penulis dan pembaca pada umumnya. Akhir kata dengan segala ketulusan dan kerendahan diri, penulis mohon maaf apabila ada kesalahan dan kelemahan dalam skripsi ini.

Semarang, 14 September 2021

Penulis

FATHULOTFI ZAENAB
NIT. 541711306468 K

DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL	i
HALAMAN PERSETUJUAN	ii
HALAMAN PENGESAHAN UJIAN SKRIPSI	iii
HALAMAN PERNYATAAN KEASLIAN	iv
MOTTO DAN PERSEMBAHAN	v
PRAKATA	vi
ABSTRAK	xii
ABSTRACT	xiii
DAFTAR TABEL	xiv
DAFTAR GAMBAR	xv
DAFTAR LAMPIRAN	xvi
BAB I PENDAHULUAN	1
1.1 Latar Belakang Masalah	1
1.2 Perumusan Masalah	4
1.3 Tujuan Penelitian	4
1.4 Manfaat Penelitian	5
1.5 Sistematika Penulisan	6
BAB II LANDASAN TEORI	10
2.1 Tinjauan Pustaka	10
2.1.1 Pengertian Pupuk Subsidi	10
2.1.2 Pengertian Pupuk Non-Subsidi	11

2.1.3	Produksi Pupuk Subsidi dan Non-Subsidi	11
2.1.4	Pengertian Sistem Pengangkutan Pupuk	12
2.1.5	Alat-Alat Bongkar Muat Pupuk	13
2.1.6	Pengertian dan Jenis Kapal Bulk Carrier	14
2.1.7	Distribusi PT. Pupuk Indonesia Logistik	19
2.2	Definisi Operasional	21
2.3	Kerangka Pikir Penelitian	22
BAB III	METODE PENELITIAN	23
3.1	Metode Penelitian	23
3.2	Waktu dan Tempat Penelitian	24
3.3	Data dan Sumber Data	24
3.3.1	Data Primer	24
3.3.2	Data Sekunder	25
3.4	Metode Pengumpulan Data	25
3.4.1	Observasi	26
3.4.2	Wawancara	26
3.4.3	Dokumentasi	28
3.5	Teknik Keabsahan Data	28
3.6	Teknik Analisis Data	30
3.6.1	Reduksi Data	30
3.6.2	Penyajian Data	31
3.6.3	Penarikan Kesimpulan	32
BAB IV	HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN	33

4.1	Gambaran Umum Perusahaan	33
4.1.1	Sejarah Berdirinya PT. Pupuk Indonesia Logistik	33
4.1.2	Dasar Hukum PT. Pupuk Indonesia Logistik.....	33
4.1.3	Makna Logo PT. Pupuk Indonesia Logistik	34
4.1.4.	Visi dan Misi PT. Pupuk Indonesia Logistik	35
4.1.5	Struktur Organisasi PT. Pupuk Indonesia logistik.....	36
4.1.6	Armada PT. Pupuk Indonesia Logistik	40
4.2	Analisis Masalah.....	41
4.3	Pembahasan Masalah	45
4.3.1	Cara Kerja Sistem Pengangkutan Pupuk Subsidi Dan Non Subsidi Dengan Menggunakan Kapal <i>Bulk Carrier</i> Milik PT. Pupuk Indonesia Logistik	45
4.3.2	Kendala-Kendala Yang Terjadi Pada Sistem Pengangkutan Pupuk Subsidi Dan Non-Subsidi Menggunakan Kapal <i>Bulk Carrier</i>	49
4.3.3	Upaya Mengatasi Kendala Yang Terjadi Pada Sistem Pengangkutan Pupuk Subsidi Dan Non Subsidi Menggunakan Kapal <i>Bulk Carrier</i>	63
BAB V	PENUTUP	71
5.1	Simpulan.....	71
5.2	Saran.....	72

ABSTRAK

Fathulotfi Zaenab, 2021, NIT: 541711306468 K, “*Sistem Pengangkutan Pupuk Subsidi Dan Non Subsidi Dengan Menggunakan Kapal Bulk Carrier Pada PT. Pupuk Indonesia Logistik*”. Skripsi Program Diploma IV, Program Studi TALK (Tata Laksana Angkutan Laut dan Kepelabuhan), Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang, Pembimbing I: Ir. Fitri Kensiwi, M. Pd, Pembimbing II: Capt, Samsul Huda, MM, M. Mar.

Sistem pengangkutan pupuk menggunakan kapal *bulk carrier* digunakan untuk menjalankan produksi pupuk, baik pupuk subsidi maupun non-subsidi. Selain itu, sistem pengangkutan juga sangat berperan penting dalam menjalankan bisnis logistik di perusahaan. Karena dengan adanya bisnis logistik perusahaan dapat dengan luas mencangkup kebutuhan pupuk di berbagai pulau maupun kota. Namun dalam pelaksanaan sistem pengangkutan pupuk mengalami beberapa masalah, seperti cara kerja sistem pengangkutan pupuk subsidi dan non-subsidi dengan menggunakan kapal *bulk carrier* pada PT. Pupuk Indonesia Logistik, kendala-kendala yang dialami oleh sistem pengangkutan pupuk subsidi dan non-subsidi dengan menggunakan kapal *bulk carrier*, serta upaya untuk mengatasi kendala yang terjadi pada sistem pengangkutan pupuk subsidi dan non-subsidi dengan menggunakan kapal *bulk carrier*.

Metode yang digunakan adalah metode kualitatif pendekatan metode ini menggunakan data primer dan sekunder. Data yang diambil dari hasil observasi, wawancara dan dokumentasi.

Hasil penelitian menunjukkan bahwa sistem pengangkutan pupuk menggunakan kapal *bulk carrier* berjalan dengan baik sesuai dengan penerapan yang dilakukan perusahaan. Terdapat kendala-kendala dalam mengangkut pupuk menggunakan kapal antara lain terjadi kerusakan kapal, harga pokok penjualan yang meningkat, serta perusahaan menerima klaim dari konsumen. Upaya yang dilakukan perusahaan adalah dengan cara mengembangkan strategi pengembangan bisnis perkapalan dan bisnis logistik, perusahaan juga membuat laporan hasil audit operasional pertahunnya.

Kata Kunci : Klaim, Logistik, *Bulk Carrier*.

ABSTRACT

Fathulotfi zaenab, 2021, NIT: 541711306468 K, “*Subsidized and Non-Subsidized Fertilizer Transport System Using Bulk Carrier at PT. Pupuk Indonesia Logistik*”, Thesis, Diploma IV Program, Port and Shipping Department, Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang, Advisor I: Ir. Fitri Kensiwi, M. Pd, Advisor II: Capt, Samsul Huda, MM, M. Mar.

The fertilizer transportation system using bulk carrier ships is used to carry out fertilizer production, both subsidized and non-subsidized fertilizers. In addition, the transportation system also plays an important role in running the company's logistics business. Because with the logistics business, the company can broadly cover fertilizer needs in various islands and cities. However, the implementation of the fertilizer transportation system encountered several problems, such as the workings of the subsidized and non-subsidized fertilizer transportation system using bulk carrier vessels at PT. Pupuk Indonesia Logistik, the obstacles experienced by the subsidized and non-subsidized fertilizer transportation system using bulk carrier ships, as well as efforts to overcome the obstacles that occur in the subsidized and non-subsidized fertilizer transportation system using bulk carrier vessels.

The method used is a qualitative method, this method approach uses primary and secondary data. Data taken from the results of observations, interviews and documentation.

The results showed that the fertilizer transportation system using bulk carrier ships was running well in accordance with the company's implementation. There are obstacles in transporting fertilizer by ship, including ship damage, increased cost of goods sold, and the company receiving claims from consumers. The company's efforts are by developing a shipping and logistics business development strategy, the company also makes an annual operational audit report.

Keywords: Claim, Logistics, Bulk Carrier.

DAFTAR TABEL

Tabel 2.1 Beragam Jenis <i>Bulk Carrier</i>	15
Tabel 2.2 Ukuran Kapal PT. Pupuk Indonesia Logistik	19
Tabel 4.1 Armada PT. Pupuk Indonesia Logistik	41
Tabel 4.2 Kerusakan Kapal Selama 2018-2019	43
Tabel 4.3 Kerusakan Pada Alat Bongkar Muat	44
Tabel 4.4 Biaya Yang Dianggarkan	56

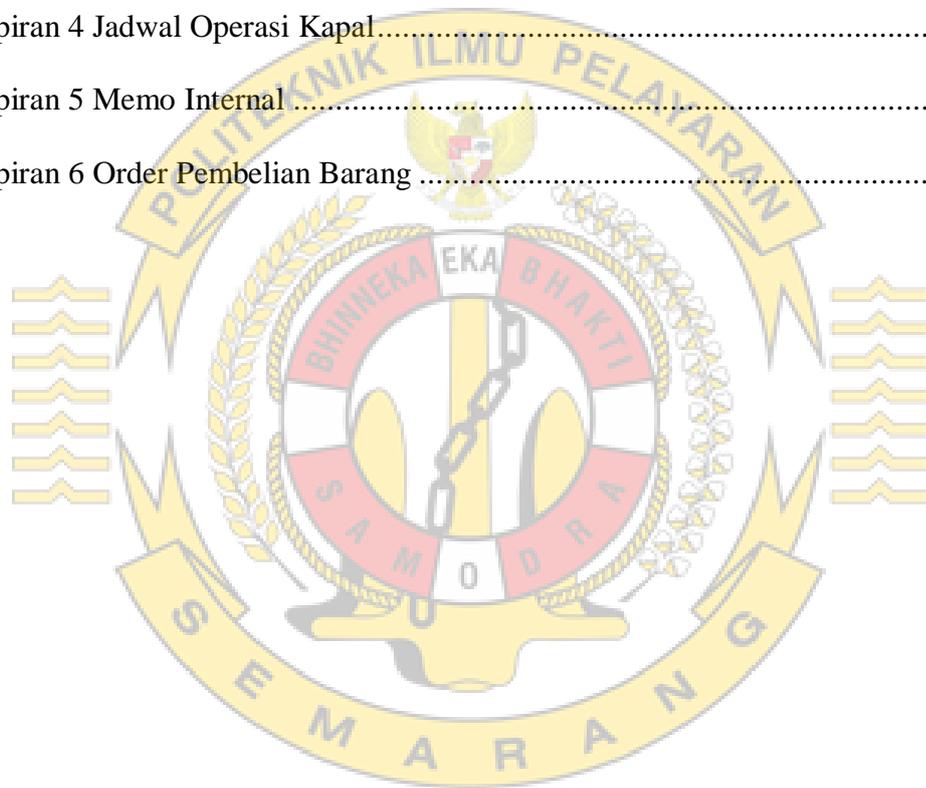


DAFTAR GAMBAR

Gambar 4.1 Logo PT. Pupuk Indonesia Logistik	34
Gambar 4.2 Struktur Organisasi PT. Pupuk Indonesia Logistik	37
Gambar 4.3 Alur Pengangkutan Sistem Pengangkut Pupuk	47
Gambar 4.4 Alur Pengangkutan Sistem Pengangkut Pupuk.....	48
Gambar 4.5 Penyebab Kemacetan Pada <i>Wire Rope</i>	51
Gambar 4.6 Kegagalan <i>Belt Conveyor</i>	53
Gambar 4.7 Mengatasi Kerusakan Mesin <i>Conveyor</i>	65
Gambar 4.8 Mengatasi Kemacetan Pada <i>Wire Rope</i>	67
Gambar 4.9 Mengatasi Kegagalan <i>Belt Conveyor</i>	68

DAFTAR LAMPIRAN

Lampiran 1 Hasil Wawancara	75
Lampiran 2 Jenis-jenis Armada PT. Pupuk Indonesia Logistik	80
Lampiran 3 Realisasi Pengapalan Pupuk Urea.....	87
Lampiran 4 Jadwal Operasi Kapal.....	88
Lampiran 5 Memo Internal	89
Lampiran 6 Order Pembelian Barang	90



BAB 1

PENDAHULUAN

1.1. Latar Belakang Penelitian

PT. Pupuk Indonesia Logistik (PILOG) merupakan salah satu anak perusahaan dari PT. Pupuk Indonesia (Perseroan) yang bergerak di bidang jasa pelayaran dan jasa angkutan laut yang ada di Indonesia. Selain itu PT. Pupuk Indonesia Logistik (PILOG) juga merupakan perusahaan pendukung utama penyediaan distribusi dalam proses produksi pupuk dan turunannya di Indonesia. Dalam hal ini PT. Pupuk Indonesia Logistik (PILOG) yang menangani distribusi pupuk subsidi dan non-subsidi untuk mendukung ketahanan pangan nasional. Oleh karena itu, perusahaan berkomitmen dalam menjaga pelayanan dan menjadi perusahaan pelayaran yang handal demi kinerja usaha yang berkelanjutan. Sebuah komitmen luhur dalam mendukung ketahanan pangan nusantara dari anak perusahaan PT. Pupuk Indonesia (Persero).

Perkembangan bisnis logistik memberikan peluang yang lebih baik bagi PT. Pupuk Indonesia Logistik ke depannya, untuk mengembangkan kegiatan usahanya dari perusahaan pelayaran pada awalnya menjadi perusahaan logistik di masa depan. Dimulai dengan merintis kerjasama dengan anak perusahaan PT. Pupuk Indonesia (Persero) maupun bergabung dalam kelompok sinergi logistik BUMN dalam kegiatan angkutan,

diharapkan mampu memberikan jalan bagi PT. Pupuk Indonesia Logistik kelak untuk mewujudkan cita-citanya menjadi perusahaan logistik yang memberikan pelayanan distribusi secara lengkap dan perkembangan bidang usaha jasa transportasi laut tidak terlepas dari pertumbuhan ekonomi, terutama di bidang perdagangan barang dan komoditas yang membutuhkan jasa distribusi yang memiliki peranan vital dalam pertumbuhan sebuah industri dan pertumbuhan ekonomi, baik dalam skala *local regional* dan internasional. Transportasi sangat berpengaruh untuk keberhasilan dalam distribusi logistik, baik dari pupuk subsidi maupun non-subsidi. Pengangkutan menggunakan transportasi dapat dilakukan melalui darat, udara dan laut.

Dalam perkembangan bisnis logistik perusahaan menggunakan sistem pengangkutan pupuk untuk mendistribusikan pupuk ke berbagai wilayah atau pulau. Sistem pengangkutan pupuk merupakan sebuah sarana transportasi laut yang digunakan untuk mengangkut pupuk ke berbagai wilayah. Dalam hal ini perusahaan menyediakan beberapa transportasi sarana pengangkutan pupuk dengan tujuan untuk memperlancar pengiriman pupuk, baik pupuk subsidi dan non-subsidi. Dengan adanya sarana transportasi ini diharapkan dapat memperluas perkembangan bisnis logistik

Perusahaan juga menerapkan perkembangan bidang usaha jasa transportasi laut seperti sistem pengangkutan pupuk subsidi dan non-subsidi menggunakan kapal *bulk carrier* tidak terlepas dari pertumbuhan ekonomi,

terutama di bidang perdagangan barang dan komoditas yang membutuhkan jasa distribusi yang memiliki peranan dalam pertumbuhan sebuah industri dan pertumbuhan ekonomi, baik dalam skala lokal regional dan internasional. Transportasi sangat berpengaruh untuk keberhasilan dalam distribusi dapat dilakukan melalui darat, udara dan laut.

Sistem pengangkutan pupuk di PT. Pupuk Indonesia Logistik (PILOG) telah meningkat pesat di berbagai pulau, seperti: Pulau Jawa, Kalimantan, Sulawesi, dan Sumatera Selatan. Dalam menjalankan bisnis logistik ini PT. Pupuk Indonesia Logistik menggunakan sistem pengangkutan pupuk non subsidi dan subsidi untuk melayani kepentingan dan kebutuhan masyarakat. Dengan adanya bisnis logistik perusahaan dapat dengan luas memproduksi kebutuhan pupuk diberbagai pulau maupun kota.

Dari sistem pengangkutan pupuk tersebut PT. Pupuk Indonesia Logistik dapat memberikan pelayanan dengan baik di berbagai wilayah Indonesia. Serta dapat dengan mudah mengakses data-data yang akurat untuk memberikan hasil pengangkutan pupuk subsidi dan non-subsidi kepada pimpinan perusahaan. Hasil pengangkutan pupuk yang diberikan dapat dijadikan laporan bulanan maupun laporan tahunan perusahaan. Dengan adanya hasil laporan pengangkutan pupuk diharapkan perusahaan tidak mengalami masalah yang berkelanjutan maupun keliruan dalam pengambilan data. Berdasarkan latar belakang tersebut, maka penulis membuat skripsi ini yang berjudul **“SISTEM**

PENGANGKUTAN PUPUK SUBSIDI DAN NON SUBSIDI DENGAN MENGGUNAKAN KAPAL *BULK CARRIER* PADA PT. PUPUK INDONESIA LOGISTIK”.

1.2. Perumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang masalah yang telah dikemukakan, maka rumusan masalah yang akan dibahas dalam skripsi ini adalah sebagai berikut:

- 1.2.1. Bagaimana cara kerja sistem pengangkutan pupuk subsidi dan non-subsidi dengan menggunakan kapal *bulk carrier* milik PT. Pupuk Indonesia Logistik?
- 1.2.2. Adakah kendala-kendala pada sistem pengangkutan pupuk subsidi dan non-subsidi menggunakan kapal *bulk carrier*?
- 1.2.3. Bagaimanakah upaya mengatasi kendala pada sistem pengangkutan pupuk subsidi dan non-subsidi menggunakan kapal *bulk carrier*?

1.3. Tujuan

Berdasarkan uraian rumusan masalah di atas, tujuan penelitian ini adalah sebagai berikut:

- 1.3.1. Mengetahui cara kerja sistem pengangkutan pupuk subsidi dan non-subsidi dengan menggunakan kapal *bulk carrier* milik PT. Pupuk Indonesia Logistik.
- 1.3.2. Mengetahui kendala-kendala yang terjadi pada sistem pengangkutan pupuk subsidi dan non-subsidi menggunakan kapal *bulk carrier*.

1.3.3. Mengetahui upaya mengatasi kendala yang terjadi pada sistem pengangkutan pupuk subsidi dan non-subsidi menggunakan kapal *bulk carrier*.

1.4. Manfaat Penelitian

Penelitian ini diharapkan dapat memberikan manfaat kepada berbagai pihak sebagai berikut:

1.4.1. Manfaat Secara Teoritis

1.4.1.1. Untuk menambah pengetahuan atau gambaran secara teoritis pembaca dan penulis yang nantinya akan diaplikasikan pada saat bekerja dalam suatu perusahaan, yaitu mengenai bagaimana cara kerja sistem pengangkutan pupuk subsidi dan non-subsidi di PT. Pupuk Indonesia Logistik dengan menggunakan kapal *bulk carrier* berguna untuk mengetahui upaya-upaya apa saja yang akan dilakukan dalam menanggulangi kendala-kendala yang terjadi pada sistem pengangkutan kemudian bisa mengatasi masalah tersebut secara tepat, cermat dan efektif. Memberikan wawasan kepada taruna-taruni PIP Semarang tentang kinerja sistem pengangkutan pupuk subsidi dan non-subsidi menggunakan kapal *bulk carrier*, untuk mengetahui upaya mengatasi kendala yang terjadi pada sistem pengangkutan pupuk subsidi dan non-subsidi diperusahaan PT. Pupuk Indonesia Logistik serta

mengetahui adanya kendala-kendala apa saja yang dialami sistem pengangkutan pupuk subsidi dan non-subsidi menggunakan kapal *bulk carrier*.

1.4.1.2. Untuk tercapainya hasil yang baik pada kinerja sistem pengangkutan pupuk subsidi dan non-subsidi apabila mengalami kendala dalam mengangkut pupuk subsidi dan non-subsidi menggunakan kapal *bulk carrier* agar tidak menimbulkan masalah yang berkelanjutan.

1.4.2. Manfaat Secara Praktis

1.4.2.1. Untuk menambah wawasan bagi para pembaca sehingga menambah manfaat bahan pengetahuan tentang masalah yang terjadi pada sistem pengangkutan pupuk di kapal *bulk carrier*.

1.4.2.2. Sebagai masukan bagi para *crew* kapal di perusahaan agar melakukan evaluasi atau mengecek kembali sistem pengangkutan pada pupuk subsidi dan non subsidi, agar tidak terjadi kendala atau bahaya yang dapat merugikan *crew* kapal dan perusahaan.

1.5. Sistematika Penulisan

Skripsi ini penulis sajikan dalam tiga bagian yang diuraikan masing-masing dan mempunyai keterkaitan antara bagian satu dengan yang lainnya. Adapun sistematika penulisan skripsi ini adalah sebagai berikut:

- 1.5.1. Bagian awal skripsi ini mencakup halaman, sampul depan, halaman judul, halaman persetujuan, halaman pengesahan, halaman kata pengantar, halaman motto, halaman persembahan, daftar isi, daftar lampiran dan abstraksi.
- 1.5.2. Bagian utama skripsi ini penulis sajikan dalam 5 (lima) bab yang saling memiliki keterkaitan antara satu bab dengan bab yang lainnya, sehingga penulis berharap supaya pembaca dapat dengan mudah memahami seluru uraian dalam skripsi ini. Adapun sistematika tersebut adalah sebagai berikut:

BAB I PENDAHULUAN

Bab pertama merupakan bab pendahuluan, penulis menguraikan mengenai latar belakang masalah yang merupakan alasan pemilihan judul, identifikasi masalah, batasan masalah, rumusan masalah, tujuan dan manfaat penelitian dan diakhiri dengan sistematika penulisan.

BAB II LANDASAN TEORI

Dalam bab ini dikemukakan tentang tinjauan pustaka dan kerangka pemikiran yang membuat uraian mengenai ilmu pengetahuan yang terdapat dalam kepustakaan yang termasuk didalamnya mengenai pengertian dan hal-hal yang berkaitan dengan permasalahan serta kerangka pemikiran yang menjelaskan secara teoritis mengenai keterkaitan variabel yang diteliti, kesimpulan sementara

yang diperoleh oleh penulis mengenai pokok permasalahan yang diteliti.

BAB III METODE PENELITIAN

Pada bab ini akan diuraikan mengenai metode-metode yang digunakan oleh penulis dalam hal penulisan skripsi ini. Bab ini terdiri dari waktu dan tempat penelitian, metode pendekatan serta teknik pengumpulan data yang mengungkapkan cara apa saja yang dilakukan untuk mengumpulkan data, subjek penelitian yang merupakan informasi tentang subjek yang menjadi fokus penelitian, serta teknik analisis data yang digunakan dalam penelitian.

BAB IV HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

Pada bab ini membahas pokok masalah penelitian. Penulis akan membahas tentang deskripsi data, analisis data dari masalah yang ada, alternatif pemecahan masalah dan evaluasi terhadap alternatif pemecahan masalah serta pemecahan masalah yang dipilih.

BAB V PENUTUP

Pada bab ini merupakan bab penutup dimana akan disampaikan kesimpulan yang merupakan pernyataan singkat dan tepat berdasarkan hasil analisis data sehubungan dengan masalah penelitian, serta juga berisi saran yang merupakan pernyataan singkat dan tepat

berdasarkan hasil pembahasan sehubungan dengan masalah penelitian yang merupakan masukan untuk perbaikan yang akan dicapai.

1.5.3. Bagian akhir skripsi ini mencakup daftar pustaka, daftar riwayat hidup, dan lampiran. Pada halaman lampiran berisi data atau keterangan lain yang menunjang uraian untuk disajikan dalam bagian utama skripsi.



BAB II

LANDASAN TEORI

2.1. Tinjauan Pustaka

2.1.1. Pengertian pupuk subsidi

Menurut Surat Keputusan Menteri Perindustrian Dan Perdagangan Nomor 70/MPP/Kep/2/2003 yang dimaksud dengan pupuk subsidi yaitu barang yang pengadaannya dan penyalurannya mendapat subsidi dari pemerintah untuk kebutuhan petani yang dilaksanakan atas dasar program pemerintah. Menurut Peraturan Menteri Perdagangan Nomor 15/MDAG/PER/4/2013 tentang pengadaan dan penyaluran pupuk bersubsidi untuk sektor pertanian, yang dimaksud pupuk subsidi adalah barang dalam pengawasan yang pengadaannya dan penyaluran mendapat subsidi dari pemerintah untuk kebutuhan kelompok tani dan atau petani di sektor pertanian meliputi Pupuk Urea, Pupuk SP-36, Pupuk ZA, Pupuk NPK dan jenis pupuk bersubsidi lainnya yang ditetapkan oleh menteri yang menyelenggarakan urusan pemerintahan di bidang pertanian. Jadi yang dimaksud dengan pupuk subsidi merupakan pupuk yang pengadaannya mendapatkan potongan biaya dari pemerintah dengan mekanisme pengawasan tertentu yang ditujukan bagi petani di sektor pertanian terdiri atas jenis Pupuk Urea, SP-36, ZA, NPK dan Pupuk Organik. Peredaran pupuk subsidi telah diawasi oleh pemerintah, sehingga harga jual yang dimiliki oleh pupuk subsidi jauh lebih murah dibandingkan

pupuk no-subsidi, karena harga jual ini telah ditetapkan oleh pemerintah.

2.1.2. Pengertian pupuk non-subsidi

Pupuk non-subsidi merupakan pupuk yang pengadaan dan penyalurannya di luar program pemerintah dan tidak mendapatkan subsidi. Pupuk non subsidi diperuntukan untuk perusahaan atau pelaku usaha. Pupuk non-subsidi memiliki kualitas hampir sama dengan pupuk subsidi akan tetapi pupuk non-subsidi mempunyai komposisi dan formula yang berbeda, terutama pada jenis pupuk NPK. Pupuk non-subsidi lebih banyak variannya sehingga sesuai dengan kebutuhan tanaman yang dapat dengan cepat diserap oleh tanaman, karena pupuk non-subsidi tidak dilapisi dengan *coating oil*. Harga yang dimiliki oleh pupuk non-subsidi sendiri terjangkau lebih mahal dipasar domestik, karena harga jual pupuk non-subsidi tidak ditetapkan oleh pemerintah melainkan ditetapkan oleh perusahaan sendiri.

2.1.3. Produksi pupuk subsidi dan non subsidi

PT. Pupuk Indonesia Logistik merupakan pendukung utama penyediaan distribusi dalam proses produksi pupuk dan turunannya di Indonesia. Saat ini perusahaan menangani produksi pupuk subsidi dan non-subsidi menggunakan angkutan laut. Berdasarkan laporan tahunan perusahaan PT. Pupuk Indonesia Logistik tahun 2019, disebutkan bahwa peluang bisnis pengangkutan pupuk yang dihasilkan oleh perusahaan masih dapat ditingkatkan karena jumlah produksi pupuk

subsidi rata-rata per-tahun yang dihasilkan oleh perusahaan kurang lebih 13,7 juta ton dan pupuk non-subsidi kurang lebih 1,48 juta ton. Dari produksi pupuk tersebut, yang diangkut dengan kapal sebanyak 4,8 juta ton dan yang diangkut melalui jalur darat sebanyak 8,9 juta ton. Berdasarkan data historis angkutan pupuk yang diangkut dengan kapal perusahaan rata-rata 1 juta ton per tahun atau 25% dari total angkutan pupuk via laut. PT. Pupuk Indonesia Logistik untuk mendukung program ketahanan pangan nasional harus memiliki 6 konsep untuk pupuk yaitu Tepat (jumlah, jenis, tempat, waktu, harga dan kualitas). Oleh karena itu, perusahaan berkomitmen dalam menjaga pelayanan dan menjadi perusahaan pelayaran yang handal demi kinerja usaha yang berkelanjutan. Sebuah komitmen luhur dalam mendukung ketahanan pangan nusantara dari anak perusahaan PT. Pupuk Indonesia (Persero). Perusahaan tidak pernah mengalami perubahan nama, akan tetapi perusahaan berusaha untuk meningkatkan potensi bisnis pemasaran dan memperkuat industri pelayaran nasional yang berbasis kemaritiman melalui pengangkutan jasa pelayaran.

2.1.4. Pengertian sistem pengangkutan pupuk

Sistem pengangkutan pupuk merupakan sarana transportasi atau alat pengangkut yang digunakan untuk mengangkut atau membawa pupuk dari tempat pemuatan pupuk ke tempat tujuan. Sistem pengangkutan yang digunakan oleh PT. Pupuk Indonesia Logistik adalah sistem pengangkutan via laut atau transportasi laut (kapal).

Sistem pengangkutan sangat dibutuhkan perusahaan untuk mengangkut pupuk, baik pupuk subsidi maupun non-subsidi. Pupuk yang diangkut menggunakan kapal *bulk carrier* adalah pupuk subsidi dan pupuk non-subsidi. Kapal yang digunakan PT. Pupuk Indonesia Logistik untuk mengangkut pupuk adalah kapal (armada) milik sendiri. PT. Pupuk Indonesia Logistik sendiri tidak pernah menggunakan atau men-*charter* kapal *bulk carrier* milik perusahaan lain untuk mengangkut pupuk, baik itu pupuk subsidi maupun non-subsidi.

2.1.5. Alat-alat bongkar muat pupuk

Armada yang dimiliki perusahaan PT. Pupuk Indonesia Logistik terdiri atas 7 armada curah (*bulk carrier*). Kapal *bulk carrier* ini digunakan untuk mengangkut pupuk. Dalam pelaksanaan pengangkutan pupuk ke kapal *bulk carrier*, pupuk yang berada di pabrik di angkut menggunakan truk dan dipindahkan ke gudang lini I dari gudang diangkut menggunakan truk untuk dipindahkan ke kapal *bulk carrier* menggunakan alat *floating crane* atau *conveyor* setelah semua selesai pupuk diangkut oleh kapal menuju pelabuhan. Berikut adalah beberapa alat pengangkut atau alat bongkar yang sangat berperan penting dalam memperlancar kegiatan bongkar muat pupuk antara lain:

2.1.5.1. Conveyor

Conveyor merupakan peralatan sederhana yang dapat bergerak dari satu tempat ke tempat lain sebagai alat angkut suatu barang atau pupuk untuk kapasitas kecil sampai

besar. *Conveyor* dijadikan sebagai alat transportasi yang cepat dan efisien (Agoes, Semin, & Muhammad, 2019:270).

2.1.5.2. *Floating crane*

Floating crane merupakan adalah sebuah alat yang berguna untuk mengangkut muatan. Alat ini tidak memiliki mesin induk dan alat kemudi sendiri. Alat jenis ini dapat mempermudah pekerjaan manusia dengan membantu memindahkan muatan yang berat dan dalam jumlah yang banyak, yang mana berada di atas permukaan laut maupun darat (Prabowo Hadi, 2014).

2.1.6. Pengertian dan jenis kapal *bulk carrier*

Jenis armada yang dimiliki PT. Pupuk Indonesia Logistik adalah jenis kapal kargo curah (*bulk carrier*), secara umum kapal *bulk carrier* (kargo curah) memiliki pengertian sebagai berikut. Kapal kargo curah atau kapal *bulk carrier* adalah kapal dagang yang dirancang untuk mengangkut kargo curah *unpackaged*. Adapun kelebihan dari kapal ini mempunyai daya angkut yang besar. Kapal *bulk carrier* adalah jenis kapal yang paling besar populasinya. Tercatat 16.892 unit di seluruh dunia, Sesuai dengan namanya, kapal ini utamanya untuk membawa kargo curah (seperti batubara, bijih besi, biji-bijian, mineral, dan lain-lain). Berbeda dengan kapal *general cargo* yang dapat memuat beberapa jenis kargo berbeda, *bulk carrier* biasanya mengangkut satu jenis (homogen) kargo. *Bulk carrier* termasuk tipe *single decker* dan

tidak dapat mengangkut *container*. *Cargo hold* (bagian untuk menempatkan kargo) dilengkapi *Hatches* (penutup) untuk melindungi kargo. *Hatches* didesain dengan bukaan yang luas agar tidak menghalangi perpindahan kargo. *Cargo hold* dirancang “*self trimming*” agar bongkar muat menjadi mudah dan cepat. *Bulk carrier* sering disebut “*Bulker*”, dibedakan berdasarkan ukurannya.

Tabel 2.1 Beragam Jenis *Bulk carrier*.

Type	DWT (Ton)	Draf (M)	LOA (M)	LBP (M)	Geared (Ya/Tidak)	Jumlah Cargo Hold
Handysize	32.000	10,2	179,9	28,4	Ya	5
Supramax	52.000	12,2	199	32,2	Ya	5
Ultramax	62.000	13	200	32,24	Ya	5
Panamax	75.000	14,1	225	32,26	Tidak	7
Kamsarmax	82.000	14,5	229	32,26	Tidak	7
Post- Panamax	98.000	14,6	240	38	Tidak	7
Capisize	172.000	17,95	289	45	Tidak	9
ULOC (Valemax)	400.000	23	362	65	Tidak	9

Sumber: Capt. J. Isbester Tahun 2000.

Tabel di atas memuat berbagai jenis *bulk carrier* berdasarkan bobot mati, draft, dimensi panjang dan lebar (LOA x Beam), keberadaan crane kapal, dan jumlah *cargo hold*. Mini *bulk carrier* (sekitar 15.000 dwt) terutama digunakan dalam pelayaran jarak pendek. Namun, kebanyakan kapal dengan ukuran ini adalah jenis kapal *general cargo* atau kargo khusus. Di atas mini *bulk carrier*, ada *handysize bulk carrier* yang memiliki bobot mati sekitar 15.000 ton sampai 39.000 ton, dan memiliki 4 – 5 *cargo hold*. *Handysize* dengan konstruksi yang lebih berat dapat mengangkut kayu bulat, dikenal dengan sebutan “*Loggers*”. Ada jenis *bulk carrier* dengan bobot 20.000 dan 30.000 ton, dikenal dengan “*Lakers*”, yang dirancang untuk pelayaran *transshipment*. Desain *lakers* adalah: LOA 70 meter, lebar sekitar 21,5 meter, *draft* 7,92 meter dan *freeboard* maksimal 35,6 meter.

Handymax bulk carrier memiliki bobot mati sekitar 40.000 ton dan 50.000 ton, dan memiliki 5 *cargo hold*. Mungkin karena kurang ekonomis, sekarang hanya beberapa kapal yang dibangun dalam rentang bobot mati tersebut di atas. *Supramax bulk carrier* dibangun menggantikan *handymax*, memiliki bobot mati sekitar 50.000 ton sampai 60.000 ton. Seperti *handymax*, *supramax* juga memiliki 5 *cargo hold*. *Ultramax* adalah desain yang terbilang baru dalam dunia *dry bulk*. *Ultramax* biasanya dilengkapi dengan “*eco main engine*”, memiliki bobot mati 62.000-65.000 ton. Karena juga memiliki 5 *cargo hold*, *Ultramax* sering dianggap sebagai *upgrade* dari *Supramax*.

Panamax bulk carrier memiliki bobot mati antara 70.000-80.000 ton, dengan 7 *cargo hold*. *Panamax* yang dibangun sebelum tahun 2000 umumnya berukuran 60.000-70.000 *dwt*. Nama dan dimensinya ditetapkan sesuai dengan dimensi maksimum yang diizinkan (panjang dan lebar) untuk berlayar melewati terusan panama. Saat terusan *suez* (mesir) diperlebar, muncul desain kapal dengan dimensi menyesuaikan ukuran terusan tersebut. Jenis yang disebut *post panamax* ini ukurannya bervariasi dari sekitar 90.000-110.000 *dwt*. *Kamsarmax* adalah *bulk carrier* yang sedikit lebih besar dari *panamax*. Memiliki bobot mati antara 80.000-85.000 ton (desain paling umum adalah sekitar 82.000 *dwt*) dan *LOA* 229 meter, sedikit lebih panjang dari *panamax* yang memiliki *LOA* 224-225 meter. Panjang *kamsarmax* merupakan panjang maksimum yang diijinkan bersandar di pelabuhan kamsar (*Kamsar Port*) di Afrika Barat, salah satu pelabuhan bauksit terbesar di dunia.

Capesize memiliki bobot mati antara 160.000 ton sampai 210.000 ton. Sebelumnya, ada juga *capesses* yang lebih kecil (*mini-capes* atau *babe-capes*) yang berkisar antara 110.000 sampai 160.000 *dwt*. *Capesizes* biasanya memiliki 9 *cargo holds*. *Capesizes* dengan beam maksimum 47 meter disebut *newcastlemax* dan merupakan kapal terbesar yang diijinkan memasuki pelabuhan Newcastle di Australia. *Ultra large ore carrier* ini *bulk carrier* yang lebih besar dari *capesses* dan terutama digunakan untuk mengangkut biji besi.

Kapal terbesar dalam kategori ini adalah *valemax* atau *chinamax* yang memiliki bobot mati hingga 400.000 ton. *Bulk carrier* dengan ukuran yang lebih kecil, dari mini *bulk carrier* sampai *ultramax*, umumnya dilengkapi *crane (geared)*. Sementara *bulk carrier* yang lebih besar (*panamax* hingga *chinamax*) hampir semuanya tanpa *crane (gearless)*, alias mengandalkan *crane* pelabuhan untuk bongkar muat. *Bulk carrier* yang lebih kecil dapat membawa berbagai jenis kargo curah dan kargo umum, serta digunakan untuk pelayaran jarak pendek. *Panamax* hingga *cape-size* digunakan untuk mengangkut biji-bijian, batubara, bijih besi dan jenis mineral lainnya. *Ore carriers* dan *valemax* digunakan untuk membawa bijih besi.

PT. Pupuk Indonesia Logistik memiliki 7 (tujuh) kapal yang berjenis kapal *bulk carrier* atau kapal cargo curah. Kapal yang dimiliki perusahaan rata-rata memiliki bobot mati (*DWT*) 11.000 ton, kapasitas muatan yang dapat diangkut kapal (*GRT*) 12.000 ton, panjang keseluruhan pada kapal (*LOA*) 115 meter, panjang kapal yang diukur dari garis air (*LBP*) 109 meter, dan lebar keseluruhan pada kapal (*BM*) 17 meter. Semua kapal PT. Pupuk Indonesia Logistik berjenis kapal *handysize* atau mini *bulk carrier* yang digunakan dalam pelayaran jarak pendek atau rute yang telah ditetapkan sesuai dengan kemampuan kapal, Tujuan pendistribusian dan jenis muatan kapal. Seperti: Palembang-Semarang, Semarang-Palembang, Palembang-Gresik, Gresik-NTT, dan sebaliknya. Pada tabel dibawah ini dapat dilihat lebih rinci mengenai

data kapal milik perusahaan PT. Pupuk Indonesia Logistik, baik dari nama kapal maupun ukuran pada kapal. Berikut ini adalah gambaran tabel nama-nama kapal milik perusahaan PT. Pupuk Indonesia Logistik, serta rincian mengenai ukuran pada kapal *bulk carrier*.

Tabel 2.2 Ukuran Kapal PT. Pupuk Indonesia Logistik.

Nama Kapal	Ukuran Kapal			
	DWT	LOA	LBP	GRT
KM. Ibrahim Zahier	9.237,40 Ton	114,5 M	109,4 M	7.451 Ton
KM. Pusri Indonesia	11.195,40 Ton	114,5 M	109,4 M	7.339 Ton
KM. Muchtar Prabu Mangkunegara	11.185,50 Ton	115,7 M	109,9 M	7.497 Ton
KM. Julianto Moelidihardjo	11.161,50 Ton	115,7 M	109,9 M	7.437 Ton
KM. Soemantri Brodjonegoro	9.237,40 Ton	114,5 M	109,4 M	7.404 Ton
KM. Abusamah	11.185,50 Ton	115,7 M	109,9 M	7.497 Ton
KM. Pusri Indonesia I	11.485 Ton	134 M	130,70 M	12,454 Ton

Sumber: Data Perusahaan Tahun 2019.

2.1.7. Distribusi PT. Pupuk Indonesia Logistik

PT. Pupuk Indonesia Logistik merupakan perusahaan industri atau pemasaran. saluran pemasaran disebut juga dengan saluran perdagangan atau saluran distribusi. saluran distribusi adalah penyaluran yang mempunyai keinginan untuk menyalurkan atau menyampaikan pupuk yang dimiliki perusahaan ke konsumen, baik itu pupuk subsidi maupun non-subsidi.

Hal yang sangat penting diperhatikan oleh perusahaan industri adalah pengiriman atau penyampaian produk sehingga sampai kepada konsumen. Suatu produk tidak akan banyak berguna bagi konsumen, bila produk tersebut tidak tersedia pada saat dan tempat dimana seorang konsumen memerlukannya. Dalam rangka kegiatan memperlancar pengiriman pupuk dari produsen ke konsumen, maka salah satu faktor penting yang tidak boleh diabaikan adalah menetapkan secara tepat saluran distribusi yang akan digunakan dalam rangka menyalurkan pupuk dari produsen ke konsumen. Hal ini akan memudahkan produsen untuk mengirim produk kepada konsumen agar tidak terjadi keliruan data yang ada.

PT. Pupuk Indonesia Logistik senantiasa mengoptimalkan peluang-peluang pertumbuhan di pasar domestik dan pasar ekspor serta daya saing di bisnis angkutan laut atau bisnis kemaritiman yang meliputi angkutan *bulk carrier*. Dalam melakukan distribusi pupuk subsidi dan non-subsidi perusahaan berusaha melakukan optimalisasi atas armada yang dimiliki. Dari armada yang dimiliki, perusahaan meningkatkan pendapatan per-angkutan pada tiap-tiap armada dan juga perusahaan mendapatkan kenaikan modal dari penjualan pupuk subsidi dan non-subsidi. Pendapatan yang diperoleh dari pengangkutan armada curah sangat mempengaruhi hasil dari produktivitas perusahaan kepada para konsumen atau usaha pemasaran produk di pasar domestik dan pasar ekspor.

2.2. Definisi Operasional

Definisi operasional dalam penelitian harus dirumuskan untuk menghindari kesesatan dalam pengumpulan data. Dalam penelitian ini, definisi operasionalnya adalah sebagai berikut:

Pupuk Subsidi : Pupuk yang pengadaan dan penyalurannya mendapat subsidi dari pemerintah untuk kebutuhan petani yang dilaksanakan atas program pemerintah.

Pupuk Non-subsidi : Pupuk yang pengadaan dan penyalurannya diluar.

Voyage : Waktu perjalanan atau transit suatu kapal dari satu tempat ke tempat lain.

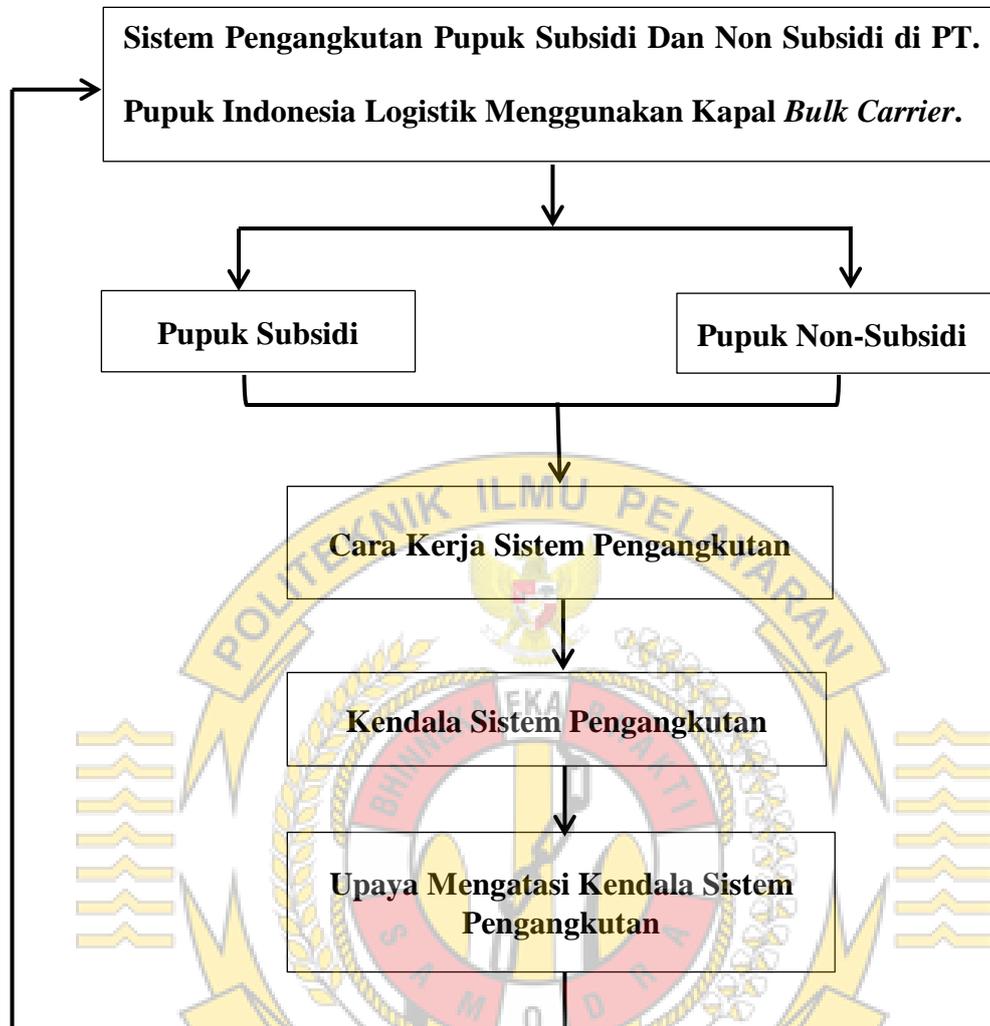
Maintenance : Suatu tindakan perbaikan dan perawatan pada suatu objek.

Tramper : Pelayaran yang tidak tetap merupakan pelayaran yang tidak terikat oleh ketentuan formal apa pun yang baik menyangkut wilayah operasi, trayek yang dijalani, tarif yang berlaku, maupun persyaratan dan ketentuan perjanjian pengangkutan.

Liner : pelayaran yang dijalankan secara tetap dan teratur, baik dalam hal keberangkatan maupun kedatangan di pelabuhan, trayek yang dijalani, tarif angkutan dan syarat-syarat perjanjian pengangkutan.

Bulk Carrier : Kapal Jenis kargo curah yang memiliki kapasitas terbesar didunia.

2.3. Kerangka Pikir Penelitian



Gambar 2.1 Kerangka Pikir

BAB V

PENUTUP

5.1. Simpulan

Berdasarkan hasil penelitian mengenai **“SISTEM PENGANGKUTAN PUPUK SUBSIDI DAN NON SUBSIDI DENGAN MENGGUNAKAN KAPAL *BULK CARRIER* PADA PT. PUPUK INDONESIA LOGISTIK”** dapat disimpulkan bahwa:

- 5.1.1. Cara kerja sistem pengangkutan pupuk subsidi dan non-subsidi pada PT. Pupuk Indonesia Logistik menggunakan alat *conveyor* maupun *floating crane*. *Floating crane* lebih sering digunakan dibanding *conveyor* karena lebih efektif, baik dari segi waktu maupun durabilitas. Pupuk subsidi dan non-subsidi untuk kemudian didistribusikan ke berbagai wilayah menggunakan kapal *bulk carrier*.
- 5.1.2. Kendala-kendala yang terjadi pada sistem pengangkutan pupuk subsidi dan non-subsidi menggunakan kapal *bulk carrier*, sebagai berikut: kerusakan pada mesin *conveyor*, kemacetan pada tali (*wire rope*) *floating crane*, kegagalan operasi *belt* (sabuk) pada alat *conveyor*, kerusakan pada *as grab floating crane*, dan kerusakan kapal.
- 5.1.3. Upaya mengatasi kendala yang terjadi pada sistem pengangkutan pupuk subsidi dan non-subsidi menggunakan kapal *bulk carrier* dan hasil audit operasional produksi, sebagai berikut: mengatasi kerusakan pada mesin *conveyor*, mengatasi kemacetan pada tali (*wire rope*) di *floating crane*, mengatasi kegagalan operasi *belt*

(sabuk) pada alat *conveyor*, mengatasi kerusakan pada *as grab floating crane*, dan mengatasi kerusakan kapal.

5.2. Saran

Berdasarkan hasil penelitian yang dilakukan, penulis memiliki saran untuk PT. Pupuk Indonesia Logistik sebagai berikut:

- 5.2.1. Berdasarkan cara kerja sistem pengangkutan pupuk subsidi dan non-subsidi. Sebaiknya sistem pengangkutan pupuk atau alat angkut yang digunakan untuk mengangkut pupuk tidak hanya menggunakan *conveyor* dan *floating crane* saja, melainkan dapat menggunakan *hidraulik crane* guna efisiensi waktu.
- 5.2.2. Sebelum kapal beroperasi sebaiknya *crew* mengadakan pengecekan rutin untuk meminimalisir terjadinya kerusakan pada kapal.
- 5.2.3. Mempersiapkan cadangan *sparepart* agar sewaktu-waktu terjadi kendala kerusakan kapal dapat meminimalisir terjadinya penamabahan biaya yang banyak.
- 5.2.4. Sebaiknya dari pihak perusahaan memastikan terlebih dahulu apakah kapal tersebut layak untuk beroperasi atau tidak.

DAFTAR PUSTAKA

- Direksi PILOG. 2015. Keputusan Direksi PT. Pupuk Indonesia Logistik Nomor SK/DIR/028/2015 Tentang Struktur Organisasi Perusahaan.
- Hadi, Prabowo. 2014. *Pelaksanaan Memuat Batu Bara Dengan Floating Crane*. Semarang: PIP Semarang.
- Hasan, M. Iqbal. 2002. *Pokok-pokok Materi Metodologi Penelitian dan Aplikasinya*. Jakarta: Ghalia Indonesia.
- Isbester. J. 2000. *Bulk Carrier Practice*. London: Extra Master.
- Keputusan Menteri Perindustrian dan Perdagangan Republik Indonesia Nomor 70/MPP/Kep/2/2003 tentang Pupuk Subsidi.
- Moleong, Lexy. J. 2010. *Metodologi Penelitian Kualitatif*. Bandung: PT. Remaja Rosdakarya.
- Nugraha Prabowo, Dwiki. 2019. *Penanganan Muatan Pupuk Urea Curah Yang Membeku Guna Mengurangi Terhambatnya Bongkar Muat Di Kapal Mv.Abusamah*. Semarang: PIP Semarang.
- Nur Isminingsih, Siti. 2013. *Akta Notaris Perusahaan Nomor: 211*. Bekasi: PT. Pupuk Indonesia Logistik.
- Peraturan Menteri Perdagangan Nomor 15/MDAG/PER/4/2013 tentang Pengadaan dan Penyaluran Pupuk Subsidi.
- PT. Pupuk Indonesia Logistik. *Laporan Tahunan perusahaan 2019*. <https://www.pupuk-indonesia-logistik.com/laporan>, diakses pada tanggal 22 Januari 2020.

Santoso, A., Semin, & Zaman, M.B. 2019. *Permesinan Bantu Pada Kapal Modern Volume 1: Permesinan Geladak*. Surabaya: Airlangga University Press.

Saryono. 2010. *Metode Penelitian Kualitatif*. Bandung: PT. Alfabeta.

Sugiyono. 2010. *Metode Penelitian Pendekatan Kualitatif*. Bandung: PT. Alfabeta.

Tarende, N. I. (2015, Juli). *Laporan Akhir Pratik Persediaan Dan Pengaruhnya Terhadap Laba Serta Kesesuaian Dengan Psak No.14 Pada PT. Industri Kapal Indonesia (1)*, 18.



Lampiran 1

HASIL WAWANCARA

Berikut ini adalah hasil wawancara antara peneliti dengan narasumber dalam hal sistem pengangkutan pupuk subsidi dan non-subsidi dengan menggunakan kapal bulk carrier pada PT. Pupuk Indonesia Logistik.

Responden I

Nama : Bapak Prasongko

Jabatan : Manager Operasional

Dengan hasil wawancara sebagai berikut:

Keterangan:

A : Peneliti

B : Bapak

A : “Berapa lama bapak telah bergabung dengan PT. Pupuk Indonesia Logistik?”

B : “Saya sudah bergabung di PT. Pupuk Indonesia Logistik selama 7 tahun”.

A : “Mohon ijin pak, sebelumnya saya ingin menanyakan tentang sistem pengangkut. Apakah bapak berkenan?”

B : “Ya silahkan, apa pun pertanyaan mu pasti saya jawab?”

A : “Begini pak, apa pengertian system pengangkutan menurut bapak?”

B : “Yang saya ketahui system pengangkutan itu adalah sebuah alat untuk mengangkut barang, baik itu pupuk maupun batu bara.”

A : “Menurut bapak bagaimana proses pengangkutan sistem pupuk subsidi dan non-subsidi menggunakan kapal *bulk carrier*?”

B :“Menurut saya sistem pengangkutan pupuk subsidi dan non-subsidi menggunakan kapal *bulk carrier* sangatlah memadai karena kapal *bulk carrier* dapat mengangkut pupuk lebih banyak, akan tetapi pengangkutan pupuk ini harus sesuai dengan ukuran kapalnya.”

Responden II

Nama : Capt. Agus Suhariyanto

Jabatan : *Manager Ship Management*

A : “Menurut bapak bagaimana cara kerja sistem pengangkutan pupuk subsidi dan non subsidi menggunakan kapal *bulk carrier* pada PT. Pupuk Indonesia Logistik?”

B : “Cara kerja sistem pengangkutan pupuk subsidi dan non subsidi hampir sama, hanya saja yang membedakan pendistribusiannya saja.”

A : “Apa yang membuat pendistribusiannya pupuk berbeda?”

B : “Jika pupuk subsidi didistribusikan ke para petani dan dibawah wewenang pemerintah, tetapi kalua pupuk non subsidi didistribusikan ke pasar domestik dan tidak dibawah wewenang pemerintah. Bisa dibilang pupuk non subsidi dijual bebas disetiap daerah masing-masing.”

Responden III

Nama : Bapak Muhammad Assidiq

Jabatan : *Staff Pemeliharaan*

A : “Apa kendala yang terjadi pada sistem pengangkutan pupuk subsidi dan non subsidi?”

B : “Kendala yang sering ditemukan ketika saya berada disana adalah kerusakan pada mesin *conveyor*, ini disebabkan karena lingkungan dipabrik sangat kotor, dan suhu disana sangat panas.”

A : “Selain itu, apakah masih ada kendala yang terjadi pada sistem pengangkutan pupuk subsidi dan non subsidi?”

B : “Masih banyak kendala yang dialami oleh sistem pengangkutan. Ya, seperti penyebab kemacetan pada tali *crane* dan kegagalan *belt* pada alat *conveyor*. Terjadinya kerusakan seperti diakibatkan karena kurangnya perawatan.”

Responden IV

Nama : Bapak Wildan

Jabatan : *Staff* Operaional

A : “Apa permasalahan yang sering dialami kapal *bulk carrier* ketika mengangkut pupuk?”

B : “Permasalahan yang sering ditemukan pada kapal, yaitu saat kapal hendak beroperasi, kapal mengalami kerusakan. Entah kerusakan dimesin maupun kerusakan yang lain.”

A : “Penanganan seperti apa yang perusahaan lakukan ketika mengalami hal seperti itu?”

B : “penanganan yang kita lakukan memperbaiki kapal yang rusak, membelikan mesin yang dibutuhkan kapal saat kapal mengalami kerusakan mesin.”

A : “Apakah ini sangat berpengaruh pada finansila perusahaan ketika kapal mengalami kerusakan?”

B : “Iya sangat berpengaruh pada finansial perusahaan. Pengaruh yang dialami finansial ketika terjadinya kerusakan kapal membuat harga pokok penjualan meningkat, *daily cost operating* menjadi bertambah, menyebabkan adanya biaya yang dianggarkan maupun tidak dianggarkan, perusahaan menerima *claim* dari konsumen.

Responden V

Nama : Bapak Munif

Jabatan : *Staff* Pemeliharaan

A : “Bagaimana upaya perusahaan untuk mengatasi kendala yang terjadi pada sistem pengangkutan pupuk subsidi dan non subsidi?”

B : “Upaya yang dilakukan adalah meneliti penyebab terjadinya kerusakan pada sistem pengangkutan, lalu memberikan perawatan rutin agar sistem pengangkutan tidak sering mengalami kerusakan.”

A : “Apakah masih ada lagi upaya mengatasi kerusakan pada sistem pengangkutan pupuk?”

B : “Masih banyak cara untuk mengatasi kerusakan pada sistem pengangkutan, tetapi lebih tepatnya kita meneliti terlebih dulu penyebab terjadinya kerusakan sistem.”

Responden IV

Nama : Ibu Wulan

Jabatan : Staff Marketing

A : “Bagaimana hasil distribusi pupuk subsidi dan non-subsidi menurut ibu?”

B : “Hasil distribusi pupuk subsidi dan non-subsidi mengalami peningkatan di tahun 2020 dan mengalami penurunan ditahun 2019. Hal ini terjadi karena adanya kerusakan pada alat pengangkut dan kapal yang mengakibatkan penundaan pengiriman ke berbagai wilayah.”

A : “Usaha apa yang dilakukan perusahaan untuk menangani hal seperti itu?”

B : “Usaha yang kita lakukan sekarang adalah memberikan perawatan khusus untuk kapal sebelum kapal dinyatakan layak dan untuk alat pengangkut pupuk kita berkoordinasi kepada pihak *staff*.”



Lampiran 2

1. KM. ABUSAMAH

JENIS KAPAL : KAPAL UREA BULK, ALAT BONGKAR ELMOT
SCRAPPER.

KETERANGAN : LOA : 115,7 M
LBP : 109,9 M
GRT : 7.497 TON
DWT : 11.185, 50 TON



Sumber: Data Perusahaan

2. KM. IBRAHIM ZAHIER

JENIS KAPAL : UREA BULK, ALAT BONGKAR SCRAPPER

KETERANGAN : LOA : 114,5 M

LBP : 109,4 M

GRT : 7.451 TON

DWT : 9.237, 40 TON



Sumber: Data Perusahaan

3. KM JULIANTO MOELIODIHARDJO

JENIS KAPAL : UREA BULK, ALAT BONGKAR ELMOT SCRAPPER

KETERANGAN : LOA : 115,7 METER

LBP : 109,9 METER

GRT : 7.473 TON

DWT : 11.161,50 TO



Sumber: Data Perusahaan

4. KM PUSRI INDONESIA

JENIS KAPAL : UREA BULK, ALAT BONGKAR ELMOT SCRAPPER

KETERANGAN : LOA : 114,5 METER

LBP : 109,4 METER

GRT : 7.339 TON

DWT : 11.195,40 TON



Sumber: Data Perusahaan

5. KM MOCHTAR PRABU MANGGUNEGARA

JENIS KAPAL : UREA BULK, ALAT BONGKAR ELMOT SCRAPPER

KETERANGAN : LOA : 115,7 METER

LBP : 109,9 METER

GRT : 7.497 TON

DWT : 11.185.50 TON



Sumber: Data Perusahaan

6. KM SOEMANTRI BRODJONEGORO

JENIS KAPAL : UREA BULK, ALAT BONGKAR ELMOT SCRAPPER

KETERANGAN : LOA : 114,5 METER

LBP : 109,4 METER

GRT : 7.404 TON

DWT : 9.237,40 TON



Sumber: Data Perusahaan

7. MT PUSRI INDONESIA I

JENIS KAPAL : SPUB, UREA BULK

KETERANGAN : LOA : 134 METER

LBP : 130,70 METER

GRT : 12,454 TON

DWT : 11.485 TON



Sumber: Data Perusahaan

Lampiran 5

	
MEMO INTERNAL	
Jakarta, 09 Januari 2019 ANTAR UNIT KERJA	
Nomor	: 004/A000.SPI/SII/2019
Lampiran	: 1 (satu) berkas
Dari	: Kepala Satuan Pengawasan Internal (Ka. SPI)
Kepada	: Manager Ship Manajemen
Perihal	: Draft Notisi Atas Hasil Stock Opname Persediaan di Kapal PT Pupuk Indonesia Logistik

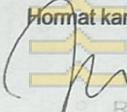
10/1/2019
A.
Rue. S

Menunjuk surat tugas Nomor 163A/A000.SPI/SI/IX/2018 tanggal 14 September 2018 perihal Surat Tugas Stock Opname dan Pengelolaan Persediaan di Kapal, bersama ini kami sampaikan Draft Laporan Audit atas Hasil Stock Opname Persediaan di Kapal, kami mohon tanggapan atas draft Laporan Audit tersebut sebelum laporan ini disampaikan kepada Direktur Utama.

Untuk memperlancar proses laporan, kami harapkan dapat menerima tanggapan atas draft laporan audit tersebut paling lambat tanggal 10 Januari 2019. Apabila sampai dengan tanggal tersebut kami belum menerima tanggapan, maka kami anggap draft laporan audit tersebut setuju untuk diterbitkan.

Demikian hal ini kami sampaikan, atas perhatian diucapkan terima kasih.

Hormat kami,


Ira Purnama Sari
Ka./SPI

Tembusan:
- Arsip

SEMARANG

Head Office:
PT PUPUK INDONESIA LOGISTIK
Gedung Pusri 101 Lantai 2 & 3
Jl. Letjend S Parman Kav 101, Jakarta Barat 11440, Indonesia
Telp: (+62-21) 22631881, 22631883, Fax: (+62-21) 22561904
www.pi-logistik.com

Lampiran 6



Halaman 1 of 1
Revisi 0

URDER PEMBELIAN

Kepada
MEGA ELTRA, PT.
Plaza Pupuk KaltimJl. Kebon Sirih No. 6A Kota Adm. Jakarta
Pusat
10110
DKI Jakarta Indonesia
Tel : 021-3909018 Fax : 021-310293

LOKASI SERAH TERIMA BARANG
On Board MT Sultan Mahmud Badaruddin II
Kuh. Gresik
61111
Jawa Timur Indonesia
Tel : 02122631881 Fax :

No. PO : 5800000545
Tanggal PO : 24.07.2019
Purchasing Group : I05
Term of Payments : Terms of Payment 14 days
Tanggal Batas Penyicrahan : 26.07.2019

Incoterms :
No. RFQ : 3800000707
Tanggal RFQ : 24.07.2019
Referensi Penawaran : EMAIL
No Kontrak :

Syarat syarat pengadaan dan pengiriman barang/bahan sesuai yang tertera di balik lembar order pembelian ini. Lembar Order Pembelian dikembalikan ke tempat kami setelah ditandatangani sesuai peraturan yang berlaku.

No	Kode Material	Deskripsi	Qty	UOM	Curr	Harga Satuan	Jumlah Harga
10	4002195 S	OIL LUBRICATING Medrijal 412	25	DR	IDR	5.009.000,00	125.225.000
Sub Total							125.225.000
PPn (0,00 %)							0
Total							125.225.000

Terbilang : SERATUS DUA PULUH LIMA JUTA DUA RATUS DUA PULUH LIMA RIBU RUPIAH

Revisi:

- Harga belum termasuk PPN 10% sesuai SKTD No. U.043/EJ03/PIL/IC/2019 tanggal 24.07.2019 untuk MT Sultan Mahmud Badaruddin II di Pelabuhan Gresik

Order Disetujui oleh Rekanan
MEGA ELTRA, PT.

PT PUPUK INDONESIA LOGISTIK

Joko Sitomo
Direktur Operasi
PR no: 290000702

TEGUH HIDAYAT
DIR. ADMINISTRASI & KEUANGAN

10:08:12

Daftar Riwayat Hidup



1. Nama : Fathulotfi Zaenab
2. Tempat, Tanggal lahir : Purworejo, 20 Juli 1998
3. Alamat : Simpu RT 002/001, Desa Ketosari,
Kecamatan Bener, Kabupaten Purworejo
4. Agama : Islam
5. Nama Orang Tua
 - a. Ayah : Syamsul Mingad
 - b. Ibu : Baniyah
6. Riwayat Pendidikan
 - a. SDN Ketosari
 - b. SMP N 19 Purworejo
 - c. SMA Muhammadiyah Purworejo
 - d. PIP Semarang
7. Pengalaman Praktek Darat (PRADA):
 - a. PT. Pupuk Indonesia Logistik (PILOG)
(13 Agustus 2019 - 28 Februari 2020)
 - b. Kantor Pengawasan dan Pelayanan Bea dan Cukai Surabaya
(02 Maret 2020 - 22 Juli 2020)