

# **BAB I**

## **PENDAHULUAN**

### **1.1. Latar Belakang**

Indonesia merupakan negara agraris yang sebagian besar penduduknya adalah petani, sehingga sektor pertanian memiliki peranan yang sangat penting di Indonesia karena mampu menyediakan banyak lapangan kerja, mampu mendukung sektor industri baik industri hulu maupun industri hilir (Studi Potensi Bisnis Industri Pupuk di Indonesia, 2013 – 2017). Menurut survey yang dilakukan PT. Central Data Mediatama Indonesia (CDMI), tahun 2011 lalu kebutuhan pupuk organik mencapai 12,3 juta ton, tahun 2012 meningkat mencapai 12,6 juta ton dan tahun 2013 diprediksi mencapai 12,9 juta ton, hal yang sama juga terjadi dengan kebutuhan pupuk anorganik, terbesar adalah pupuk urea dengan tingkat konsumsi rata-rata diatas 70%, sehingga pupuk urea sangat sensitif terhadap harga dan sering mengalami kelangkaan. Kinerja perusahaan pupuk BUMN juga terus meningkat, itu terlihat dari suksesnya perusahaan tersebut meningkatkan penjualan dan laba bersih, seperti PT. Pupuk Sriwidjaja yang sukses membukukan pendapatan ditahun 2011 lalu sebesar Rp. 32 triliun dan ditargetkan meningkat ditahun 2012 sebesar 40 triliun, hal yang sama juga dialami oleh PT. Pupuk Kaltim yang hingga semester I tahun 2012 sukses membukukan pendapatan sebesar Rp. 6,2 triliun atau meningkat dibanding periode yang sama tahun sebelumnya sebesar Rp. 4,5 triliun, sementara laba PT. Petrokimia Gresik tahun 2011 lalu sudah melewati Rp. 1 triliun dan di prediksi meningkat sebesar 20% ditahun 2012. Konsumsi pupuk urea sepanjang 2017 menjadi yang terbesar dalam 10 tahun terakhir dengan capaian 5,97 juta ton, demikian data Asosiasi Produsen Pupuk Indonesia (APPI). Jumlah tersebut, menurut Sekjen APPI Dadang Heru Kodri, melebihi realisasi konsumsi pupuk urea pada 2016 dengan 5,32 juta ton. Konsumsi urea yang hampir menyentuh angka 7 juta ton pada tahun lalu tersebut masih didominasi oleh sektor pertanian dengan serapan mencapai 4,10 juta ton. Disusul kemudian oleh sektor perkebunan sebesar 1,01 juta ton, dan industri sebesar 847.000 ton. Adapun rata-rata konsumsi urea nasional dalam 10 tahun

belakangan ini adalah 5,59 juta ton per tahunnya. Di sisi lain, konsumsi terhadap produk pupuk jenis NPK juga tercatat naik menjadi 3,11 juta ton pada 2017. Angka tersebut meningkat dibandingkan dengan realisasi konsumsi pupuk NPK pada 2016 yang sebesar 2,93 juta ton (Andry, 2018).

Proses pergerakan produk dalam saluran distribusi memerlukan pengelolaan logistik yang andal, untuk memastikan produk dikirim secara tepat waktu, tepat kuantitas, tepat kualitas, dan tepat lokasi dengan biaya yang paling efisien. Pengelolaan logistik dalam saluran distribusi mencakup transportasi dan pergudangan. Perusahaan dapat mengelola transportasi dan pergudangan sendiri atau menyerahkan pengelolaannya ke perusahaan 3PL. Solusi SCM dalam pengelolaan saluran distribusi memungkinkan perusahaan dapat mengintegrasikan perencanaan permintaan produk dari pelanggan, pengelolaan inventori, proses produksi, dan mengintegrasikan pasokan material dari pemasok, untuk menjamin pemenuhan order penjualan secara tepat waktu dan ketersediaan produk atau stok barang di setiap saluran distribusi secara optimal. (Zaroni, 2017).

Bongkar adalah pekerjaan membongkar barang dari atas geladak atau palka kapal dan menempatkan ke atas dermaga atau dalam gudang. Dalam hal ini penulis menjelaskan secara spesifik untuk di kapal tanker yaitu suatu proses memindahkan muatan cair dari dalam tanki kapal ke tanki timbun di terminal atau dari kapal ke kapal yang di kenal dengan istilah "*Ship to Ship*". Muat adalah pekerjaan memuat barang dari atas dermaga atau dari dalam gudang untuk dapat di muati di dalam palka kapal. Untuk di kapal tanker kegiatan muat dapat di definisikan yaitu suatu proses memindahkan muatan cair dari tanki timbun terminal ke dalam tanki / ruang muat di atas kapal, atau dari satu kapal ke kapal lain "*Ship to Ship*" (Gianto Dkk, 1999: 31-32). Tidak hanya menaikkan dan menurunkan barang, tetapi dalam kegiatan bongkar muat juga dilakukan pengurusan dokumen mengenai barang yang akan diangkut oleh kendaraan dan dokumen mengenai kendaraan. Berdasarkan pengamatan langsung dan keterangan dari Superintenden Departemen Pemuatan Pupuk dan Dermaga Khusus (PPDK), dalam melakukan pendistribusian produknya PT. Pupuk Sriwidjaja juga menggunakan moda transportasi laut dan memiliki Dermaga Untuk Kepentingan

Sendiri (DUKS). Kebanyakan aktivitas yang terjadi di dermaga tersebut adalah kegiatan *Loading*. Dalam aktivitas *loading* pupuk karung (*In bag*) sering kali tidak mencapai target yang telah ditentukan oleh pihak manajemen dan berakibat pada lebih lamanya waktu yang dibutuhkan dalam *loading*. Tidak sampai disitu saja, lamanya waktu *loading* yang melebihi interval kedatangan kapal yang ingin melakukan *loading* membuat terjadinya antrian dan hal ini terjadi secara terus menerus. Hal tersebut jelas akan merugikan bagi pihak kapal dan pihak perusahaan karena pendistribusian produknya tidak berjalan maksimal. Perusahaan sendiri menargetkan proses *loading* minimal yang dilakukan mencapai 300 ton per *shift* pagi dan *shift* sore untuk satu kapal dan 129 ton pada *shift* malam, atau minimal 729 ton per hari. Namun hal tersebut sangat sulit untuk dicapai target minimal bahkan seringkali hanya bisa 200 ton per *shift*. Jumlah pekerja dan kendaraan terkadang juga masih kurang dari yang telah ditentukan. Pada prosesnya sendiri aktivitas *loading* ini masih menggunakan truk bak terbuka dengan kapasitas 12 ton untuk membawa pupuk dari gudang ke dermaga tempat kapal sandar. Sementara itu kapal yang digunakan untuk mengangkut pupuk tersebut berkapasitas maksimal 3300 ton. Terdapat 3 gudang yang digunakan dalam aktivitas *loading* ini yaitu Gudang F, *Bulk Storage 2* (BS2), dan *Bulk Storage 3* (BS3). Ketiga gudang tersebut tidak digunakan dalam waktu yang bersamaan melainkan akan dipilih salah satu sesuai dengan kebutuhan. Diperlukan aktivitas pendalaman untuk memetakan dan menyusun pola *loading* yang optimal sehingga memberikan keuntungan serta manfaat baik bagi pihak perusahaan maupun mitra kerja.

Dalam penelitian ini akan mencoba mengoptimalkan aktivitas yang dilakukan dalam kegiatan *loading* muatan pupuk *in bag* ke atas kapal, aktivitas tersebut diawali dari pengambilan pupuk di gudang hingga pupuk selesai dinaikkan ke atas kapal.

## **1.2. Rumusan Masalah**

Berdasarkan latar belakang diatas, maka rumusan masalah pada penelitian ini adalah bagaimana rancangan aktivitas dan tenaga kerja yang optimal agar

target minimal dalam kegiatan *Loading* pengiriman pupuk *in bag* melalui jalur laut di PT. Pupuk Sriwidjaja Palembang tercapai?

### **1.3. Tujuan Penelitian**

Berdasarkan rumusan masalah yang telah dibahas sebelumnya maka tujuan penelitian ini adalah merancang ulang aktivitas dan mengetahui tenaga kerja yang optimal agar target minimal dalam kegiatan *Loading* pengiriman pupuk *in bag* melalui jalur laut di PT. Pupuk Sriwidjaja Palembang tercapai.

### **1.4. Manfaat Penelitian**

Berdasarkan latar belakang dan rumusan masalah diatas, maka penulisan penelitian ini bermanfaat untuk :

1. Menambah wawasan mengenai pengoptimalan kegiatan *Loading* dan *Unloading*.
2. Penelitian ini diharapkan dapat memberikan manfaat secara teoritis dan dapat berguna sebagai sumbangan pemikiran bagi dunia akademisi.
3. Penelitian ini dapat berguna bagi perusahaan PT. Pupuk Sriwidjaja sebagai salah satu dasar untuk mengoptimalkan proses bisnisnya agar menjadi lebih baik lagi.

### **1.5. Batasan Penelitian**

Agar masalah dalam penelitian ini tidak melebar ke dalam masalah lain, maka kami membuat batasan penelitian, diantaranya :

1. Pengambilan data dilakukan dalakukan tanggal 19 Maret 2018 s/d 19 April 2018.
2. Penelitian hanya mencakup bagian *Bulk Storage 2* (BS2), *Bulk Storege 3* (BS3), dan Gudang F di PT.Pupuk Sriwidjaja Palembang.
3. Penelitian hanya mencakup dermaga 3 dan dermaga 4, Dermaga Untuk Kepentingan Sendiri (DUKS) yang bertempat di sungai Musi Palembang milik PT. Pupuk Sriwidjaja Palembang.

## **1.6. Sistematika Penulisan**

Untuk mempermudah dalam pemahaman serta penyajian dalam Laporan Kerja Praktik ini, maka diberikan sistematika dan gambaran secara umum sebagai berikut:

### **1.6.1 BAB I PENDAHULUAN**

Pada bab ini dikemukakan latar belakang kerja praktik, perumusan masalah, tujuan penelitian, manfaat penelitian, batasan masalah, serta sistematika penulisan laporan tugas akhir.

### **1.6.2 BAB II LANDASAN TEORI**

Bab ini menjelaskan tentang dasar teori yang digunakan penulis dalam melakukan pemecahan masalah yang ditemukan dalam perusahaan serta tahapan-tahapan yang dilakukan penulis dalam memecahkan masalah tersebut.

### **1.6.3 METODOLOGI PENELITIAN**

Pada bab ini membahas tentang metode yang digunakan penulis untuk menyelesaikan laporan tugas akhir ini.

### **1.6.4 BAB IV PENGUMPULAN DAN PENGOLAHAN DATA**

Pada bab ini membahas mengenai jadwal penelitian, aktivitas yang dikerjakan di bagian PPDK, pengumpulan data dan pengolahannya seperti waktu yang dibutuhkan pada setiap tahapan tahapan proses *loading* barang ke atas kapal.

### **1.6.5 BAB V ANALISIS**

Pada bab ini membahas mengenai pengoptimalan dari aktivitas yang terjadi di proses *loading* di pelabuhan agar meminimalkan lamanya waktu antrian dan agar mencapai target yang telah dilakukan

### **1.6.6 BAB VI PENUTUP**

Bab ini membahas tentang kesimpulan dari hasil penelitian tugas akhir dan saran mengenai usulan alternatif pemecahan masalah yang terjadi.