

Analisis Proses Distribusi Pupuk Melalui Angkutan Laut oleh PT Pupuk Indonesia Logistik Jakarta

Sahudiyono^{1*}, Sudaryanti Parta²

^{1,2}Sekolah Tinggi Maritim Yogyakarta, Jl. Magelang KM 4.4, Yogyakarta 55284,
Indonesia

*Corresponding Author. E-mail : sahudiyono60@gmail.com Telp :085800335419

Abstrak

Artikel ini bertujuan untuk memaparkan proses distribusi pupuk pada PT Pupuk Indonesia Logistik (PT Pilog). Dengan metode deskriptif-kualitatif, data ditelusuri dengan observasi, dokumentasi, dan interview. Interview dilakukan dengan unsur top leader 2 orang yakni Direktur Administrasi dan Keuangan dan Direktur Operasional. Dua orang di tingkat menengah yaitu manajer pemasaran dan manajer ship management dengan dua orang staf. Hasil penelitian adalah: 1) pupuk sebagai komoditas yang distribusinya menjadi monopoli PT Pupuk Indonesia Logistik sebagai bagian dari Pupuk Indonesia Holding Company (PIHC Group). 2) pola distribusi pupuk mengikuti kebijakan kementerian terkait dengan menentukan tujuh alur angkutan laut dan darat sesuai jenisnya pupuk mencakup ke seluruh wilayah Indonesia. 3) pelayanan distribusi pupuk PT. Pilog terdiri 3 jenis, yaitu : *Port to Port Service (PTPS)*, dari pelabuhan muat sampai dengan pelabuhan tujuan bongkar, *Port to Door Service (PTDS)*, pelayanan dari pelabuhan muat sampai dengan Gudang Lini III dan *Door to Door Service (DTDS)*, pelayanan dari pabrik (produsen) hingga ke tempat konsumen. 4) setiap moda transportasi laut bertanggung jawab terhadap komoditas muatan yang meliputi : *dry bulk, general cargo, cargo in bag, liquid gas carrier, project cargo*, dan kargo lainnya dengan armada kapal milik PT. Pilog yaitu 7 Unit Kapal Bulk Carrier dan 2 Unit Kapal Amoniak.

Kata Kunci: distribusi, pupuk subsidi, pupuk non-subsidi, port to port service, port to door service, door to door service

Abstract

This article aims to describe the fertilizer distribution process at PT Pupuk Indonesia Logistik (PT Pilog). With a descriptive-qualitative method, data were obtained by observation, documentation, and interview. The researcher interviewed two top leaders: the director of administration and finance and the director of operations, and two people at the middle level: the marketing manager and the ship management manager with two staffs. The results of the study were: 1) fertilizer as a commodity whose distribution became the monopoly of PT Pupuk Indonesia Logistik as a part of the Pupuk Indonesia Holding Company (PIHC Group). 2) the distribution pattern of fertilizer followed the policy of the relevant ministry by determining seven sea and land transportation routes according to the type of fertilizer covering all regions of Indonesia. 3) fertilizer distribution services PT. Pilog consisted of three types, namely: Port to Port Service (PTPS), from

loading port to unloading destination port, Port to Door Service (PTDS), service from loading port to Line III Warehouse and Door to Door Service (DTDS), services from the factory (producer) to the place of consumers. 4) each mode of sea transportation was responsible for cargo commodities including: dry bulk, general cargo, cargo in bags, liquid gas carriers, project cargo, and other cargo with a fleet of ships belonging to PT. Pilog namely 7 Units of Bulk Carrier Vessels and 2 Units of Ammonia Vessels.

Keywords: *distribution, subsidized fertilizer, non-subsidized fertilizer, port to port service, port to door service, door to door service*

PENDAHULUAN

Indonesia selain sebagai negara maritim juga dikenal sebagai negara agraris, karena sebagian besar penduduk Indonesia mempunyai mata pencaharian di bidang pertanian atau bercocok tanam. Pada Februari 2016, Badan Pusat Statistik (BPS) mencatat 31,74 % angkatan kerja di Indonesia atau 38,29 juta bekerja di sektor pertanian. Sebagai negara agraris, pertanian di Indonesia menghasilkan berbagai macam tumbuhan komoditas ekspor, antara lain padi, jagung, kedelai, sayur-sayuran, aneka cabai, ubi, dan singkong. Selain itu, Indonesia juga dikenal dengan hasil perkebunannya, antara lain karet, kelapa sawit, tembakau, kapas, kopi, dan tebu. Untuk meningkatkan produktivitas agar hasil pertanian menjadi optimal, pupuk menjadi komponen utama yang sangat dibutuhkan oleh para petani.

Sebagai negara kepulauan dengan jumlah pulau mencapai kurang lebih 17.000 pulau di seluruh wilayah Indonesia, dengan sendirinya area lahan terpecah dalam berbagai wilayah pulau tersebut. Dengan demikian, transportasi mempunyai peran penting dalam mendukung pembangunan nasional. Menuju Indonesia emas 2045 dengan visi “Berdaulat, Maju, Adil dan Makmur”, diperlukan sistem transportasi yang handal sebagai pendukung roda penggerak ekonomi bangsa. Dalam proses pendistribusian dan penanganan harus memperhatikan waktu, kepada siapa, dan kapan barang tersebut akan digunakan. Oleh karena itu proses pendistribusian dan penanganan barang harus dilakukan secara cepat.

Seperti diketahui lokasi pertanian dan perkebunan yang ada rata-rata berada di desa. Sedangkan pabrik-pabrik yang memproduksi dari pupuk-pupuk tersebut berada di kota. Dengan demikian diperlukannya suatu badan yang menanganinya guna mempermudah proses pendistribusian pupuk tersebut, seperti PT. Pupuk Indonesia Logistik Jakarta. Sistem transportasi merupakan kebutuhan yang sangat pokok dalam menunjang sistem perekonomian suatu wilayah dalam memberikan layanan terhadap arus manusia, barang, dan jasa. Suatu alat transportasi bermanfaat untuk memberikan layanan pengangkutan sampai ke tujuan dengan cepat dan aman. Tentunya hal ini perlu diimbangi dengan komponen-komponen transportasi dan sarana prasarana yang memadai dan menunjang. Karena Indonesia merupakan negara kepulauan yang dipisahkan oleh laut dan membutuhkan alat penghubung

berupa angkutan laut untuk mengangkut dan memindahkan barang dari pulau satu ke pulau yang lain.

Di dalam komponen yang sudah ada sesuai kebijakan pemerintah tersebut, untuk mendukung suatu kegiatan pemenuhan kebutuhan akan proses perencanaan, penerapan, dan pengawasan secara efisien, efektif, aliran dan penyimpanan barang, jasa, dan informasi terkait, maka setiap komponen harus selalu berkaitan agar tidak terjadi hambatan dalam proses pendistribusian pupuk di Indonesia.

PT. Pupuk Indonesia Logistik (PILOG) saat ini menangani proses pendistribusian pupuk subsidi dan non subsidi dengan konsep 6 Tepat (Jumlah, Jenis, Waktu, Harga, dan Kualitas) untuk mendukung program ketahanan pangan nasional. Potensi bisnis yang dapat dijajaki oleh PILOG adalah sektor komersial distribusi pupuk (*fertilizer*), bahan baku pupuk (*fertilizer raw materials*) mineral, cairan, ammonia, batu bara, gypsum, dan kebutuhan lain dari perusahaan-perusahaan yang tergabung dalam grup PT. Pupuk Indonesia Holding Company (PIHC) atau perusahaan lainnya yang memiliki potensi besar yang dapat meningkatkan efisiensi dan keuntungan.

PT. Pupuk Indonesia Logistik dalam perkembangannya berusaha untuk terus tumbuh dan berkembang menjadi suatu perusahaan yang sangat dinamis tidak hanya melayani angkutan laut, tetapi juga berusaha menjadi Perusahaan Jasa Pengurusan Transportasi. Penelitian ini bertujuan untuk mendeskripsikan kegiatan proses penanganan distribusi pupuk subsidi dan non subsidi di PT. Pupuk Indonesia Logistik. Hal ini dimaksudkan untuk melihat kelancaran arus barang antar pulau, sehingga barang akan sampai dengan waktu dan kebutuhan yang tepat bagi konsumen di seluruh wilayah Indonesia.

METODE PENELITIAN

Jenis penelitian ini adalah penelitian kualitatif dengan pendekatan deskriptif mengambil sampel pada sebuah perusahaan PT Pupuk Indonesia Logistik (PT Pilog) sebagai sebuah perusahaan yang diberikan kepercayaan untuk menyalurkan pupuk ke berbagai daerah di Indonesia. Penelusuran data dilakukan dengan cara observasi, dokumentasi, dan interview. Interview dilakukan dengan unsur pimpinan yaitu Direktur Administrasi & Keuangan dan Direktur Operasional. Dua orang di tingkat menengah yaitu Manajer Pemasaran dan Manajer Ship Management dengan dua orang staf, dilengkapi dengan keterlibatan secara langsung di lapangan oleh salah seorang peneliti selama tiga bulan, dari bulan Maret sampai dengan Mei 2022. Data sekunder dalam berbagai bentuk informasi seperti leaflet, poster, dan sejenisnya dipergunakan untuk memperkuat narasi deskripsi atas kedalaman analisisnya. Teknik analisis dilakukan dengan memaparkan secara deskriptif atas setiap informasi yang didapat. Data primer yang merupakan hasil interview dan hasil pencermatan peneliti dipaparkan sesuai fakta, sedangkan data sekunder dalam bentuk naskah tercetak secara selektif dipilih sesuai relevansi sebagai penguat argumentasi atas analisis yang dilakukan.

HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

Fungsi, Unsur dan Tujuan Distribusi

Distribusi merupakan saluran pemasaran yang digunakan oleh pembuat produk untuk mengirimkan produknya ke industri atau konsumen. Ada beberapa tingkat distributor yang terdapat pada saluran distribusi adalah produsen, distributor, konsumen atau industri. (Basu Swastha : 2002). Unsur-unsur yang penting dalam proses distribusi meliputi: 1) saluran distribusi merupakan sekelompok lembaga yang ada diantara berbagai lembaga yang mengadakan kerjasama guna mencapai suatu tujuan. 2) tujuan dilakukan saluran distribusi adalah guna mencapai pasar pasar tertentu, dengan demikian pasar adalah tujuan dari kegiatan saluran, 3) saluran distribusi memiliki dua kegunaan penting yaitu mengadakan penggolongan dan mendistribusikannya.

Tujuan distribusi yang dilakukan dari produsen ke konsumen, diantaranya adalah 1) menyalurkan produk dari produsen ke konsumen. Pertama, tujuan distribusi adalah mengantarkan barang maupun jasa dari produsen ke konsumen. Jadi, jika tidak dilakukan distribusi, barang dan jasa tidak bisa sampai ke konsumen. 2) mempertahankan dan mengembangkan kualitas produksi. Selanjutnya, kegiatan distribusi memberikan produsen waktu agar lebih fokus pada kegiatan produksi. Proses pendistribusian yang dilakukan oleh distributor dapat memberikan produsen kesempatan agar bisa mengembangkan kualitas produksinya. 3) menjaga stabilitas perusahaan. Distribusi juga berfungsi untuk menjaga stabilitas perusahaan. Kegiatan pendistribusian juga dapat mengembangkan saluran baru serta kesempatan bagi banyak orang. Jadi, perusahaan akan lebih banyak yang menopang dan lebih stabil) sebagai pemerataan barang di setiap wilayah. Adanya distribusi membantu produsen maupun perusahaan untuk menyebarkan produknya ke setiap wilayah. Jadi, semakin banyak distributor yang tersebar di berbagai daerah, maka akan semakin banyak pula konsumen yang memperoleh produknya. Produk barang yang diperoleh juga bisa lebih mudah untuk tersebar di berbagai wilayah 5) peningkatan nilai barang dan jasa. Dengan adanya kegiatan distribusi maka akan ada peningkatan nilai suatu produk. Misalnya adalah distribusi yang dilakukan pada komoditas cabai 6) supaya proses produksi merata. Adanya aktivitas produksi dapat dilakukan secara merata di setiap daerah jika proses pendistribusiannya berjalan baik. Distributor yang ada di setiap wilayah bisa mendorong kegiatan produksi di wilayah yang terdapat distributor 7) mempertahankan agar proses produksi tetap berjalan. Dengan adanya distribusi, maka kegiatan proses produksi juga tetap berjalan. Karena jika didistribusikan maka produksi akan berjalan 8) menjaga stabilitas harga barang dan jasa. Pendistribusian yang merata dan berjalan baik akan berdampak pada harga barang atau komoditas yang bersangkutan. Semakin baik distribusinya maka akan lebih mudah menjaga stabilitas barang dan jasa di setiap wilayah distributor.

Pelaksanaan Penanganan dan Pendistribusian

Dari segi pengangkutannya, pupuk adalah muatan yang cukup fleksibel. Pupuk dapat diangkut dengan berbagai macam metoda pengangkutan. Untuk jenis pupuk yang sama dan akan diangkut dalam jumlah yang sangat besar, dapat

diangkut secara *loss*. Untuk muatan yang berbeda - beda dan jenis muatan yang beragam dapat diangkut melalui *sling bag*, sementara untuk muatan yang kecil, dapat dimasukkan ke dalam sak tanpa pemaketan ataupun dapat dimuat di dalam kontainer. Dari sifat muatannya, pupuk adalah muatan yang unik, karena secara umum, pupuk bersifat higroskopis, yaitu menyerap air. Oleh karena itu butuh penanganan ekstra ketat agar muatan pupuk tidak menjadi rusak. Saat ini, pengemasan muatan pupuk dilakukan dengan berbagai macam cara, antara lain dengan kontainer, jumbo bag, sak (*inbag*), *loose*. Setelah itu kemasan dapat diangkut dengan berbagai macam kapal antara lain, kapal curah, kapal general cargo, kapal layar motor, dan kapal petikemas. Keberagaman metode pengangkutan pupuk ini menjadikan adanya beberapa variabel untuk menjadikan muatan pupuk terdistribusi secara efektif dan efisien.

Selain itu dari sisi pelabuhan, di Indonesia, memiliki produktivitas yang beragam. Pemilihan penanganan muatan dan pengangkutan dengan kapal yang tepat akan menjadikan distribusi pupuk menjadi efektif dan efisien. Untuk itu perlu dilakukan peninjauan terhadap aspek angkutan laut dari pengangkutan pupuk domestik di Indonesia.

Operasi Angkutan

Angkutan adalah suatu istilah yang digunakan untuk menjelaskan peristiwa mengalirnya suatu barang dari awal hingga ke tujuannya. Angkutan telah ada sejak zaman dahulu, karena adanya kebutuhan untuk memindahkan barang. Pada awalnya transportasi dilaksanakan secara sederhana, yaitu pihak - pihak yang berkaitan hadir secara langsung. Seiring dengan berkembangnya zaman, berbagai metoda angkutan ditemukan, metoda yang ditujukan agar transportasi berjalan efektif dan efisien. Angkutan pada pupuk ditujukan untuk memenuhi kebutuhan dari para petani, pengusaha perkebunan, dan pengusaha pertanian. Pupuk dikirimkan dari pabrik pengolahan menuju gudang penyimpanan yang tersebar di pulau - pulau besar di Indonesia. Karena angkutan yang dilakukan adalah lintas pulau maka dibutuhkan transportasi dengan menggunakan moda laut. Agar angkutan melalui moda laut berjalan optimal, maka dibutuhkan analisis secara kualitatif maupun kuantitatif dari pupuk proses angkutan tersebut. Terdapat banyak macam cara yang dapat ditempuh dan setiap cara akan memiliki biaya dan manfaatnya tersendiri. Manfaat yang muncul akibat suatu keputusan tidak hanya berasal dari keuntungan finansial semata, oleh karena itu diperlukan analisis secara kuantitatif dan begitu pula dengan biaya.

1) Analisis Biaya dan Manfaat

Analisis biaya dan manfaat adalah suatu metoda untuk membandingkan keunggulan dari satu atau beberapa opsi pilihan. Hal yang di bandingkan dari metoda ini adalah keuntungan dan kerugian yang akan ditimbulkan dari masing - masing pilihan. Patokan dasar pada analisis biaya dan manfaat dilihat dari sisi Aspek Sosial Ekonomi (ASE). ASE dapat meliputi aspek kualitatif juga dengan adanya pengkonversian terlebih dahulu. Di dalam Aspek Sosial Ekonomi (ASE) dapat dilihat masalah yang lebih luas, misalnya sewaktu meneliti dan menyusun arus kas dalam rangka mengkaji kelayakan suatu proyek, lingkup penelitian yang meliputi keseluruhan manfaat (*benefit*), beban (*disbenefit*), dan biaya (*cost*) yang

timbul sebagai dampak proyek dilihat dari segi masyarakat atau negara. Jadi tidak terbatas hanya pada biaya pertama, pendapatan, pengeluaran untuk operasi dan produksi seperti yang telah dibahas sejauh ini. ASE suatu pilihan keputusan dianggap menarik bila manfaat melebihi biayanya, sehingga perlu diklasifikasi apa saja yang termasuk sebagai benefit, disbenefit, dan biaya.

2) Biaya Angkutan Laut

Biaya angkutan laut adalah segala jenis biaya yang dikeluarkan dalam operasi angkutan melalui jalur laut. Segala operasi angkutan laut yang membutuhkan biaya akan dicatat oleh pihak perusahaan sebagai pengeluaran yang dibutuhkan untuk menghantarkan barang melalui laut. Bentuk dan penggolongan biaya pada angkutan laut terdapat pada berbagai aktifitas mulai saat di pelabuhan, saat bongkar muat, dan saat pelayaran. Pada pelayaran tidak terdapat standart *cost classification* yang dapat diterima secara internasional, sehingga digunakan pendekatan untuk mengklasifikasikannya, komponen biaya ini dibagi menjadi beberapa kategori besar dan beberapa subkategori (Jinca, 2011):

3) Komponen Biaya Operasional

Operational cost adalah biaya-biaya tetap yang dikeluarkan untuk aspek-aspek operasional sehari-hari kapal untuk membuat kapal selalu dalam keadaan siap berlayar. Yang termasuk biaya operasional adalah biaya ABK, perawatan, dan perbaikan, stores, bahan makanan, minyak pelumas, asuransi dan administrasi.

$$OC = M + ST + MN + I + AD$$

Keterangan :

- OC = Operating Cost
- M = Manning
- ST = Stores
- MN = Maintenance and repair
- I = Insurance
- AD = Administrasi

4) Komponen Biaya Pelayaran

Biaya pelayaran (*Voyage cost*) adalah biaya-biaya variabel yang dikeluarkan kapal untuk kebutuhan selama pelayaran. Komponen-komponen biaya pelayaran adalah bahan bakar untuk mesin induk dan mesin bantu, ongkos-ongkos pelabuhan, pemanduan dan tunda.

$$VC = FC + PD + TP$$

Keterangan :

- VC = Voyage Cost
- FC = Port Dues (Ongkos Pelabuhan)
- PD = Fuel Cost
- TP = Tunda dan Pandu

POLA PENGANGKUTAN PUPUK PADA PT PUPUK INDONESIA LOGISTIK

Sifat dari pupuk-pupuk termasuk kedalam jenis muatan curah kering. Dalam pengangkutannya pupuk dapat diangkut dengan berbagai cara. Akan tetapi pengangkutan pupuk perlu penanganan dan persiapan sedemikian rupa, sehingga agar saat muatan dikirim, muatan tidak mengalami kerusakan. Oleh karena itu ada beberapa batasan - batasan dari pengiriman yang disesuaikan dengan sifat - sifat pupuk Urea, antara lain: mudah terbakar, meleleh pada suhu 137⁰C, sedikit reaktif, korosif dengan alumunium, seng dan tembaga, tidak termasuk dalam barang berbahaya menurut : UN, IATA, dan IMDG, dan penyimpanan dilakukan di tempat kering, berventilasi baik, dan dingin. Berdasarkan sifat - sifat pupuk urea tersebut maka ada beberapa cara penanganan yang umum dilakukakan pada pengangkutan muatan pupuk urea, antara lain dengan cara tanpa kemasan, pemaketan dengan sling bag, atau didalam sak ukuran 40 kg atau 50 kg.

PT Pupuk Indonesia Logistik (PILOG) merupakan salah satu anak perusahaan dari PT Pupuk Indonesia (Persero). PT PILOG yang bergerak dalam bidang pelayaran dan jasa angkutan laut, baik untuk pupuk subsidi dan non subsidi, angkutan gas/amoniak, di lingkungan anak perusahaan PI Group maupun di luar PI Group. Saham PILOG yang dimiliki oleh PT Pupuk Indonesia 56% dan PT Pupuk Sriwidjaja Palembang 44%. Saat ini PILOG memiliki armada kapal yang terdiri atas 7 Unit Kapal Bulk Carrier dan 2 Unit Kapal Amoniak.

Untuk memenuhi penugasan pemerintah kepada PT Pupuk Indonesia (Persero) dalam pemenuhan suplai pupuk bersubsidi di dalam negeri, PILOG mendistribusikan pupuk bersubsidi untuk sektor pertanian sesuai dengan wilayah tanggung jawab dan ketentuan pemerintah secara berkala ditetapkan melalui area pemasaran. PT Pupuk Indonesia Logistik sampai saat ini telah memberikan pelayanan untuk angkutan dan rute sebagai berikut:

- a. Angkutan Pupuk Curah
 - Rute Palembang – Semarang
 - Rute Palembang – Cilacap
 - Rute Palembang – Dumai
 - Rute Palembang – Gresik
 - Rute Bontang – Medan
 - Rute Bontang – Lembar
- b. Angkutan Pupuk In Bag
 - Rute Palembang – Lampung
 - Rute Palembang – Pontianak
 - Rute Gresik – Belawan
 - Rute Lhokseumawe – Dumai
- c. Angkutan Amoniak
 - Rute Palembang – Gresik
 - Rute Bontang – Gresik
 - Rute Lhokseumawe – Gresik
- d. Angkuan LPG
 - Rute Domestik

- e. Angkutan Pupuk menggunakan container tujuan Ekspor
 - Rute Palembang – General Santos, Philippines
- f. Angkutan Bahan Baku Clay
 - Rute Semarang - Palembang
- g. Angkutan Darat:
 - Bekerja sama dengan PT Semen Indonesia Logistik untuk distribusi wilayah Jawa Tengah.
 - Bekerja sama dengan PT Trans Trijaya Samudera untuk pengiriman pupuk Impor dari Tanjung Priok tujuan Gudang Cikampek.

PT Pupuk Indonesia Logistik melayani penangkutan berbagai jenis komoditas muatan keseluruhan tujuan. Tujuan / Service area pemasaran meliputi:

- Area domestik, melayani pengangkutan antar kota/ dalam negeri.
- Area internasional, melayani pengangkutan luar negeri.

Selain itu bentuk pelayanan distribusi pupuk dari PT. Pupuk Indonesia Logistik yaitu terbagi menjadi 3 jenis, antara lain secara:

1. Port to Port Service (PTPS)
Pelayanan ini dari pelabuhan muat sampai dengan pelabuhan tujuan bongkar.
2. Port to Door Service (PTDS)
Pelayanan ini dari pelabuhan muat sampai dengan Gudang Lini III.
3. Door to Door Service (DTDS)
Pelayanan dari Pabrik (Produsen) hingga ke Tempat Konsumen.
Dengan membawa komoditas muatan antara lain: Dry Bulk, General Cargo, Cargo In Bag, Liquid Gas Carrier, Project Cargo, dan Cargo Lainnya. Serta diangkut dengan armada kapal milik PT. Pupuk Indonesia Logistik yaitu 7 Unit Kapal Bulk Carrier dan 2 Unit Kapal Amoniak.

PROSES PENANGANAN DISTRIBUSI PUPUK SUBSIDI DAN NON SUBSIDI

PT. Pupuk Indonesia Logistik merupakan perusahaan yang bergerak di bidang jasa angkutan laut dan logistik yang tergabung dalam Pupuk Indonesia Holding Company Group (PIHC Group) di bawah naungan PT. Pupuk Indonesia (Persero). Sebagai perusahaan angkutan laut dalam proses penanganan distribusi harus memperhatikan waktu, kepada siapa, dan kapan pupuk akan digunakan, oleh karena itu proses penanganan distribusi pupuk harus dilakukan secara cepat dan tepat. Di dalam pendistribusian pupuk di seluruh wilayah Indonesia yang melibatkan semua pihak (*all parties*), baik secara langsung maupun tidak langsung dalam memenuhi kebutuhan konsumen. Komponen yang sudah ada sesuai kebijakan pemerintah tersebut, untuk mendukung suatu kegiatan pemenuhan kebutuhan akan proses perencanaan, penerapan, dan pengawasan secara efisien, efektif, aliran, dan penyimpanan barang, jasa, dan informasi terkait, maka setiap komponen harus selalu berkaitan agar tidak terjadi hambatan dalam proses pendistribusian pupuk di Indonesia.

Selanjutnya proses penanganan distribusi pupuk khususnya untuk pupuk subsidi yang akan dimuat ke dalam kapal jumlahnya sesuai dengan alokasi yang ditetapkan oleh pemerintah. Sedangkan untuk pupuk non subsidi alokasinya disesuaikan dengan kebutuhan / permintaan perusahaan/pelaku usaha..

Pola distribusi dihadapkan pada faktor-faktor di mana sumber produksinya (pabrik pupuk) mempunyai ciri-ciri produksi konstan, sedang penggunaan pupuk berfluktuasi dipengaruhi faktor musim, belum lagi faktor-faktor yang ada dalam masalah angkutan (kondisi laut, pelabuhan, sarana jalan, truk dan KA). Usaha-usaha maksimal terus dilakukan guna menghindari timbulnya *High Cost Economy* yang tidak dikehendaki yaitu dengan mengembangkan pola distribusi dan penyaluran dengan metode *Pipe Line Distribution System* dan *Least Cost Distribution Pattern*.

1. *Pipe Line Distribution System*

Kondisi geografis dari negara Indonesia yang terdiri dari banyak pulau, sentra produksi pertanian yang menyebar dan terpencar serta jauh dari *supply point*, sehingga untuk dapat tetap melayani penyediaan pupuk kepada petani secara 6 TEPAT tersebut maka PT Pupuk Indonesia Logistik melaksanakan pola distribusi pupuk yaitu berupa rangkaian distribusi pupuk mulai dari produsen/importir sampai ke konsumen di dalam suatu jalur yang tidak terputus sesuai dengan Surat Perjanjian Kerja.

2. *Least Cost Distribution System*

Pola Distribusi dengan Biaya Terendah adalah pola pendistribusian pupuk diatur melalui titik yang terdekat untuk mendapatkan total biaya distribusi yang paling murah. Di samping itu dilaksanakan terobosan dengan menggunakan jalur yang lebih menguntungkan seperti pengiriman pupuk dalam kantong dari supply point langsung ke lini II atau lini III yang memungkinkan.

3. Mekanisme Distribusi Pupuk Subsidi

Guna menjamin distribusi pupuk bersubsidi dan mencegah terjadinya penyimpangan penyaluran di lapangan, diambil kebijakan untuk menerapkan sistem Distribusi Pupuk Bersubsidi secara tertutup dengan mempergunakan Rencana Definitif Kebutuhan Kelompok (RDKK) yang dibuat oleh kelompok-kelompok tani sebagai dasar penebusan pupuk ke kios-kios resmi. Manfaat dari Sistem Distribusi Tertutup dengan pola RDKK ini adalah: 1) mempermudah pengawasan distribusi pupuk bersubsidi 2) memenuhi kebutuhan dan ketersediaan pupuk bagi petani sesuai kebutuhannya. 3) menciptakan penyaluran pupuk yang lebih efektif. 4) sistem ini mengharuskan para petani sebagai konsumen pupuk bersubsidi untuk membuat kelompok-kelompok serta menyusun rencana kebutuhan pupuk bagi kelompoknya. Rencana tersebut dituangkan dalam form RDKK yang diketahui oleh petugas Dinas Pertanian setempat untuk kemudian diserahkan kepada distributor. Form-form ini akan menjadi dasar bagi distributor untuk mengajukan kebutuhan pupuknya kepada PT Pupuk Indonesia (Persero). Kelengkapan data dan pencatatan administrasi menjadi kunci keberhasilan aplikasi sistem RDKK .

- Fasilitas

Dalam melaksanakan penyaluran pupuk sampai ke tangan petani Perusahaan memiliki perangkat dan sarana:

1. Kantor Perwakilan

Perusahaan memiliki kantor perwakilan di setiap ibukota provinsi yang di sebut dengan Kantor Perwakilan Pemasaran Daerah (PPD) yang berada untuk

wilayah Indonesia. Kantor Perwakilan berfungsi sebagai pelaksana teknis dalam penjualan produk dan mewakili kepentingan perusahaan di daerah.

2. Armada / Angkutan Laut :

Kapal Milik 7 Unit Kapal Bulk Carrier :

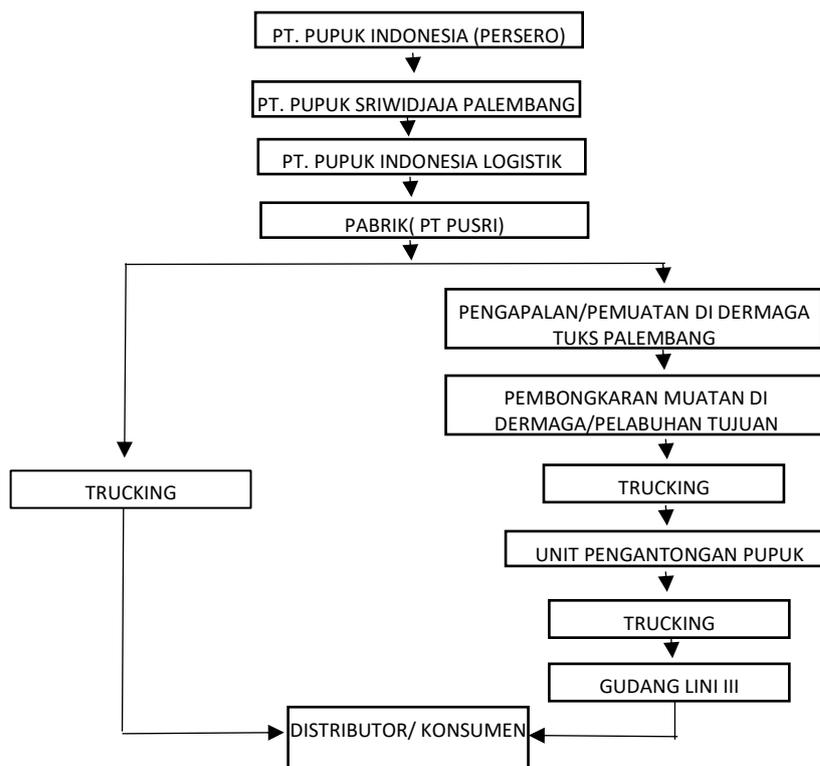
1. KM Abusamah
2. KM Ibrahim Zahier
3. KM Julianto Moeliohardjo
4. KM Mochtar Prabu Mangkunegaran
5. KM Pusri Indonesia 1
6. KM Soemantri Brodjonegoro
7. KM Pusri Indonesia I

Ada 2 Unit Kapal Amoniak :

1. MT Salmon Mustafa
2. MT Sultan Mahmud Badaruddin Ii (GT :7.305 Ton)

Alur Penganan Distribusi Pupuk Subsidi dan Non Subsidi

Dalam distribusi pupuk subsidi maupun non subsidi dimulai sejak adanya kebijakan dari PT Pupuk Indonesia (Persero) Pusat yang kemudian akan ditindaklanjuti oleh perusahaan pupuk (misalnya PT Pupuk Sriwijaya Palembang), dan seterusnya melalui proses secara berjenjang untuk sampai sasaran terakhir distributor ataupun konsumen langsung. Secara skematis alur distriusinya dapat dilihat pada gambar berikut :



Gambar 1. Alur Penanganan Distribusi Pupuk Subsidi dan Non-Subsidi

Dari alur penanganan distribusi pupuk tersebut, PT Pupuk Indonesia Logistik paling sering menangani distribusi pupuk subsidi pemerintah, sedangkan untuk pupuk non subsidi sangat jarang dijalankan karena diproduksi sesuai permintaan konsumen, berikut penulis paparkan penjelasan dari produksi pupuk di pabrik hingga ke konsumen:

1. Para petani sebagai konsumen pupuk bersubsidi untuk membuat kelompok-kelompok serta menyusun rencana kebutuhan pupuk bagi kelompoknya. Rencana tersebut dituangkan dalam form RDKK yang diketahui oleh petugas Dinas Pertanian setempat untuk kemudian diserahkan kepada distributor. Form-form ini akan menjadi dasar bagi distributor untuk mengajukan kebutuhan pupuknya kepada PT Pupuk Indonesia (Persero) yang selanjutnya di berikan ke PT. Pupuk Sriwidjaja Palembang sebagai produsen pupuk.
2. PT Pupuk Indonesia Logistik melaksanakan penangkutan, pembongkaran, serta pengantongan pupuk curah maupun pupuk in bag sampai ketujuan sesuai dengan permintaan/perintah PT. Pupuk Sriwidjaja Palembang yang tertera di Surat Perjanjian Kerja. Alokasi pengangkutan pupuk ini terbagi menjadi 3, yaitu :
 - *Port to Port*, alokasi pupuk dari pelabuhan muat hingga pelabuhan tujuan atau juga sampai dengan Unit Pengantongan Pupuk (UPP) saja dengan menggunakan kapal.
 - *Port to Door*, alokasi pupuk dari pelabuhan muat ke pelabuhan bongkar dengan armada kapal, kemudian diangkut menggunakan truk ke Unit Pengantongan Pupuk setempat, kemudian diangkut lagi sampai dengan tujuan terakhir di Gudang Lini III, Dengan melibatkan Pihak Ketiga.
 - *Door to Door*, alokasi pupuk dari pelabuhan muat ke pelabuhan bongkar dengan armada kapal, kemudian diangkut menggunakan truk ke Unit Pengantongan Pupuk setempat, kemudian diangkut ke Gudang Lini III, dari Gudang Lini III diangkut lagi ke tempat distributor/konsumen. Dengan melibatkan Agen sebagai Pihak Ketiga. Selain itu alokasi secara Door to Door juga dilakukan dari Gudang Produksi langsung ke tempat distributor maupun konsumen.
3. PT Pupuk Sriwidjaja Palembang menunjuk dan menugaskan PT Pupuk Indonesia Logistik untuk melaksanakan jasa angkutan laut pupuk curah dengan menerbitkan Surat Perintah Kerja/ *Stock Transport Order* atau dokumen yang sejenisnya dengan mencantumkan sekurang-kurangnya tujuan dan estimasi tonase komoditi yang akan dimuat.
4. PT. Pupuk Indonesia Logistik harus menjamin kesiapan kapal berikut awak kapal dan fasilitas bongkar yang dimiliki kapal dalam pengangkutan maupun kegiatan pembongkaran komoditi.
5. Kemudian nahkoda kapal akan menerbitkan *Notice of Readiness* (NOR) setibanya di Pelabuhan muat dan bongkar yang ditujukan kepada Supervisor terminal/*Jetty Master* atau perwakilan dari PT. Pupuk Sriwidjaja Palembang.
6. Jumlah tonase yang dikapalkan sesuai dengan kondisi maksimum Sailing Draught kapal yang dipersyaratkan oleh pihak berwenang setempat (syahbandar).

7. Sebelum pupuk dimuat ke kapal maka PT. Pupuk Sriwidjaja Palembang dan PT. Pupuk Indonesia Logistik menandatangani Hatch Cleanliness (Lampiran 12) yang disiapkan oleh Surveyor dan menyatakan bahwa kapal siap muat.
8. Pengapalan komoditi harus dilaksanakan oleh PT. Pupuk Indonesia Logistik paling lambat 7 (tujuh) hari setelah informasi alokasi komoditi. Sebelum dilaksanakan pemuatan dan pembongkaran terlebih dahulu dilakukan perhitungan Draught Survey yang tercantum dalam Report of Draught Survey oleh Independent Surveyor.
9. PT. Pupuk Indonesia Logistik menerbitkan Sailing Order perintah kapal untuk berlayar dan mengapalkan komoditi dari pelabuhan muat sampai ke pelabuhan tujuan penangkutan.
10. Keberangkatan kapal (TD) dari Pelabuhan muat dan rencana kedatangan kapal (ETA) di pelabuhan bongkar harus diinformasikan oleh PT Pupuk Indonesia Logistik kepada PT. Pupuk Sriwidjaja Palembang.
11. Setelah kegiatan pemuatan atau pembongkaran selesai, PT Pupuk Indonesia Logistik harus menandatangani *Bill of Lading (B/L)*, *Time Sheet Loading* dan *Unloading*, *Statement of Fact*, *Manifest*, Berita Acara Muat, Berita Acara Bongkar dan Berita Acara Ex Palka serta dokumen pendukung lainnya.
12. Selanjutnya PT. Pupuk Indonesia Logistik menyerahkan Berita Acara Muat, Berita Acara Bongkar dan Berita Acara Ex Palka kepada instansi lain yang telah ditunjuk (pihak ketiga)

SIMPULAN

Dari pembahasan dapat disimpulkan bahwa PT. Pupuk Indonesia Logistik sebagai perusahaan jasa angkutan laut yang tergabung dalam Pupuk Indonesia Holding Company (PIHC Group) memiliki peranan yang sangat penting dalam proses penanganan distribusi muatan pupuk terutama pupuk subsidi dari pemerintah. Dengan adanya perusahaan angkutan laut akan memudahkan pendistribusian pupuk sampai dengan para petani-petani (konsumen) dengan menerapkan sistem tertutup dengan mempergunakan Rencana Definitif Kebutuhan Kelompok (RDKK) sebagai penebusan ke tempat distributor resmi. Dengan adanya RDKK ini dapat mempermudah pengawasan distribusi pupuk bersubsidi, memenuhi kebutuhan dan ketersediaan pupuk bagi petani sesuai kebutuhannya serta menciptakan penyaluran pupuk yang lebih efektif. Untuk alokasi pengapalan pupuk oleh PT. Pupuk Indonesia Logistik dilakukan dengan 3 cara, yaitu :

1. *Port To Port Service (PTPS)*
2. *Port To Door Service (PDTS)*
3. *Door To Door Service (DTDS)*

Dari ketiga cara alokasi ini yang sering dilakukan yaitu dengan cara PDTS kemudian PTP sedangkan untuk DTDS sangat jarang dilakukan karena biasanya konsumen akan langsung bekerja sama dengan perusahaan yang memproduksi pupuk. Serta dalam penanganan distribusi pupuk subsidi dan non subsidi memiliki perbedaan yang terletak pada kapasitas produksi pupuk. Untuk kapasitas produksi pupuk subsidi di setiap satu tahun selalu diberikan oleh pemerintah melalui PT.

Pupuk Indonesia Logistik, sedangkan pupuk nonsubsidi diproduksi untuk melengkapi kekurangan dari pupuk subsidi maupun sesuai dengan permintaan dari kebutuhan konsumen.

DAFTAR PUSTAKA

- Jinca, M.Y. (2011). *Transportasi Laut Indonesia*. Brillian Internasional: Surabaya.
- Keputusan Menteri Perindustrian dan Perdagangan RI Nomor 70/MPP/Kep/2/2003 *Tentang Pengadaan dan Penyaluran Pupuk Bersubsidi untuk Sektor Pertanian*.
- Keputusan Menteri Perhubungan NO. KM 14 Tahun 2002 *Tentang Penyelenggaraan dan Pengusahaan Bongkar Muat barang dari dan ke Kapal*.
- Peraturan Pemerintah Republik Indonesia No. 17 Tahun 1988 *Tentang Penyelenggaraan dan Pengusahaan Angkutan Laut*.
- Peraturan Presiden Republik Indonesia Nomor 26 Tahun 2012 *Tentang Cetak Biru Pengembangan Sistem Logistik Nasional*
- Soekartawi. (2001). *Pengantar Agroindustri. Edisi 1*. <https://b-pikiran.cekkembali.com/distribusi/> . Diakses pada tanggal 23 Desember 2020.
- Subana dan Sudrajat. (1996). *Dasar-dasar Penelitian Ilmiah*. CV Pustaka Setia: Bandung.
- Sugiyono. (2005). *Memahami Penelitian Kualitatif*. Alfabeta: Bandung.
- Swastha, B. & Handoko, T.H. (2002). *Manajemen Pemasaran. Edisi Kedua. Cetakan Kedelapan*. Penerbit Liberty: Jakarta.