SKRIPSI

PROSES DISTRIBUSI PUPUK UREA CURAH MELALUI ANGKUTAN LAUT DI PT PUPUK INDONESIA LOGISTIK

NUR FAJRIAH ISMIRAJ

NIT: 18.43.019

KETATALAKSANAAN ANGKUTAN LAUT DAN KEPELABUHANAN

PROGRAM DIPLOMA IV PELAYARAN

POLITEKNIK ILMU PELAYARAN MAKASSAR

TAHUN 2022

PROSES DISTRIBUSI PUPUK UREA CURAH MELALUI ANGKUTAN LAUT DI PT PUPUK INDONESIA LOGISTIK

Skripsi

Sebagai Salah Satu Syarat untuk Menyelesaikan Program Pendidikan
Diploma IV Pelayaran

Program Studi

Ketatalaksanaan Angkutan Laut Dan Kepelabuhanan

Disusun dan Diajukan Oleh

NUR FAJRIAH ISMIRAJ

NIT. 18.43.019

PROGRAM DIPLOMA IV PELAYARAN

POLITEKNIK ILMU PELAYARAN MAKASSAR

TAHUN 2022

SKRIPSI

PROSES DISTRIBUSI PUPUK UREA CURAH MELALUI ANGKUTAN LAUT DI PT PUPUK INDONESIA LOGISTIK

Disusun dan Diajukan Oleh

NUR FAJRIAH ISMIRAJ

NIT. 18.43.019

Telah dipertahankan di depan Panitia Ujian Skripsi

Pada Tanggal 10 Februari 2022

Menyetujui,

Pembimbing I	Pembimbing II
Sitti Syamsiah, S.SiT., M.A.P	**Annisa Rahmah, S.SiT., M.M.Tr**
Penata Tk. I (III/d)	**Penata (III/c)**
NIP. 19770322 200212 2 004	**NIP. 19840529 201012 2 002**

Mengetahui:

a.n. Direktur PIP Makassar Pembantu Direktur I	Ketua Program Studi KALK
Capt. Hadi Setiawan, M.T., M.Mar	**Jumriani, S.E., M.Adm., SDA**
Pembina (IV/a)	**Penata Tk. I (III/d)**
NIP. 19751224 199808 1 001	**NIP.19731201 199803 2 008**

PRAKATA

Segala puji dan syukur kupanjatkan kehadirat Allah SWT atas kasih karunia yang diberikan sehingga penulis dapat menyelesaikan skripsi ini. Skripsi merupakan salah satu persyaratan bagi taruna/taruni jurusan Ketatalaksanaan Angkutan Laut dan Kepelabuhanan dalam menyelesaikan studi pada program Diploma IV Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar. Dengan judul skripsi "**Proses Distribusi Pupuk Urea Curah Melalui Angkutan Laut di PT Pupuk Indonesia Logistik**".

Penulis menyadari bahwa skripsi ini tidak mungkin terselesaikan tanpa adanya dukungan, bantuan, bimbingan, nasehat dari bergai pihak. Pada kesempatan ini, penulis menyampaikan terimakasih setulus-tulusnya kepada:

1. Bapak Capt. Sukirno, M.M. Tr., M.Mar., selaku Direktur Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar;
2. Bapak Capt. Hadi Setiawan, M.T., M.Mar., selaku Pembantu Direktur I;
3. Ibu Jumriani, S.E., M.Adm., SDA selaku Ketua Program Studi Ketatalaksanaan Angkutan Laut dan Kepelabuhanan (KALK);
4. Ibu Sitti Syamsiah, S.SiT.,M.A.P selaku pembimbing I;
5. Ibu Annisa Rahmah, S.SiT.,M.M.Tr., selaku pembimbing II;
6. Seluruh staff Program Studi Ketatalaksanaan Angkutan Laut dan Kepelabuhanan (KALK);
7. Seluruh dosen pengajar dan pegawai Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar;
8. Bapak Chairul Andrian, M.M., M.Mar.E selaku Kepala Seksi Bimbingan Usaha Dan Tarif Angkutan Laut Direktorat Lalu Lintas dan Angkutan Laut (DITLALA) Kementrian Perhubungan RI;
9. Ibu Retno Wulandari selaku Staf Pemasaran PT Pupuk Indonesia Logistik;
10. Pimpinan dan seluruh pejabat PT Pupuk Indonesia Logistik yang berkenan mendukung penulis selama melaksanakan praktek darat;

11. Ayahanda Arifin H dan Ibunda Nurhaedah atas ketulusan dan kasih sayangnya yang selalu kurindu dan telah mencurahkan waktu, tenaga, dan pengorbanan terbesarnya untuk penulis sampai hingga ke tingkat ini;
12. Saudara-saudaraku, Nur Rifiatu Azizah, Fathul Mu'arif, Akram Muhandis dan Nur Adzkia Az-zahra yang selalu menghibur dan membantu setiap langkah yang kulalui sampai ketingkat ini;
13. Rekan-rekan taruna (i) angkatan XXXIX khususnya jurusan Ketatalaksanaan Angkutan Laut Kepelabuhanan yang turut membantu dalam penyelesaian skripsi ini
14. Sahabat-sahabat yang selalu mendukung penulis untuk menyelesaikan skripsi ini;

Dalam skripsi ini masih banyak kekurangan dan kesalahan, oleh karena itu segala kritik dan saran yang membangun akan menyempurnakan penulisan skripsi ini serta bermanfaat bagi penulis dan para pembaca.

Makassar, 12 Januari 2022

NUR FAJRIAH ISMIRAJ
NIT. 18.43.019

.

PERNYATAAN KEASLIAN SKRIPSI

NAMA	: NUR FAJRIAH ISMIRAJ
NIT	: 18.43.019
PROGRAM STUDI	: KALK

Menyatakan bahwa skripsi dengan judul:

PROSES DISTRIBUSI PUPUK UREA CURAH MELALUI ANGKUTAN LAUT DI PT PUPUK INDONESIA LOGISTIK

Merupakan karya asli. Seluruh ide yang ada dalam skripsi ini, kecuali tema dan yang saya nyatakan sebagai kutipan, merupakan ide yang saya susun sendiri.

Jika pernyataan di atas terbukti sebaliknya, maka saya bersedia menerima sanksi yang ditetapkan oleh Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar.

Makassar, 12 Januari 2022

NUR FAJRIAH ISMIRAJ
NIT. 18.43.019

ABSTRAK

NUR FAJRIAH ISMIRAJ, (2022). Proses Distribusi Pupuk Urea Curah Melalui Angkutan Laut di PT Pupuk Indonesia Logistik. (dibimbing oleh Sitti Syamsiah dan Annisa Rahmah).

Terlepas dengan permasalahan pendistribusian muatan terhadap pendistribusian pupuk diseluruh wilayah Indonesia yang melibatkan semua pihak, hal ini bermaksud untuk melihat kelancaran arus barang antar pulau khususnya pupuk. Sehingga barang akan sampai dengan waktu dan kebutuhan yang tepat bagi konsumen.

Tujuan penulisan ini yaitu Untuk mengetahui proses distribusi pupuk urea curah melalui angkutan laut di PT. Pupuk Indonesia Logistik dan mengetahui kendala yang dihadapi dalam proses distribusi Pupuk urea Curah.

Penelitian ini dilaksanakan di PT Pupuk Indonesia Logistik selama 8 bulan dari bulan November 2020 hingga Juni 2021. Berdasarkan data yang didapatkan, metode yang digunakan berupa metode analisis deskriptif kualitatif yaitu menganalisis temuan dan hal-hal yang terdapat di lapangan dengan menggunakan alat ukur berupa teori-teori yang relevan dengan setiap masalah yang diteliti, sehingga dapat ditemukan penyebab timbulnya masalah..

PT Pupuk Indonesia Logistik sebagai perusahaan jasa angkutan laut, dalam proses distribusi pupuk digunakan Alokasi pengapalan pupuk urea curah dengan 3 (tiga) cara yaitu: *Port To Port (PTP), Port To Door Service (PDTS)* dan *Door To Door Service (DTDS).* Dalam proses distribusi pupuk mengalami beberapa kendala diantaranya mengenai kondisi cuaca, kondisi kapal, *force majeure*, kondisi alat bongkar pupuk dan *human error* dilakukan pemeriksaan secara berkala kondisi kapal dan alat bongkar pupuk untuk menunjang proses distribusi serta pemeriksaan kondisi gudang yang akan digunakan dengan hal tersebut proses distribusi pupuk urea curah menjadi lancar dan terkendali.

Kata kunci: Proses Distribusi, Pupuk Urea, PT Pupuk Indonesia Logistik.

ABSTRACT

NUR FAJRIAH ISMIRAJ, (2022). Bulk Urea Fertilizer Distribution Process Via Sea Transportation at PT Pupuk Indonesia Logistik. (supervised by Sitti Syamsiah and Annisa Rahmah).

Apart from the problem of distribution of cargo, especially the distribution of fertilizer throughout Indonesia which involves all parties, this is intended to see the smooth flow of goods between islands, especially fertilizers. So that the goods will arrive at the right time and needs for consumers.

The purpose of this paper is to determine the distribution process of bulk urea fertilizer via sea transportation at PT. Pupuk Indonesia Logistics and find out the obstacles faced in the distribution process of Bulk urea fertilizer.

This research was conducted at PT Pupuk Indonesia Logistik for 8 months from November 2020 to June 2021. Based on the data obtained, a qualitative descriptive analysis method was used, namely analyzing the findings in the field with measuring tools in the form of theories relevant to the problem. investigated, so that the cause of the problem is found.

PT Pupuk Indonesia Logistik as a sea transportation service company, in the fertilizer distribution process used bulk urea fertilizer shipment allocation in 3 (three) ways, namely: Port To Port (PTP), Port To Door Service (PDTS) and Door To Door Service (DTDS) . In the process of distributing fertilizers, there are several obstacles including weather conditions, ship conditions, force majeure conditions of fertilizer unloading equipment and human error, periodic inspections of ship conditions and fertilizer unloading equipment to support the distribution process and inspection of warehouse conditions to be used with this distribution process bulk urea fertilizer to be smooth and controlled.

Keywords: Distribution Process, Urea Fertilizer, PT Pupuk Indonesia Logistik.

DAFTAR ISI

	Halaman
HALAMAN JUDUL	**i**
HALAMAN PENGAJUAN	**ii**
HALAMAN PENGESAHAN	**iii**
PRAKATA	**iv**
PERNYATAAN KEASLIAN	**vi**
ABSTRAK	**vii**
ABSTRACT	**viii**
DAFTAR ISI	**ix**
DAFTAR TABEL	**x**
DAFTAR GAMBAR	**xi**
DAFTAR LAMPIRAN	**xii**
BAB I PENDAHULUAN	
A. Latar Belakang	1
B. Rumusan Masalah	3
C. Tujuan Penelitian	3
D. Manfaat Penelitian	4
BAB II TINJAUAN PUSTAKA	
A. Kerangka Konseptual	5
B. Pengertian Proses	5
C. Pengertian Distribusi	6
D. Pengertian Angkutan Laut	9
E. Pengertian Pupuk Urea	9
F. Pola Pengangkutan Pupuk	11
G. Alat-Alat Bongkar	12
H. Pengertian Perusahaan Pelayaran	14
I. Definisi Logistik	15
J. Kerangka Pikir	17

K. Hipotesis 18

BAB III METODE PENELITIAN

A. Jenis Penelitian 19
B. Definisi Operasional Penelitian 19
C. Populasi dan Sampel 20
D. Teknik Pengumpulan Data 20
E. Teknik Analisis Data 22

BAB IV GAMBARAN UMUM DAN PEMBAHASAN

A. PT. Pupuk Indonesia Logistik (PILOG) 23
B. Struktur Organisasi dan Tata Kerja 27
C. Rute Pengangkutan 33
D. Proses Distribusi Pupuk Urea Curah 42
E. Kendala Yang Dihadapi Dalam Proses Distribusi Pupuk Urea Curah. 49
F. Upaya Yang Harus di Lakukan 51

BAB V SIMPULAN DAN SARAN

A. Simpulan 52
B. Saran 52

DAFTAR PUSTAKA

LAMPIRAN

RIWAYAT HIDUP PENULIS

DAFTAR TABEL

Nomor		Halaman
Tabel 1	: Jumlah Dermaga (TUKS)	41
Tabel 2	: Daftar Unit Pengantongan Pupuk (UPP)	41
Tabel 3	: *Distribution Center*	41

DAFTAR GAMBAR

Nomor		Halaman
Gambar 2.1	: Kerangka Pikir	17
Gambar 4.1	: Logo PT. Pupuk Indonesia Logistik	24
Gambar 4.2	: Struktur Organisasi PT. Pupuk Indonesia Logistik (PILOG)	27
Gambar 4.3	: Rute Angkutan Pupuk	33
Gambar 4.4	: Kapal KM Abusamah	36
Gambar 4.5	: Kapal KM Ibrahim Zahier	36
Gambar 4.6	: Kapal KM Julianto Moelidiohardjo	37
Gambar 4.7	: Kapal KM Mochtar Prabu Mangkunegara	37
Gambar 4.8	: Kapal KM Pusri Indonesia	38
Gambar 4.9	: Kapal KM Soemantri Brodjonegoro	38
Gambar 4.10	: Kapal MT Salmon Mustafa	39
Gambar 4.11	: Kapal MT Sultan Mahmud Badaruddin II	39
Gambar 4.12	: Kapal KM Pusri Indonesia I	40
Gambar 4.13	: Skema Distribusi Pupuk Urea	44

DAFTAR LAMPIRAN

1. Surat perjanjian kerja
2. *Shipping Instruction* (SI)
3. *Notice of Readiness* (NOR)
4. *Report Hatch Cleanliness*
5. *Report of Draught Survey*
6. *Sailing Order*
7. *Bill of Loading* (B/L)
8. *Time Sheet Loading*
9. *Time Sheet Unloading*
10. *Statement of Fact*
11. *Manifest*
12. Berita Acara
    a. Berita acara Muat/ *Statement of Loading*
    b. Berita acara bongkar
    c. Berita acara ex palka
    d. Berita acara penerimaan pupuk
    e. Berita acara serah terima sparebaags
    f. Berita acara rampung pengantongan MBS
    g. Berita acara penerimaan pupuk di gudang
13. Laporan pengawasan pengantongan dan timbang uji
14. *Stock Transport Order*

BAB I
PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Kemajuan teknologi yang mengalami peningkatan dengan diikuti perkembangan ekonomi yang signifikan di setiap negara. Menimbulkan berbagai perubahan strategis yang ditandai dengan peningkatan yang sangat melonjak dalam perdagangan internasional membuat dunia usaha menuntut instansi kepabeanan yang tanggap dan cepat dalam merespon setiap tuntutan dan permintaan mereka.

Sejalan dengan pengaplikasian pembangunan di Indonesia yang focus utamanya dalam bidang pembangunan ekonomi, maka aktivitas perdagangan menjadi salah satu *sector* pembangunan ekonomi yang peranannya selalu ditumbuh kembangkan. Untuk memperlancar arus barang dan jasa guna menunjang kegiatan perdagangan dalam hal ini diperlukan sarana pengangkutan yang memadai dan didukung oleh pihak pelabuhan terkait.

Transportasi mempunyai kiprah krusial dalam mendukung pembangunan nasional. Menuju Indonesia Emas 2045 menggunakan visi “Berdaulat, Maju, Adil dan Makmur” dibutuhkan sistem transportasi handal yang menjadi pendukung roda penggerak ekonomi bangsa. Sistem transportasi menjadi system yang paling dibutuhkan dalam menunjang setiap sistem perekonomian di daerah dalam pemberian pelayanan terhadap arus manusia, barang dan jasa. Suatu alat transportasi memiliki manfaat untuk memberikan layanan pengangkutan sampai ke tujuan dengan cepat dan aman. Tentunya hal ini perlu disesuaikan dengan komponen-komponen transportasi dan fasilitas yang memadai dan menunjang setiap aktivitas dan kebutuhan. Transportasi yaitu salah satu mata rantai yang sangat penting dalam aktivitas perekonomian dalam suatu negara. Jika transportasi ditiadakan sebagai sarana penunjang maka perkembangan ekonomi di

negara tersebut tidak mampu mencapai suatu hasil yang maksimum dan memuaskan.

Didalam ekonomi global tidak terlepas dengan permasalahan pendistribusian muatan khususnya terhadap pendistribusian pupuk di seluruh wilayah Indonesia yang melibatkan semua pihak *all parties* dalam pemenuhan kebutuhan setiap konsumen baik secara langsung maupun tidak langsung. Seiring dengan meningkatkan proses pendistribusian dan pengiriman pupuk urea curah di wilayah Indonesia, yang dimana merupakan salah satu penunjang pendapatan Negara. Dalam komponen yang sudah ada sesuai kebijakan pemerintah tersebut, untuk mendukung suatu kegiatan pemenuhan kebutuhan secara efisien, efektif, aliran dan penyimpanan barang dan jasa serta informasi yang berterkaitan akan proses perencanaan, penerapan, dan pengawasan, maka setiap komponen harus selalu berkaitan agar tidak terjadi hambatan dalam proses pendistribusian pupuk di Indonesia.

Pada dasarnya kapal-kapal yang dibangun untuk muatan kering dapat pula dipergunakan untuk memuat muatan curah.Dalam hal ini kapal yang digunakan dikenal dengan nama “Bulk Carrier”. Bila muatan yang dimuat dikapal tanpa kemasan, muatan demikian itu disebut muatan curah dan pupuk urea termasuk muatan yang dimuat menggunakan kapal curah dan dikapalkan tanpa menggunakan kemasan.

PT. Pupuk Indonesia Logistik (PILOG) yang saat ini melakukan penanganan dalam proses pendistribusian dan pengiriman pupuk urea curah dengan konsep 6 Tepat (Jumlah, Jenis, Waktu, Harga, dan Kualitas) dalam 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 pengahasilan perusahaan dan keuntungan.

Namun demikian dalam proses distribusi pupuk masih banyak kendala yang di temui di lapangan. sehingga dalam proses disribusi terkadang mengalami keterlambatan .

Oleh karena itu penyusun ingin mencari data berupa dokumen, meneliti, mewawancarai, serta melihat secara langsung kegiatan **PROSES DISTRIBUSI PUPUK UREA CURAH MELALUI ANGKUTAN LAUT DI PT. PUPUK INDONESIA LOGISTIK**.

Hal ini bermaksud untuk melihat kelancaran arus barang antar pulau khususnya pupuk. Sehingga barang akan sampai dengan waktu dan kebutuhan yang tepat bagi konsumen.

B. Rumusan Masalah

Dari latar belakang diatas penulis merumuskan permasalahan yang akan dibahas dalam penelitian ini yaitu:

1. Bagaimana proses distribusi pupuk urea curah melalui angkutan laut di PT Pupuk Indonesia Logistik?
2. Kendala apa saja yang dihadapi PT Pupuk Indonesia Logistik dalam proses distribusi Pupuk urea Curah?

C. Tujuan Penelitian

Dengan melihat latar belakang masalah dan perumusan masalah, maka tujuan dari penelitian yaitu,

1. Untuk mengetahui proses distribusi pupuk urea curah melalui angkutan laut di PT. Pupuk Indonesia Logistik.
2. Untuk mengetahui kendala yang dihadapi PT Pupuk Indonesia Logistik dalam proses distribusi Pupuk urea Curah.

D. Manfaat Penulisan

Adapun manfaat dan hasil penelitian ditinjau dengan 2 segi yaitu teoritis dan praktis :

1. Manfaat Teoritis

   Untuk mengasah dan menambah ilmu pengetahuan serta wawasan bagi program studi Ketatalaksanaan Angkutan Laut dan Kepelabuhanan (KALK) dan memberikan sumbangan pemikiran umum mengenai proses distribusi pupuk urea curah melalui angkutan laut.

2. Manfaat Praktis

   Memberikan ilmu pengetahuan bagi penulis tentang seperti apa proses distribusi pupuk urea curah melalui angkutan laut.

BAB II
TINJAUAN PUSTAKA

A. Kerangka Konseptual

1. Landasan Hukum Tentang Undang-Undang Pelayaran

Berdasarkan Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 17 Tentang Pelayaran (2008) Bahwa Negara Kesatuan Republik Indonesia adalah Negara kepulauan yang berciri Nusantara yang disatukan oleh wilayah perairan yang sangat luas dengan batas-batas, hak-hak, dan kedaulatan yang ditetapkan dengan Undang-Undang. Pelayaran merupakan bagian dari sarana transportasi laut sebagaimana amanat Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 menjadi sesuatu yang sangat strategis bagi wawasan nasional serta menjadi sarana vital yang menunjang tujuan persatuan dan kesatuan nasional.

B. Pengertian Proses

Proses diartikan sebagai susunan pelaksanaan atau keadaan yang berkaitan satu sama lain untuk mengubah masukan menjadi keluaran. Hal ini dapat dilakukan oleh manusia, alam, atau mesin dengan menggunakan sumber daya yang telah ada.

JS Badudu dan Sultan M.Zain dalam tulisannya di kamus besar Bahasa Indonesia mengemukakan bahwa proses merupakan suatu peristiwa yang berjalan dan dimulai dari awal hingga akhir atau sementara berjalan tentang sebuah kegiatan, pekerjaan dan sebuah tindakan yang dilakukan.

S. Handayaningrat dalam tulisannya berpendapat bahwa proses adalah suatu rangkaian tahap kegiatan atau bagian kegiatan mulai dari penentuan sasaran sampai tercapainya sebuah tujuan.

C. Pengertian Distribusi

Basu Swastha dalam gagasannya mengemukakan bahwa Distribusi dapat diartikan sebagai saluran pemasaran yang dipergunakan untuk mengirimkan produk ke industri atau konsumen oleh pembuat produk tersebut. Tingkatan distributor yang termuat dalam saluran distribusi antara lain yaitu produsen, distributor, konsumen atau industri.

1. Unsur-unsur Distribusi

   Dari pengertian distribusi tersebut menimbulkan beberapa unsur penting dalam setiap proses distribusi:

   a. Saluran distribusi adalah sekelompok lembaga yang ada diantara berbagai lembaga yang melakukan kerjasama untuk mencapai suatu tujuan yang telah direncanakan.
   b. Tujuan dilakukannya saluran distribusi yaitu untuk mencapai sejumlah pasar tertentu, dengan demikian pasar adalah tujuan dari kegiatan saluran distribusi.
   c. Saluran distribusi memiliki kegiatan penting yaitu mengadakan penggolongan dan mendistribusikannya.

2. Tujuan Distribusi

   Tujuan distribusi yang dilakukan dari produsen ke konsumen, antara lain :

   a. Penyaluran produk dari produsen ke konsumen. Pertama, tujuan distribusi yaitu mengantarkan barang maupun jasa dari produsen ke konsumen. Oleh karena itu jika distribusi tidak dilaksanakan dengan baik, barang dan jasa tersebut tidak akan sampai ke tangan konsumen.
   b. Pengembangan produksi dan mempertahankan kualitasnya. Kegiatan distribusi memberikan produsen waktu agar lebih fokus pada kegiatan produksi. Proses pendistribusian yang dilaksanakan oleh distributor dapat memberikan produsen

kesempatan agar mampu mengembangkan kualitas produksinya.

c. Menjaga stabilitas perusahaan, distribusi memiliki fungsi yaitu menjaga kestabilan suatu perusahaan. Pengembangan saluran baru dengan dilakukannya kegiatan distribusi tersebut, serta memberikan kesempatan bagi banyak orang yang ingin terjun dalam bidang ini. Dalam hal ini penopang perusahaan akan leboh bertambah dan perusahaan akan lebih stabil.
d. Sebagai penyebaran barang di setiap daerah, dengan diadakannya distribusi produsen dan perusahaan mendapatkan bantuan dalam penyebaran setiap produknya ke kawasan yang membutuhkan. Oleh karena itu, dengan bertambahnya distirbutor di setiap wilayah maka jumlahnya akan semakin banyak konsumen yang mendapat produk tersebut. Produk barang yang didapatkan juga bisa lebih mudah untuk penyebarannya di berbagai wilayah.
e. Peningkatan nilai barang dan jasa. Dengan adanya kegiatan distribusi nilai suatu produk akan mengalami peningkatan. Misalnya adalah distribusi yang dilakukan pada jenis komoditas cabai.
f. Agar proses produksi merata disetiap wilayah, kegiatan produksi bisa dilaksanakan jika proses pendistribusian berjalan lancar. Setiap distributor bisa mengembangkan kegiatan produksi di wilayah yang memiliki distributor.
g. Mempertahankan agar proses produksi tetap berjalan. Dengan diadakannya distribusi, maka proses produksi juga tetap berjalan sesuai keinginan.
h. Menjaga stabilitas harga barang dan jasa. Pendistribusian yang merata dan berjalan baik memiliki dampak terhadap harga barang dan komoditas yang termasuk. Semakin bagus proses

distribusinya maka akan memudahkan dalam menjaga stabilitas barang dan jasa di setiap kawasan dan daerah distributor.

3. Pelaksanaan 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*. Dan untuk muatan yang kecil dapat dimasukan ke dalam sak tanpa pemaketan ataupun dapat dimuat didalam 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 dikemas dengan berbagai 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 metoda 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. Pendistribusian pupuk yang efektif dan efisien harus dilakukan dengan menggunakan penanganan muatan dan pengangkutan dengan kapal yang tepat. Untuk itu perlu dilakukan peninjuan terhadap aspek angkutan laut dari pengangkutan pupuk domestik di Indonesia.

D. Pengertian Angkutan Laut

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 yang hadir secara langsung berkaitan. Seiring dengan berkembangnya zaman, berbagai metoda angkutan ditemukan, metoda yang ditujukan agar transportasi berjalan efektif dan efisien salah satunya angkutan laut.

Angkutan laut yaitu salah satu kegiatan angkutan yang melayani angkutan laut. Angkutan laut dalam negeri diartikan yaitu angkutan laut yang dilakukan dan diberlakukan hanya di wilayah atau kawasan perairan Indonesia yang penyelenggaranya yaitu perusahaan angkutan laut nasioanal. Angkutan laut luar negeri berupa kegiatan angkutan laut dari pelabuhan atau terminal khusus yang terbuka antar Negara di dunia yaitu perdagangan luar negeri ke pelabuhan luar negeri atau dari pelabuhan luar negeri ke pelabuhan atau terminal khusus Indonesia yang terbuka bagi perdagangan luar negeri. Penyelenggaranya dilakukan oleh perusahaan angkutan laut.

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 disetiap pulau besar di Indonesia. Karena angkutan yang dilakukan adalah lintas pulau maka dibutuhkan transportasi dengan menggunakan moda laut.

E. Pengertian Pupuk Urea

Menurut Capt Fakhrurrozi dalam tulisannya memaparkan bahwa muatan yang dikapalkan tanpa menggunakan kemasan disebut juga muatan curah atau *bulk*. muatan tersebut memiliki beberapa jenis yaitu:

biji tembaga, batu bara, *bauxite* (bahan aluminium)*, iron orer* (biji besi) dan lain sebagainya.

Dari pemaparan sebelumnya disimpulkan bahwa pupuk urea termasuk muatan curah, dan pupuk ini tidak dimuat dalam bentuk kemasan atau langsung pada satu palka. Muatan pupuk urea curah merupakan muatan kering yang dapat rusak jika terkena air dan pupuk ini sebelumnya sudah diolah bentuknya dan tidak dilakukan pengemasan baik berupa karung ataupun kantong.

Secara garis besar semua jenis pupuk tidak boleh disusun bersamaan dengan tekstil, muatan pupuk memiliki kepekaan yang tinggi, karena pupuk urea termasuk dalam pupuk kimia yang memiliki kandungan Nitrogen (N) dengan kadar tinggi didalamnya Unsur *Nitrogen* merupakan zat hara yang diperlukan oleh tanaman Pupuk urea yang berbentuk butiran *crystal* putih dan pupuk urea juga mengandung uap air sebanyak 25%. Jika pupuk sampai tercampur dengan bahan makanan, kondisi tersebut bisa meracuni dan membahayakan jiwa manusia.

Istopo mengemukakan jenis *chemical* (kimia) atau *urea pril* (butir-butir urea) pada umumnya dikapalkan dengan kapasitas dan volume yang besar. Pupuk adalah muatan kering dan termasuk dalam muatan yang tidak disukai berbanding terbalik dengan jenis pupuk hewan (*animal manures*).

Jika pupuk akan dimuat diatas kapal, dengan itu ruangan harus dipilih dengan melakukan pemeriksaan yang signifikan dan teliti. Dikarenakan muatan pupuk termasuk muatan yang tidak bisa ditempatkan atau dicampurkan dalam satu ruang palka dengan muatan lain yang memiliki sifat berlainan. Dalam hal ini setelah proses pembongkaran pupuk selesai, ventilasi merupakan hal yang sangat diperhatikan dan ruang palka harus segera dibersihkan. Dan jika muatan selanjutnya merupakan bahan makan, maka kebersihan palka harus lebih ditingkatkan termasuk dalam hal menghilangkan bau

muatan pupuk yang sukar sekali dihilangkan, meskipun palka sudah dibersihkan menggunakan air tawar dan dilakukan peranginan dengan cara membuka tutup palka.

Untuk Menghilangkan bau pupuk yang sangat tajam yaitu setelah palka dibersihkan dan diberi peranginan yang cukup, palka segera ditutup kembali, setelah itu sediakan kopi dan bakar kopi tersebut dalam sebuah kaleng dan masukkan ke dalam palka. Bau kopi yang sangat tajam akan membantu mendominasi bau pupuk di dalam palka, sehingga yang tercium hanya bau kopinya saja.

F. Pola Pengangkutan Pupuk

Sifat dari pupuk termasuk kedalam jenis muatan curah kering. Dalam proses pengangkutannya pupuk diangkut menggunakan berbagai cara. Namun dalam setiap kegiatan pengangkutan pupuk diperlukan persiapan dan penanganan sebaik mungkin sehingga pada saat muatan di kirim, muatan tersebut tidak mengalami kerusakan atau cacat. Oleh karena itu ada beberapa batasan-batasan dari pengiriman yang disesuaikan dengan sifat-sifat pupuk Urea tersebut, antara lain:

1. Mudah terbakar
2. Titik leleh 137 ^{0}C
3. Sedikit reaktif, korosif dengan seng, alumunium dan tembaga
4. Tidak termasuk dalam barang berbahaya menurut : UN, IATA, dan IMDG
5. Penyimpanan dilakukan di tempat kering, berventilasi baik, dan dingin.

Dari sifat - sifat pupuk urea yang telah dipaparkan maka ada beberapa cara penanganan yang umum dapat dilakukakan pada pengangkutan muatan pupuk urea, diantaranya tanpa menggunakan kemasan, pemaketan menggunakan *sling bag*, atau didalam sak yang berukuran 40 kg atau 50 kg.

G. Alat-Alat Bongkar

Fakhrurrozi menggagaskan bahwa alat-alat bongkar terbagi menjadi beberapa jenis yang setiap jenisnya masing- masing memiliki fungsi dan kegunaan.

Dalam pelaksanaan bongkar muat, terkhusus muatan curah padat atau biji-bijian dari dan ke kapal merupakan suatu kegiatan pelayanan dalam membongkar suatu muatan yang berada di dalam palka atau *deck* (geladak) dan setiap kapal tentunya harus memiliki sarana dan prasana berupa peralatan bongkar muat yang cukup memadai dan sesuai untuk setiap jenis muatan. Berikut merupakan beberapa alat bongkar yang memiliki fungsi penting dalam memperlancar setiap aktifitas bongkar muat muatan curah yaitu:

1. *Belt Conveyor*

Peralatan yang sederhana dan digunakan dalam pengangkutan muatan curah dengan jumlah kapasitas yang besar. Alat ini terdiri dari sabuk diatas roda berputar menghantarkan muatan dari gudang menuju kapal atau sebaliknya.

2. *Bucket Elevator*

Suatu alat untuk memindahkan bahan yang digunakan untuk menaikkan muatan curah secara *vertical*, serta dipergunakan untuk menaikkan material dari permukaan tanah dengan ketinggian hingga 50 meter, dan kapasitasnya bisa memcapai 50 m/jam. Alat ini terdiri atas rantai yang tidak berujung Konstruksinya dapat mencapai posisi tegak/*vertical.*

3. *Grab*

Alat bongkar/muat yang sering digunakan dikapal-kapal *bulk carrier*. Alat ini digabungkan kepada *hock* dari alat *derrick* atau *crane* kapal maupun darat. Dilengkapi *system hydrolis* alat ini memiiki kelebihan yaitu dapat mengangkut muatan dalam jumlah banyak.

System alat bongkar yang digunakan di kapal tersebut terdiri dari beberapa gabungan atau satu perangkat yang saling berkaitan dengan alat bongkar, diantaranya:

a. *Scrapper* (Alat bongkar yang berfungsi untuk menggaruk pupuk dan setelahnya dimasukan dalam lubang *hopper*).
b. *Hopper* (Lubang yang memiliki fungsi menerima kumpulan pupuk yang digaruk menggunakan *scrapper)*.
c. *Motor vibrating fedder* (Alat yang berfungsi untuk menggetarkan lubang *hopper* agar pupuk jatuh dari lubang *hopper* ke *belt conveyor* bawah).
d. *Electric motor* (berfungsi sebagai Alat untuk tenaga listrik untuk mengfungsikan dari bucket *elevator*).
e. *Bucket elevator* (berfungsi sebagai Alat yang digunakan untuk menampung pupuk yang di muat oleh *belt conveyor* atas). Bentuk alat ini seperti timba yang terdiri dari banyak timba dan alat ini menggunakan rantai yang diputar oleh motor listrik sebagai tenaga penggeraknya.
f. *Belt conveyor* bawah (bentuknya seperti lembaran kain tapi berupa karet fungsinya yaitu mengirimkan pupuk dari lubang *hopper* untuk masuk ke dalam *bucket elevator*). *Belt* ini menggunakan motor berputar dengan tenaga listrik sebagai penggeraknya.
g. *Roller belt conveyor* atas (memiliki persamaan dengan *belt conveyor* bawah yaitu lembaran kain akan tetapi bentuknya lebih besar dan lebih lebar). Belt ini memiliki fungsi mentransfer pupuk dari *bucket elevator* ke *telescopic cut.*
h. *Telescopic cut* (memiliki fungsi sebagai jalan keluar pupuk dari kapal ke gudang bentuknya seperti tabung besar) dari *telescopic cut* pupuk akan di tuang ke *belt conveyor* darat dan setelahnya di bawa masuk ke dalam gudang penyimpanan.

H. Pengertian Perusahaan Pelayaran

Dalam pasal 323 sampai 340f KUHD, ada 24 buah pasal. Perusahaan Pelayaran (*Rederij*) adalah suatu badan yang menjalankan perusahaan dengan cara mengoperasikan kapal atau usaha lain yang erat hubungannya dengan kapal.

1. Syarat Perusahaan Pelayaran

Dalam pasal 15 peraturan pemerintah nomor 2 tahun 1969 tentang perhubungan laut yang berisi ketentuan mengenai perusahaan pelayaran harus memenuhi persyaratan :

a. Merupakan perusahaan pelayaran milik negara.
b. Merupakan perusahaan milik pemerintah daerah dan harus sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan yang berlaku.
c. Merupakan badan hukum berbentuk perseroan terbatas.
d. Memiliki satuan-satuan kapal lebih dari satu unit dengan minimal $3000m^3$ isi kotor dengan memperhatikan syarat-syarat teknis/ nautus perhitungan untung rugi.
e. Tersedianya modal kerja yang cukup untuk kelancaran usaha.
f. Melaksanakan kebijaksanaan angkutan laut nusantara.

Bila persyaratan sebgaimana tersebut sudah dipenuhi, maka perusahaan pelayaran dikenai kewajiban-kewajiban antara lain:

a. Melaksanakan ketentuan yang ditetapkan dalam surat perjanjian.
b. Mengumumkan kepada umum mengenai peraturan perjanjian kapal, tarif dan syarat-syarat pengangkutan.
c. Menerima pengangkutan penumpang, barang, hewan, dan pos satu dan yang lain sesuai dengan persyaratan teknis kapal.
d. Memberikan prioritas kepada pengangkutan barang-barang sandang pangan lain sesuai dengan persyaratan teknis bahan-bahan industri dan *eksport.*
e. Memberitahukan kepada pejabat yang telah ditunjuk oleh menteri perhubungan, tarif angkutan yang dipergunakan, *manifest* dan keanggotaan *conference* atau bentuk kerja sama lainnya.

2. Jenis-jenis Pelayaran

Menurut pasal 5 peraturan pemerintah nomor 2 tahun 1969, jenis-jenis pelayaran dibagi dalam 3 kelompok, antara lain:

a. Pelayaran Dalam Negeri

Pelayaran nusantara, yaitu pelayaran untuk melakukan usaha pengangkatan antar pelabuhan Indonesia tanpa memandang jurusan. Pelayaran lokal atau pelayaran jurusan tetap, yaitu bertugas menunjang kegiatan pelayaran nusantara dan pelayaran luar negeri, dengan menggunakan kapal-kapal di bawah *tonase* 175 BRT.

b. Pelayaran Luar Negeri

Pelayaran samudera dekat yaitu pelayaran ke pelabuhan-pelabuhan Negara tetangga yang tidak melebihi jarak 3000mil laut dari pelabuhan terluar Indonesia tanpa memandang jurusan.

Pelayaran samudera, yaitu pelayaran dari dan ke luar negeri yang bukan pelayaran samudera dekat.

c. Pelayaran Khusus

Pelayaran dalam dan luar negeri dengan menggunakan kapal-kapal pengangkut khusus untuk pengangkutan hasil industri, pertambangan hasil-hasil usaha lainnya yang bersifat khusus seperti, minyak bumi, batu bara, pupuk.

I. Definisi Logistik

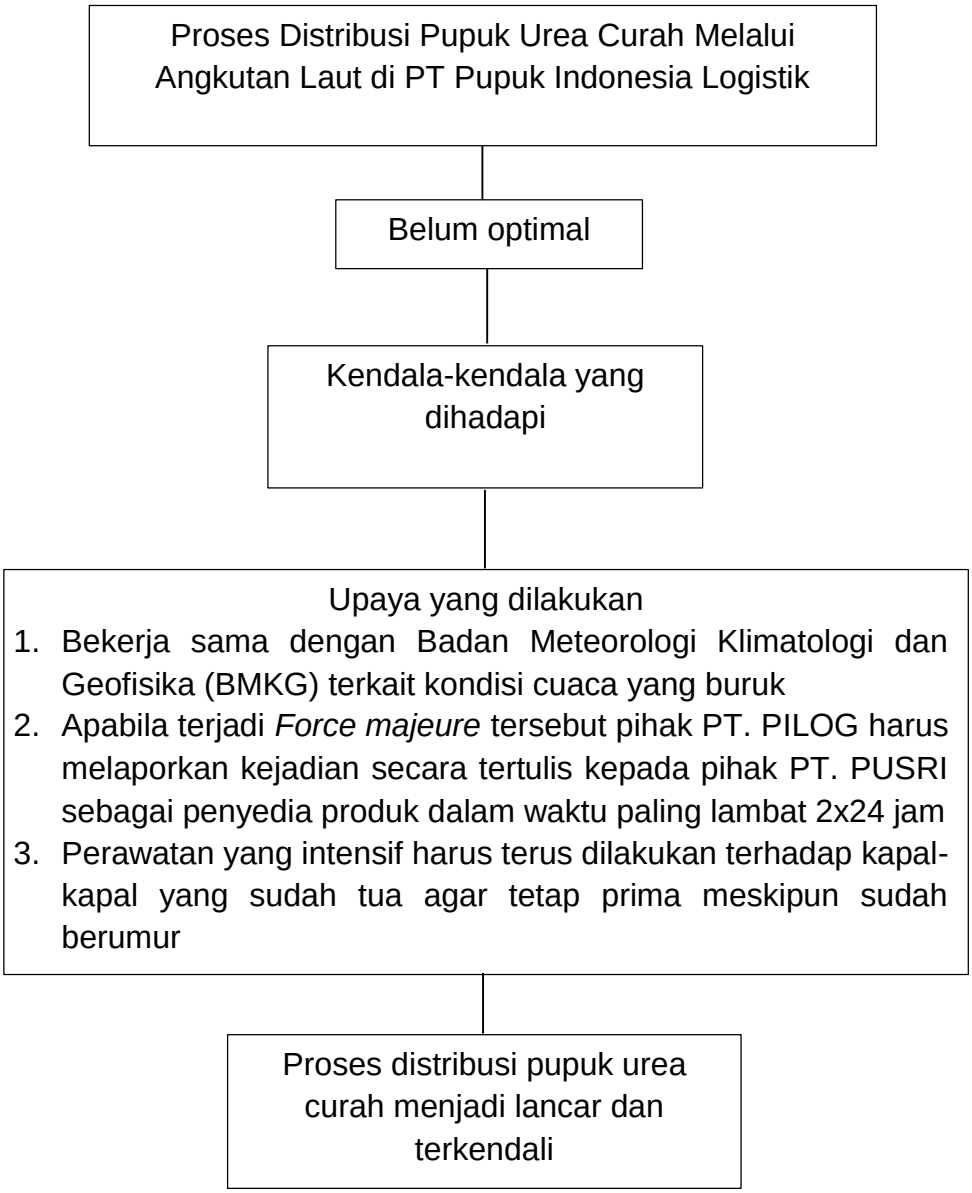
Logistik diartikan sebagai proses yang mencakup kegiatan implementasi, perencanaan hingga pengawasan terhadap suatu proses pemindahan, baik itu barang maupun jasa, energi, serta sumber daya lainnya dari titik awal menuju titik penggunaan. Burg dalam tulisannya dalam buku yang berjudul Lysons menggagaskan bahwa “Logistik merupakan integrasi dan pengadaan, transportasi, manajemen persediaan, dan aktifitas pergudangan dalam menyediakan alat atau

cara yang efektif, untuk pemenuhan kebutuhan pelanggan, baik internal maupun eksternal".

Salim dalam tulisannya mengemukakan suatu gagasan bahwa sekarang Logistik lebih meluas dimana bukan hanya sekedar pemindahan produk jadi dan bahan, tapi juga menciptakan dan mengembangkan keunggulan kompetitif dalam pemberian layanan pemenuhan permintaan konsumen. Jasa logistik yang kompetitif penting dalam pembangunan konektivitas nasional dan internasional bagi Indonesia "Sektor jasa logistik adalah sektor yang sangat penting karena mempunyai peran dalam setiap pendistribusian barang dan jasa, mulai dari pemilihan bahan baku, proses produksi, pemasaran, sampai barang dan jasa tersebut sampai di tangan konsumen".

J. Kerangka Pikir

Gambar 2.1: Kerangka Pikir



E. Hipotesis

Berdasarkan rumusan masalah diatas maka penulis menarik sebuah hipotesis yaitu: diduga proses distribusi Pupuk urea curah melalui angkutan laut di PT Pupuk Indonesia Logistik belum optimal.

BAB III
METODE PENELITIAN

A. Jenis Penelitian

Dalam penelitian ini penulis menggunakan Jenis penelitian deskriptif. Dimana penelitian tersebut yang memanfaatkan pendekatan kualitatif yaitu lebih mengutamakan analisisnya pada proses penyimpulan deduktif dan induktif serta analisis terhadap dinamika dengan menggunakan logika ilmiah pada setiap hubungan antar fenomena yang akan diamati.

B. Definisi Operasional Penelitian

1. Pengertian Proses

   Proses adalah susunan atau urutan pelaksanaan dan kejadian yang berkaitan satu sama lain dengan mengubah masukan menjadi keluaran. Pelaksanaan ini dapat dilakukan oleh manusia, alam, atau mesin yang menggunakan berbagai sumber daya.

2. Pengertian Distribusi

   Distribusi yaitu alur pemasaran yang digunakan oleh pembuat atau pemilik produk untuk mengirimkan produknya ke industri atau konsumen yang membutuhkan.

3. Pengertian Pupuk Urea Curah

   Pupuk yaitu salah satu bahan baku yang digunakan untuk memperbaiki kesuburan tanah dan berfungsi untuk mengganti unsur-unsur hara yang hilang dari dalam tanah. Setiap jenis pupuk memiliki perbedaan dalam kandungan unsur hara, kelarutan dan kecepatan kerja sehingga dosis dan jenis pupuk yang diberikan untuk tiap jenis tanaman dan jenis tanah yang digunakan dibedakan. Salah satu jenis pupuk yang cukup banyak digunakan masyarakat adalah pupuk urea.

Pupuk urea merupakan pupuk yang memiliki kandungan nitrogen (N) dengan kadar tinggi sebesar 45%-56%. Unsur Nitrogen di dalam pupuk urea bermanfaat bagi tanaman untuk proses pertumbuhan dan perkembangan, unsur nitrogen tersebut merupakan zat hara yang sangat diperlukan tanaman. Manfaat lain pupuk urea yaitu membuat daun tanaman lebih hijau dan segar.

4. Pengertian Angkutan Laut

Angkutan laut yaitu salah satu kegiatan angkutan yang melayani angkutan laut. Angkutan laut dalam negeri diartikan yaitu angkutan laut yang dilaksanakan dan diberlakukan hanya di wilayah atau kawasan perairan Indonesia yang penyelenggaranya yaitu perusahaan angkutan laut nasioanal

C. Populasi dan Sampel

Populasi merupakan jumlah obyek keseluruhan dari obyek atau subyek yang memiliki karakteristik dan kuantitas tertentu dan yang sebelumnya sudah ditetapkan oleh peneliti untuk dipelajari dan diambil kesimpulannya. Adapun populasi dalam penelitian ini adalah Seluruh kapal milik di PT. Pupuk Indonesia Logistik.

Sampel adalah bagian dari populasi atau bagian dari karakteristik yang dimiliki oleh populasi. Adanya sampel yang diambil dari penelitian ini adalah 3 kapal milik di PT. Pupuk Indonesia Logistik.

D. Teknik Pengumpulan Data

Dalam penelitian selain penggunaan metode yang tepat diperlukan pula kemampuan memilih dan bahkan juga menyusun teknik pengumpulan data yang relevan. metode pengambilan data yang digunakan penulis dalam penelitian ini ada 2 (dua) macam yaitu:

1. Data Primer

Adalah data yang diperoleh di tempat atau di lapangan tempat penelitian oleh peneliti sebagai objek penulisan.

Interview yaitu merupakan cara pengumpulan data dengan menggunakan sebuah proses tanya jawab sepihak yang dikerjakan dengan sistematik dan berlandaskan kepada tujuan penelitian. Penulis melakukan tatapan muka secara langsung dengan sumber informasi dan mengajukan sejumlah susunan pertanyaan secara lisan yang berkaitan dengan kondisi atau masalah yang ditemukan kepada sumber informasi yang kemudian akan dijawab secara lisan pula.

2. Data Sekunder

Sugiyono dalam tulisannya menggagaskan bahwa data sekunder adalah data yang tidak langsung memberikan data kepada peneliti, missalnya peneliti harus melalui orang lain atau mencari melalui dokumen. Data sekunder juga didapatkan dengan memanfaatkan segala informasi yang telah dikumpulkan oleh berbagai pihak yang tersaji dalam beberapa bentuk seperti buku atau laporan, table, grafik, dan statistik dan lainnya.

Data sekunder yaitu :

a. Studi Kepustakaan

Penulis berusaha mengumpulkan data dengan mempelajari dan mengutip teori dari buku-buku yang berkaitan dan berhubungan langsung dengan permasalahan yang penulis teliti.

b. Studi Dokumentasi

Metode pengumpulan data kualitatif dengan melihat atau menganalisis dokumen-dokumen yang dibuat oleh subjek sendiri atau oleh orang lain disebut juga metode Dokumentasi. Penulis mempelajari berbagai dokumen maupun arsip-arsip yang ada diperusahaan PT Pupuk Indonesia Logistik yang berhubungan dengan permasalahan yang penulis teliti.

E. Teknik Analisis Data

Berdasarkan data dan hasil yang diperoleh, maka metode yang digunakan berupa metode analisis deskriptif kualitatif yaitu dengan menganalisis temuan dan hal-hal yang ada di lapangan dengan menggunakan alat ukur berupa teori-teori yang relevan dengan setiap masalah yang diteliti, sehingga dapat ditemukan beberapa penyebab timbulnya permasalahan. Dengan penggunaan metode ini segala permasalahan yang ditemukan dan diamati di pelabuhan akan digambarkan dan dijelaskan secara rinci. Baik dan buruknya penelitian tergantung dari metode pengumpulan data yang dimaksud yaitu dengan memperoleh data-data relevan, akurat dan mengidentifikasi data yang ada. Data-data yang diperoleh ini kemudian dianalisa dan dari hasil analisa ini diharapkan hasil yang baik.

BAB IV
GAMBARAN UMUM DAN PEMBAHASAN

A. PT. Pupuk Indonesia Logistik (PILOG)

1. Sejarah Singkat PT. Pupuk Indonesia Logistik

PT. Pupuk Indonesia Logistik (PILOG) merupakan salah satu anak perusahaan dari PT. Pupuk Indonesia (Persero) yang bergerak dalam bidang Jasa Pelayaran dan Jasa Angkutan Laut yang didirikan pada tanggal 23 Desember 2013. Saham PILOG 56% sebagai pemegang saham tertinggi dimiliki oleh PT Pupuk Indonesia (Persero) dan PT. Pupuk Sriwidjaja Palembang sebanyak 44%.

Menteri Hukum dan HAM mengeluarkan surat No. AHU-05986.AH01.01, pada tanggal 12 Februari 2014 sebagai surat pengesahan pembentukan perusahaan. PILOG disahkan melalui surat tersebut sebagai penguat bisnis yang dimiliki oleh PT Pupuk Indonesia (Persero). PT. Pupuk Indonesia (Persero) memiliki beberapa anak perusahaan antara lain, yaitu : PT. Sriwidjaja Palembang, PT. Petrokimia Gresik, PT. Pupuk Kaltim, PT. Pupuk Kujang, PT. Iskandar Muda, PT. Mega Eltra, PT. Rekayasa Industri, PT. Pupuk Indonesia Energi, PT. Pupuk Indonesia Pangan dan PT. Pupuk Indonesia Logistik.

PILOG saat ini menangani angkutan laut untuk pupuk dengan menetapkan konsep 6 Tepat (jumlah, jenis, tempat, waktu, harga, dan kualitas) yang mampu mendukung setiap program ketahanan pangan nasional. PILOG adalah sektor komersial jasa angkutan laut untuk pupuk (*fertilizer*), bahan baku pupuk (*fertilizer raw materials*) mineral, cairan, amoniak, batu bara, gypsum, dan kebutuhan lain dari perusahaan-perusahaan yang tergabung dalam Pupuk Indonesia Holding Company Group (PIHC Group). Yang menjadi Potensi bisnis yang dapat dijajakinya.

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 logistik yang juga bergerak dalam bidang Jasa Pengurusan moda Transportasi.

2. Visi, Misi, dan Tujuan PT. Pupuk Indonesia Logistik

a. Visi

Menjadi perusahaan logistik yang berdaya saing tinggi

b. Misi

1. Menyediakan jasa angkutan yang handal dan efesien untuk kepuasan pelanggannya.
2. Mendapatkan hasil usaha yang mampu mendukung kelancaran operasional dan pengembangan usaha.
3. Menyediakan sumber daya manusia yang profesional dan berintegritas.
4. Berperan aktif dalam tanggung jawab sosial dan kepedulian lingkungan.

c. Tujuan

Menjalankan usaha dibidang pelayaran, Menjalankan usaha dibidang perdagangan (*Export* / *Import*), Transportasi Multimoda, Jasa pengiriman dan pergudangan.

3. Nama dan Filosofi Logo

Gambar 4.1: Logo PT. Pupuk Indonesia Logistik

Sumber : PT. Pupuk Indonesia Logistik

a. Logo Utama

1) Logo PT. Pupuk Indonesia Logistik akan tampak utuh dengan *logogram* dan *logotype* yang tidak dapat dipisahkan.
2) Antara *logogram* dan *logotype* tidak boleh dipisah.
3) *Logogram* terdiri dari bentuk standar dengan tambahan *logotype* di sisi kanan dengan posisi simetris.
4) *Logotype* terdiri dari tulisan :
   a) PUPUK INDONESIA
   b) LOGISTIK
   c) (PIHC GROUP)

b. Logo Sekunder

1) *Logogram* :

   Jika logo PT Pupuk Indonesia Logistik bersanding dengan logo seluruh atau salah satu dari logo anggota Holding PIHC maka bentuknya akan berubah mengikuti bentuk formasi sekunder. *Logogram* utama tidak mengalami perubahan, namun tidak terdapat *logotype* seperti pada bentuk formasi utama.

2) *Logotype* :

   Logotype akan berubah menjadi tulisan “PILOG” dengan komposisi huruf simetris berada di bawah logogram. Huruf yang digunakan pada logo sekunder ini yaitu type huruf “Arial Rounded MT Bolt” dengan ukuran sesuai gambar atau menyesuaikan dengan kebutuhan.

c. Makna Logo

1) Filosofi Bentuk Logo:

   Bentuk dasar logo PT Pupuk Indonesia Logistik diilhami dari bentuk dasar buritan kapal laut sebagai pilar utama dalam memenuhi kebutuhan transportasi/ penunjang bisnis utamanya. Di atas kapal ini terdapat logogram PT Pupuk Indonesia (Persero) sebagai *Holding Company*.

2) Jenis Huruf:

Huruf yang digunakan adalah huruf tanpa serif dengan warna dasar hitam yang memberi kesan *low profile*, dinamis, professional dan fokus dalam pengembangan bisnisnya.

3) Konsep Warna:

Warna logo diilhami dari main business PT Pupuk Indonesia (Persero) dan filosofi yang terkandung di dalamnya.

4) Harapan:

PT Pupuk Indonesia Logistik berperan aktif sebagai *support holding* dalam mendukung ketahanan pangan nasional untuk mencapai tujuan pemerintah dengan memberikan kontribusi utama dalam penyaluran dan distribusi pupuk bersubsidi agar tepat sasaran, tepat waktu, tepat jumlah agar terhindar dari permasalahan kelangkaan pupuk di salah satu daerah akibat distribusi pupuk yang tidak optimal.

4. Fasilitas PT PILOG

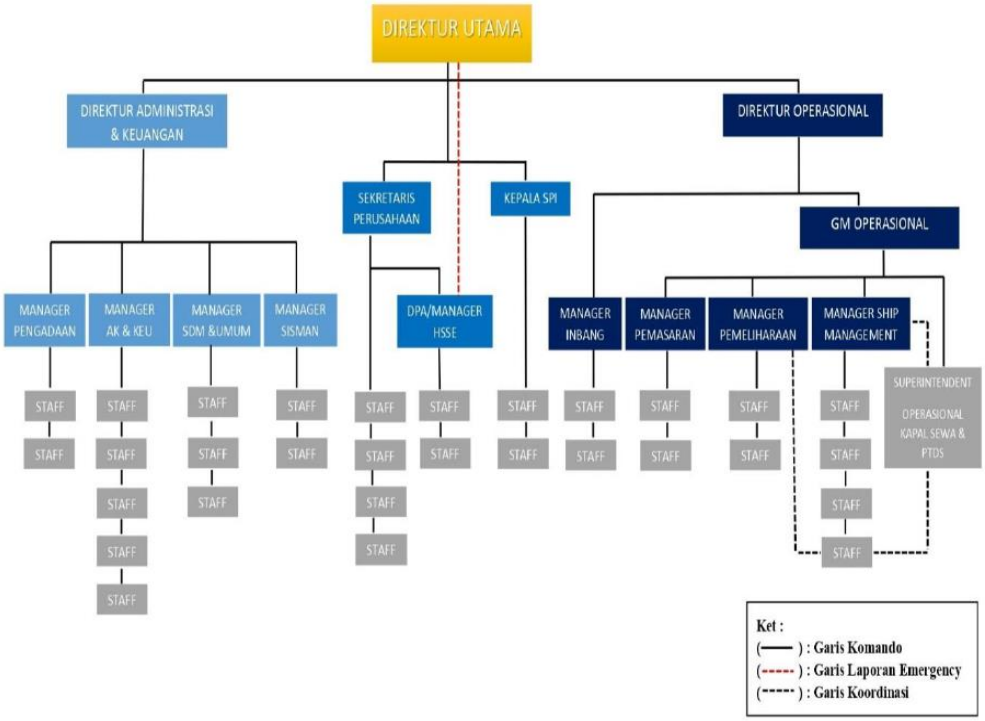
Fasilitas yang dimilki oleh PT Pupuk Indonesia Logistik untuk menunjang kinerja dan memperlancar proses penanganan distrubusi pupuk antara lain:

a. Gedung Perusahaan
b. Ruang Kerja dan ruang Meeting
c. Pantry Dapur
d. Gudang
e. Meja, Kursi dan Laci kecil
f. Lemari pengarsipan dokumen
g. PC dan Laptop
h. Alat scan dan Photo copy
i. Kendaraan perusahaan
j. Telepon dan Marine Transceiver
k. Printer dan Mesin penghancur kertas

l. Alat Tes Genose
m. Tripod dan Video lighting, Kamera
n. Monitor traffic vessel
o. Kapal, dan lain sebagainya.

B. Struktur Organisasi dan Tata Kerja

Gambar 4.2 Struktur Organisasi PT. Pupuk Indonesia Logistik



Sumber: PT. Pupuk Indonesia Logitik

Penjelasan Struktur Organisasi PT. Pupuk Indonesia Logistik

1. Direktur Utama

Direktur Utama adalah kedudukan yang paling tinggi oleh seseorang, yang memiliki tanggung jawab penuh dan yang mengatur terhadap seluruh kegiatan di lingkungan kerja perusahaan yang dipimpinnya.

Tugas dan tanggung jawab direktur utama PT. Pupuk Indonesia Logistik meliputi:

a. Memimpin perusahaan untuk menjadikan perusahan mencapai kondisi yang diinginkan oleh seluruh elemen perusahaan.
b. Mengadakan perencanaan kerja dan program kerja jangka pendek dan panjang berdasar sumber daya yang dimiliki.
c. Menetapkan pembagian tugas dalam perencanaan dan pelaksanaan.
d. Mengevaluasi terhadap terlaksananya kegiatan dan kelangsungan usaha untuk mencapai keuntungan yang diinginkan dan yang telah ditetapkan.
e. Bertanggung jawab kepada seluruh karyawan dan setiap kegiatan kerja yang terjadi pada perusahaan yang di pimpin.
f. Mengawasi dan membina korporasi serta membina hubungan dengan seluruh stakeholders PILOG.

2. Direktur Administrasi dan Keuangan

Tugas dan tanggung jawab dari direktur administrasi dan keuangan, meliputi :

a. Memiliki tanggung jawab dalam menetapkan rancangan kerja tahunan terhadap kinerja keuangan perusahaan.
b. Menetapkan pelaksanaan anggaran dan biaya dengan sistem monitoring dengan Mengawasi setiap laporan keuangan perusahaan.
c. Menetapkan standar dalam menyusun strategi dan meningkatkan pertumbuhan keuangan perusahaan.
d. Menganalisa dengan memeriksa setiap resiko keuangan yang mungkin merugikan perusahaan.

Direktur Administrasi dan Keuangan menaungi beberapa departement/ devisi, antara lain :

a. Departemen Pengadaan, di departemen ini terdapat manager pengadaan membawahi 3 staf pengadaan berdasarkan pelayanannya.

b. Departemen Akuntansi dan Keuangan, terdapat manager akuntansi dan keuangan membawahi 3 staf akuntasi, 1 staf administrasi, 1 staf pajak, dan 1 staf bagian kasir/loket.
c. Departemen SDM & Umum, terdapat Manager membawahi 2 staf SDM dan 1 staf Umum.
d. Departemen Sistem Manajemen(SISMAN), terdapat manager membawahi 2 staf Sistem Manajemen.

3. Direktur Operasional

Direktur operasional merupakan seorang yang bertugas membantu direktur utama dimana dia bertanggung jawab terhadap semua kegiatan perusahaan dalam bidang operasional. Muai dari proses perencanaan hingga pelaksanaan operasional diperusahaan.

Berikut tugas dari direktur operasional dalam Membantu tugas direktur utama :

a. Menetapkan arah dan kebijakan dalam bidang operasi, sinergi operasional dan sinergi penyediaan peralatan kapal untuk penyusunan Rencana Jangka Panjang, Rencana Kerja dan Anggaran Korporasi;
b. Menetapkan arah dan kebijakan dalam bidang peningkatan efisiensi jasa layanan, sistem pemeliharaan kapal, meliputi perbaikan rutin dan perbaikan tahunan;
c. Menetapkan arah dan kebijakan tentang transfer knowledge dan knowledge management yang berkaitan dengan teknologi kapal;
d. Menetapkan arah dan kebijakan dalam bidang K3LH; dan kebijakan program penelitian pasar domestik maupun internasional;
e. Menetapkan arah dan kebijakan rencana jangka panjang yang merupakan rencana strategis di bidang niaga, distribusi dan jasa lainnya serta menetapkan rancangan rencana kerja tahunan bidang niaga, distribusi dan jasa lainnya;

f. Menetapkan RJP korporasi dan menyelenggarakan Rapat Persiapan RJP korporasi khusus bidang pemasaran dan distribusi untuk dilaporkan ke PT Pupuk Indonesia (Persero) selaku Pemegang Saham;
g. Menetapkan arah dan kebijakan program dan aktivitas research yang difokuskan kepada kegiatan yang memiliki nilai tambah yang tinggi;
h. Menetapkan arah dan kebijakan program- program investasi PILOG;
i. Menetapkan arah dan kebijakan tentang teknologi informasi agar seluruh kebutuhan informasi manajemen bisa terintegrasi dan bisa diperoleh dengan cepat

Direktur Operasional menaungi General Manajer Operasional dan beberapa departemen/ devisi, antara lain:

a. Departemen Inbang (investasi dan pengembangan) , terdapat manager dan 2 staf lainnya.
b. Departemen Pemasaran/Marketing, terdiri atas manager dan membawahi 3 staf marketing.
c. Departemen pemeliharaan, terdiri atas manager dan membawahi 3 staf pemeliharaan.
d. Departemen *Ship Management*, terdiri atas manager dan membawahi 5 staf *Ship Management*.

4. Sekretaris Perusahaan

Sekretaris Perusahaan adalah perpanjangan fungsi direksi dalam menerapkan fungsi komunikasi. Fungsinya untuk memastikan kelancaran komunikasi antara perusahaan dengan pihak yang memiliki kepentingan, serta menjamin tersedianya informasi yang boleh diakses oleh *stakeholders* sesuai dengan kebutuhan yang lumrah dari *stakeholders*. Didalam sektertaris perusahaan jga terdapat 1 (satu) departemen/divisi, yaitu :

a. Departemen DPA/HSSE, terdiri atas manager membawahi 2 staf DPA dan 1 staf HSSE.

DPA (*Designated Person Ashore*) adalah seseorang (atau lebih) yang ditunjuk langsung oleh suatu perusahaan dan memiliki akses langsung dengan management perusahaan serta menjadi penghubung atau penyambung antara pihak kapal dengan management perusahaan, yang bertanggung jawab untuk memonitor aspek-aspek berkaitan dengan keselamatan dan perlindungan lingkungan perusahaan serta lingkungan dan pengoperasian kapal.

5. Departemen Satuan Pengawas Internal (SPI)

Satuan Pengawasan Internal yaitu salah satu unit kerja Perusahaan yang menjalankan fungsi internal audit atau pengawasan internal sesuai amanat Undang-Undang No. 19 Tahun 2003 tentang Badan Usaha Milik Negara dan Peraturan Menteri BUMN No. PER.01/MBU/2011 tahun 2011 tentang Penerapan Tata Kelola Perusahaan yang Baik (*Good Corporate Governance*).

Tugas dan tanggung jawab Satuan Pengawasan Internal adalah:

a. Melakukan evaluasi terhadap kecukupan dan efektivitas manajemen risiko, pengendalian intern, dan tata kelola Perusahaan.
b. Menyusun Program Kerja Pengawasan Tahunan dengan berbasis risiko (*risk-based* audit) dan disampaikan kepada Dewan Komisaris Cq. Komite Audit untuk mendapatkan pertimbangan dan saran-saran.
c. Melaksanakan Program Kerja Pengawasan Tahunan yang telah disetujui oleh Direktur Utama dan Program Kerja dimaksud dikomunikasikan kepada Direksi dan Dewan Komisaris Cq. Komite Audit.

d. Menjaga profesionalitas auditor dengan memberikan pengetahuan, keterampilan, dan pengalaman yang cukup, serta sertifikasi yang diperlukan.
e. Memberikan rekomendasi dan informasi yang obtektif tentang kegiatan yang diperiksa pada semua unit kerja di lingkungan PT Pelabuhan Indonesia II (Persero).
f. Melaporkan hasil pengawasan kepada Direktur Utama dan Dewan Komisaris.
g. Memonitor, menganalisis dan melaporkan hasil pemantauan terhadap tindak lanjut atas rekomendasi audit.
h. Melakukan audit investigasi atau audit khusus atas aktivitas yang terindikasi fraud/kecurangan dan melaporkan hasil investigasi tersebut kepada Direktur Utama dan Dewan Komisaris.
i. Melakukan rapat koordinasi secara periodik dengan Komite Audit.
j. Membuat program penilaian untuk mengevaluasi mutu pelaksanaan audit yang dilakukan.
k. Berkoordinasi dengan audit eksternal.
l. Melaksanakan Probity Audit terhadap objek-objek tertentu atas perintah Direktur Utama.

C. Rute Pengangkutan

Gambar 4.3 Rute Angkutan Pupuk

Sumber: PT Pupuk Indonesia Logistik

PT Pupuk Indonesia Logistik (PILOG) merupakan salah satu anak perusahaan dari PT Pupuk Indonesia/PI (Persero). PT PILOG yang bergerak dalam bidang pelayaran dan jasa angkutan laut, baik untuk pupuk urea curah, angkutan gas/amoniak, di lingkungan anak perusahaan Pupuk Indonesia Group maupun di luar Pupuk Indonesia Gruop. Pemiik Saham PILOG ada 2 (dua) yaitu PT Pupuk Indonesia (Persero) 56% sebagai pemegang saham tertinggi dan PT Pupuk Sriwidjaja Palembang 44%. Saat ini PILOG memiliki armada kapal yang terdiri atas 6 Unit Kapal *Bulk Carrier*, 1 Unit SPUB dan 2 Unit Kapal Tanker Amoniak.

Pemerintah menunjuk PT Pupuk Indonesia (Persero) dalam memenuhi menyalurkan pupuk bersubsidi didalam negeri, PILOG mendistribusikan pupuk bersubsidi tersebut disektor pertanian secara berkala yang telah ditetapkan melalui area pemasaran sesuai dengan wilayah tanggung jawab dan kententuan Pemerintah.

PT Pupuk Indonesia Logistik sampai saat ini telah memberikan pelayanan untuk angkutan dan rute sebagai berikut:

1. Angkutan Pupuk Curah
    a. Rute Palembang – Semarang
    b. Rute Palembang – Cilacap
    c. Rute Palembang – Dumai
    d. Rute Palembang – Gresik
    e. Rute Bontang – Medan
    f. Rute Bontang – Lembar
2. Angkutan Pupuk In Bag
    a. Rute Palembang – Lampung
    b. Rute Palembang – Pontianak
    c. Rute Gresik – Belawan
    d. Rute Lhokseumawe – Dumai
3. Angkutan Amoniak
    a. Rute Palembang – Gresik
    b. Rute Bontang – Gresik
    c. Rute Bontang – Filiphina
    d. Rute Lhokseumawe – Gresik
4. Angkuan LPG
    a. Rute Domestik
5. Angkutan Pupuk menggunakan container tujuan Ekspor
    a. Rute Palembang – General Santos, Philippines
6. Angkutan Darat
    a. Bekerja sama dengan PT Semen Indonesia Logistik untuk distribusi wilayah Jawa Tengah.
    b. Bekerja sama dengan PT Trans Trijaya Samudera untuk pengiriman pupuk Import dari Tanjung Priok tujuan Gudang Cikampek.

PT Pupuk Indonesia Logistik melayani pengangkutan berbagai jenis komoditas muatan keseluruh tujuan. Tujuan/ *Service* area pemasaran meliputi:

1. Area domestik, melayani pengangkutan antar kota/ dalam negeri.
2. 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), alokasi pupuk dari pelabuhan muat hingga pelabuhan tujuan atau juga sampai dengan Unit Pengantongan Pupuk (UPP) saja dengan menggunakan kapal.
2. *Port to Door Service* (PTDS), 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.
3. *Door to Door Service* (DTDS), 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 (sebagai konsumen). Selain itu alokasi secara *Door to Door Service* juga dilakukan dari Gudang Produksi langsung ke gudang konsumen dengan menggunakan truk.

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:

1. Kapal Milik 7 (tujuh) Unit Kapal *Bulk Carrier*:

   a. KM Abusamah

Gambar 4.4 Kapal KM Abusamah

SPESIFIKASI KAPAL

NAMA KAPAL	ABUSAMAH
BENDERA	INDONESIA
IMO NUMBER	8200644
KELAS	BKI
KODE KELAS	A100
TIPE KAPAL	BULK CARRIER
BUILDER	DAISUN BUSAN, SOUTH KOREA
TAHUN PENYERAHAN (DELIVERY)	1984
UKURAN POKOK	
LOA / LBP	115.50 / 109.89 meter
GT / NT	7.497 / 3.602 Ton
SUMMER DWT	11.185,50 MT
SUMMER DRAFT	7.778 meter
CARGO TANK CAPACITY (100%)	12.642 Cu. meter
MAIN ENGINE	DAIHATSU 8 DSM 32
ECONOMIC SPEED CONSUMPTION	8.5 knot
AUXILIARY ENGINE IN PORT	2 UNIT YANMARS S-185L-SI
BUNKER	HSD

Sumber: PT.Pupuk Indonesia Logistik

   b. KM Ibrahim Zahier

Gambar 4.5 Kapal KM Ibrahim Zahier

SPESIFIKASI KAPAL

NAMA KAPAL	IBRAHIM ZAHIER
BENDERA	INDONESIA
IMO NUMBER	7518549
KELAS	BKI
KODE KELAS	A100
TIPE KAPAL	BULK CARRIER
BUILDER	MITSUBISHI HEAVY INDUSTRIES YOKOHAMA SHIPYARD JEPANG
TAHUN PENYERAHAN (DELIVERY)	1977
UKURAN POKOK	
LOA / LBP	114.5 / 109.4 meter
GT / NT	7.451 / 2.344 GT
SUMMER DWT	9.237.40 MT
SUMMER DRAFT	6.673 meter
CARGO TANK CAPACITY (100%)	8.500 Cu. meter
MAIN ENGINE	2 (TWO) DAIHATSU DIESEL 8 DSM-32 WITH REDUCTION GEAR (2 SETS) 52X2 MR 2500 PS X 600 182 RPM
ECONOMIC SPEED CONSUMPTION	8.5 KNOT
AUXILIARY ENGINE IN PORT	2 (TWO) SET PRIME MOTOR DAIHATSU TYPE 26 PSHtb GENERATOR 2X 450 Kw, 400V, 50 Hz, 3 PHASE
BUNKER	HSD/MDF

Sumber: PT Pupuk Indonesia Logistik

c. KM Julianto Moeliohardjo

Gambar 4.6 Kapal KM Julianto Moeliodihardjo

SPESIFIKASI KAPAL

NAMA KAPAL	JULIANTO MOELIODIHARDJO
BENDERA	INDONESIA
IMO NUMBER	8200668
KELAS	BKI
KODE KELAS	A100
TIPE KAPAL	BULK CARRIER
BUILDER	DAISUN BUSAN, SOUTH KOREA
TAHUN PENYERAHAN (DELIVERY)	1983
UKURAN POKOK	
LOA / LBP	115.7 / 109,9 meter
GT / NT	7.473 / 3.602 Ton
SUMMER DWT	11.161,5 MT
SUMMER DRAFT	7.778 meter
CARGO TANK CAPACITY (100%)	12.642 Cu. meter
MAIN ENGINE	DAIHATSU 8 DSM 32
ECONOMIC SPEED CONSUMPTION	8.5 knot
AUXILIARY ENGINE IN PORT	2 UNIT YANMARS S-185L-SI
BUNKER	HSD

Sumber: PT Pupuk Indonesia Logistik

d. KM Mochtar Prabu Mangkunegara

Gambar 4.7 Kapal KM Mochtar Prabu Mangkunegara

SPESIFIKASI KAPAL

NAMA KAPAL	MOCHTAR PRABU MANGKUNEGARA
BENDERA	INDONESIA
IMO NUMBER	8200656
KELAS	BKI
KODE KELAS	A100
TIPE KAPAL	GENERAL CARGO
BUILDER	DAISUN BUSAN, SOUTH KOREA
TAHUN PENYERAHAN (DELIVERY)	1984
UKURAN POKOK	
LOA / LBP	115.7 / 109.9 meter
GT / NT	7.497 / 3.602 Ton
SUMMER DWT	11.185,40 MT
SUMMER DRAFT	7.778 meter
CARGO TANK CAPACITY (100%)	12.642 Cu. meter
MAIN ENGINE	DAIHATSU 8 DSM 32
ECONOMIC SPEED CONSUMPTION	8.5 knot
AUXILIARY ENGINE IN PORT	2 UNIT YANMARS S-185L-SI
BUNKER	HSD

Sumber: PT Pupuk Indonesia Logistik

e. KM Pusri Indonesia

Gambar 4.8 Kapal KM Pusri Indonesia

SPESIFIKASI KAPAL

NAMA KAPAL	PUSRI INDONESIA
BENDERA	INDONESIA
IMO NUMBER	7700269
KELAS	BKI
KODE KELAS	A100
TIPE KAPAL	BULK CARRIER
BUILDER	MITSUBISHI YOKOHAMA JAPAN
TAHUN PENYERAHAN (DELIVERY)	1977
UKURAN POKOK	
LOA / LBP	114.5 / 109.4 meter
GT / NT	7.339 / 3.569 Ton
SUMMER DWT	11.195.40 MT
SUMMER DRAFT	7.778 meter
CARGO TANK CAPACITY	8.500 Cu. meter
MAIN ENGINE	DAIHATSU 8 DSM 32
ECONOMIC SPEED CONSUMPTION	9.5 knot
AUXILIARY ENGINE IN PORT	2 UNIT DAIHATSU 6PSHTb-26D
BUNKER	HSD

Sumber: PT Pupuk Indonesia Logistik

f. KM Soemantri Brodjonegoro

Gambar 4.9 Kapal KM Soemantri Brodjonegoro

SPESIFIKASI KAPAL

NAMA KAPAL	SOEMANTRI BRODJONEGORO
BENDERA	INDONESIA
IMO NUMBER	7518551
KELAS	BKI
KODE KELAS	A100
TIPE KAPAL	BULK CARRIER
BUILDER	MITSUBISHI HEAVY INDUSTRIES YOKOHAMA SHIPYARD JEPANG
TAHUN PENYERAHAN (DELIVERY)	1977
UKURAN POKOK	
LOA / LBP	103.03 / 109.9 meter
GT / NT	7.404 / 2.344 GT
SUMMER DWT	9.237 MT
SUMMER DRAFT	6.673 meter
CARGO TANK CAPACITY (100%)	8.500 Cu. meter
MAIN ENGINE	2 (TWO) DAIHATSU DIESEL 8 DSM-32 WITH REDUCTION GEAR (2 SETS) 52X2 MR 2500 PS X 600 182 RPM
ECONOMIC SPEED CONSUMPTION	8.5 KNOT
AUXILIARY ENGINE IN PORT	2 (TWO) SET PRIME MOTOR DAIHATSU TYPE 26 PSHtb GENERATOR 2X 450 Kw, 400V, 50 Hz, 3 PHASE
BUNKER	HSD

Sumber: PT Pupuk Indonesia Logistik

2. Kapal milik, 2 (dua) Unit Kapal Tanker Amoniak :

   a. MT Salmon Mustafa

Gambar 4.10 Kapal MT Salmon Mustafa

SPESIFIKASI KAPAL

NAMA KAPAL	SALMON MUSTAFA
BENDERA	INDONESIA
IMO NUMBER	9034717
KELAS	BUREAU VERITAS (BV)
KODE KELAS	I + HULL + MACH LIQUIFIED GAS CARRIER
TIPE KAPAL	LPG/C - SEMI REF
BUILDER	KOREA
TAHUN PENYERAHAN (DELIVERY)	1995
UKURAN POKOK	
LOA / LBP	159.98 / 152.52 meter
GT / NT	19.511 / 5854 Ton
SUMMER DWT	23.256 MT
SUMMER DRAFT	10.92 meter
CARGO TANK CAPACITY (100%)	20.700,169 Cu. meter
CARGO TANK CAPACITY (98%)	20.286,166 Cu. Meter
DECK TANK	215 Cu. meter
MAIN ENGINE	HYUNDAI MAN B&W 7L60MC 18200 BHP 125 M
ECONOMIC SPEED CONSUMPTION	Laden 12 knot / 23 MT PER HARI Ballast 11 knot / 19,2 MT PER HARI
AUXILIARY ENGINE IN PORT	2,652 MT PER HARI
BUNKER	MFO 180 Cst - 380 Cst, HSD

Sumber: PT Pupuk Indonesia Logistik

   b. MT Sultan Mahmud Badaruddin II

Gambar 4.11 Kapal MT Sultan Mahmud Badaruddin II

SPESIFIKASI KAPAL

NAMA KAPAL	SULTAN MAHMUD BADARUDDIN II
BENDERA	INDONESIA
IMO NUMBER	83032
KELAS	BKI
KODE KELAS	I + HULL + MACH LIQUIFIED GAS CARRIER
TIPE KAPAL	LPG, 2G
BUILDER	JOS L MEYER, PAPNBURG, GERMANY
TAHUN PENYERAHAN (DELIVERY)	1985
UKURAN POKOK	
LOA / LBP	145,61 / 137 meter
GT / NT	7.305 / 2.580 GT
SUMMER DWT	9.131 MT
SUMMER DRAFT	7.700 meter
CARGO TANK CAPACITY (98%)	5.750 Cu. meter
MAIN ENGINE	M.A.K 8 MU 552
ECONOMIC SPEED CONSUMPTION	10 knot
AUXILIARY ENGINE IN PORT	3 UNIT DAIHATSU 6PSHTC-26H
BUNKER	HSD

Sumber: PT Pupuk Indonesia Logistik

3. Kapal milik, 1 (satu) unit Kapal SPUB:
   a. KM Pusri Indonesia I

Gambar 4.12 Kapal KM Pusri Indonesia

SPESIFIKASI KAPAL

NAMA KAPAL	PUSRI INDONESIA I
BENDERA	INDONESIA
IMO NUMBER	9711640
KELAS	BKI
KODE KELAS	A 100
TIPE KAPAL	SPUB *(Selt Propelled Urea Barge)*
BUILDER	ANGGREK HITAM BATAM
TAHUN PENYERAHAN (DELIVERY)	2014
UKURAN POKOK	
LOA / LBP	134 / 130.7 meter
GT / NT	12.454 / 5970 Ton
SUMMER DWT	11.485MT
SUMMER DRAFT	5.40 meter
CARGO TANK CAPACITY (100%)	12.000 Ton
MAIN ENGINE	TWO (2) UNIT MITSUBIHI S16R2-T2MPTK. RATED OUTPUT 430Kw / 1500 min-1
ECONOMIC SPEED CONSUMPTION	8.5 KNOT
AUXILIARY ENGINE IN PORT	THREE (3) UNITS MITSUBIHI 6A3-MPTK RATED OUTPUT 430Kw/1500 min-1
BUNKER	HSD

Sumber: PT Pupuk Indonesia Logistik

Selain itu dalam melakukan penyaluran pupuk sampai ke tangan petani PT. Pupuk Indonesia sebagai induk perusahaan memiliki perangkat dan sarana,antara lain:

1. Kantor Perwakilan

   Perusahaan memiliki kantor perwakilan di setiap ibukota provinsi yang di sebut dengan Kantor Pewakilan Pemasaran Daerah (PPD) di wilayah Indonesia. Kantor Perwakilan ini sendiri memiliki fungsi sebagai pelaksana teknis dalam penjualan produk dan akan mewakili kepentingan perusahaan di daerah.

2. Dermaga (TUKS) : 4 Dermaga

No	Dermaga	Total Dermaga	Total DWT (Ton)
1	Bontang	4	71.000
2	Palembang	5	18.000
3	Lhokseumawe	5	40.000
4	Gresik	2	90.000

Tabel 1: Jumlah Dermaga (TUKS)

3. Unit Pengantongan Pupuk (UPP) :

No	UPP	Kapasitas (Ton)	Status
1	UPP Cilacap	12.000	Milik
2	UPP Meneng PKT	12.000	Milik
3	UPP Belawan	12.000	Milik
4	UPP Semarang	12.000	Sewa

Tabel 2: Daftar Unit Pengantongan Pupuk (UPP)

4. *Distribution Center*

No	*Distribution Center*	Kapasitas (Ton)
1	DC Medan I & II	80.000
2	DC Padang I & II	46.000
3	DC Lampung I & II	75.000
4	DC Makassar I, II, & III	80.000
5	DC Cigading	60.000
6	DC Banyuwangi	20.000
7	DC Gresik	60.000

Tabel 3: Daftar *Distribution Center*

5. Armada Truk sewa: 6.151 unit
6. Gudang Lini I: 5 unit Kap. ± 567.400 ton

7. Gudang Lini II : 42unit Kap. ± 1.033.134 ton
8. Gudang Lini III: 602unit Kap. ± 1.895.658 ton
9. Total Kapasitas Gudang: 649unit Kap. ± 3.496.192 ton

D. Proses Distribusi Pupuk Urea Curah

PT. Pupuk Indonesia Logistik merupakan perusahaan yang bergerak dibidang 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 pupuk khususnya untuk pupuk subsidi yang akan dimuat kedalam kapal jumlahnya sesuai dengan alokasi yang di tetapkan oleh pemerintah.

Pola distribusi dihadapkan pada faktor-faktor dimana sumber produksinya (pabrik pupuk) memiliki karakteristik produksi konstan sesuai dengan yang telah ditetapkan oleh PT. Pupuk Indonesia, sedangkan penggunaan pupuk berfluktuasi dipengaruhi oleh faktor musim, belum lagi faktor-faktor yang termuat dalam masalah angkutan (kondisi laut, pelabuhan, sarana jalan, truk ,dll). Upaya yang terus dilakukan untuk menghindari timbulnya *High Cost Economy* yang tidak diinginkan yaitu dengan melakukan pengembangan pola distribusi dan penyaluran dengan penggunaan metode *Pipe Line Distribution System dan Least Cost Distribution Pattern.*

1. *Pipe Line Distribution System*

   Negara Indonesia memiliki kondisi geografis yang terdiri dari banyak pulau, sentra produksi pertanian yang tersebar dan terpencar di setiap wilayah serta jauh dari *supply point*, sehingga untuk dapat tetap terlaksananya pelayanan dalam penyediaan peelayanan pupuk kepada para petani dengan cara 6 TEPAT tersebut maka PT Pupuk Indonesia Logistik menggunakan pola distribusi pupuk yaitu mrangkaian distribusi pupuk mulai dari

produsen/importir sampai ke tangan konsumen dalam suatu jalur yang tidak terputus sesuai dengan Surat Perjanjian Kerja.

2. *Least Cost Distribution System*

Pola Distribusi dengan Biaya Terendah merupakan pola pendistribusian pupuk yang diatur melalui titik terdekat guna mendapatkan jumkah total biaya distribusi yang paling murah. Selain itu dilakukan terobosan baru dengan penggunaan jalur yang lebih menguntungkan seperti pengiriman pupuk dalam kantong dari *supply point* langsung ke lini II atau lini III yang memungkinkan.

Untuk menjamin proses distribusi pupuk subsidi dan untuk mencegah terjadinya penyimpangan penyaluran di lapangan, diambil kebijakan guna menerapkan sistem Distribusi Pupuk Bersubsidi secara tertutup dengan mempergunakan Rencana Defnitif Kebutuhan Kelompok (RDKK) yang dibuat oleh kelompok-kelompok tani yang menjadi dasar penebusan pupuk ke kios-kios resmi. Manfaat dari Sistem Distribusi Tertutup dengan pola RDKK ini sebagai berikut:

a. Pengawasan distribusi pupuk bersubsidi lebih mudah.
b. Bagi petani ketersediaan dan kebutuhan pupuk dapat terpenuhi sesuai kebutuhannya.
c. Penyaluran pupuk yang lebih efektif dan lancar.

Sistem ini mengharuskan Para petani yang menjadi konsumen pupuk bersubsidi membentuk kelompok-kelompok serta rencana kebutuhan mengenai pupuk bagi kelompoknya. Rencana tersebut akan diserahkan kepada distributor yang sebelumnya sudah dimasukkan dalam form RDKK yang telah diketahui dan disetujui oleh petugas Dinas Pertanian setempat. Form-form ini yang akan menjadi sebuah dasar distributor untuk pengajuan kebutuhan pupuk mereka kepada PT Pupuk Indonesia (Persero). Dengan pencatatan administrasi dan kelengkapan data menjadi suatu kunci keberhasilan pengaplikasian sistem RDKK tersebut.

Gambar 4.13: Skema Transportasi Distribusi Pupuk

Sumber: PT Pupuk Indonesia Logistik

Dari alur distribusi pupuk tersebut, dapat penulis paparkan penjelasan dari produksi pupuk di pabrik hingga ke konsumen:

1. Para petani yang menjadi konsumen pupuk bersubsidi membentuk kelompok-kelompok serta rencana kebutuhan mengenai pupuk bagi kelompoknya. Rencana tersebut akan diserahkan kepada distributor yang sebelumnya sudah dituangkan dalam form RDKK yang diketahui dan disetujui oleh petugas Dinas Pertanian setempat. Form-form ini yang akan menjadi sebuah dasar distributor untuk mengajukan kebutuhan pupuknya kepada PT Pupuk Indonesia (Persero) yang selanjutnya di berikan ke PT Pupuk Sriwidjaja Palembang sebagi produsen pupuk.
2. PT Pupuk Indonesia Logistik melaksanakan pengangkutan, 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 secara :

a. *Port to Port* (PTP), alokasi pupuk dari pelabuhan muat hingga pelabuhan tujuan atau juga sampai dengan Unit Pengantongan Pupuk (UPP) saja dengan menggunakan kapal.
b. *Port to Door Service* (PTDS), 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.
c. *Door to Door* (DTDS), 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 (sebagai konsumen). Selain itu alokasi secara *Door to Door Service* juga dilakukan dari Gudang Produksi langsung ke gudang konsumen dengan menggunakan truk.

3. PT Pupuk Sriwidjaja Palembang menunjuk dan menugaskan PT Pupuk Indonesia Logistik untuk melaksanakan jasa angkutan laut pupuk curah dengan menerbitkan Surat Perintah Kerja 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 dan agent yang telah ditunjuk. Dalam hal ini *Agent* yang telah ditunjuk di pelabuhan muat yaitu PT. Sukses Wahana Maritim.

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 Clean liness* yang disiapkan oleh *Surveyor* dan menyatakan bahawa 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 pengangkutan.
10. Keberangkatan kapal (ETD) 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 beberapa dokumen berikut:
    a. *Bill of Lading* (B/L) dalam dokumen B/L No. 045/BL-SWM/I/21 yang terlampir dapat diketahui bahwa *Shipper* yaitu PT Pupuk Sriwidjaja Palembang yang beralamat di Jl. Mayor Zen, Palembang, dan ditujukan kepada *Consignee* PT. Pusri PPD Lampung menggunakan Kapal KM Mochtar Prabu Mangkunegara (KM MPM) yang mengangkut muatan Pupuk Curah Subsidi 320 *bale sparebags* dan pemuatan diatas kapal dikerjakan oleh PT Pusri Palembang Sendiri.

b. *Time Sheet Loading* dan *Unloading* , dalam dokumen *time sheet* dapat diketahui pemuatan dilakukan oleh PT. Pusri Palembang selama 4 hari dan pembongkaran dilakukan oleh perusahaan bongkar muat yang ditunjuk yaitu PT. Baruna Karya Investama selama 5 hari dalam proses pemuatan dan pembongkarannya mengalami hambatan yaitu cuaca buruk/hujan.

c. *Statement of Fact*, dapat diketahui bahwa waktu pembongkaran 5 hari dengan total pembongkaran yang kemudian diangkut oleh truk sebanyak 279 truk.

d. *Manifest*, didalam dokumen tersebut dituliskan muatan yang diangkut berupa kumpulan pupuk urea curah subsidi warna pink 320 bale *sparebags*.

e. Berita Acara Muat yang diterbitkan oleh PT. Pupuk Sriwidjaja sendiri.

f. Berita Acara Bongkar yang diterbitkan oleh perusahaan bongkar muat PT. Baruna Karya Investama berdasarkan hasil pengecekan antara tally kapal *(Chief Officer*) dan pihak PBM (PT. Baruna Karya Investama) – EMKL (PT. Baruna Trans Logistics).

g. Berita Acara *Ex Palka* dokumen ini diterbitkan apabila kegiatan pembongkaran telah selesai dan menandakan bahwa *Chief Officer* telah menyerahkan hasil pembongkaran dan PT. Baruna Karya Investama mengaku telah menerima muatan tersebut.

12. Selanjutnya PT. Pupuk Indonesia Logistik (*Chief Ofiicer*) menyerahkan Berita Acara Muat , Berita Acara Bongkar dan Berita Acara *Ex Palka* dengan menggunakan tanda terima kepada PT Baruna Trans Logistics.

13. Kemudian diterbitkannya Berita Acara Penerimaan GD. Vasland Indonesia/ Yapindek yang menyatakan bahwa antara PT. Baruna

Karya Investama menyerahkan pupuk curah kepada PT. Baruna Trans Logistics.

14. Kemudian antara PT. Pupuk Indonesia Logistik dan PT. Baruna Trans Logistics menerbitkan Berita Acara Serah Terima *Spare Bags Ex*. KM Mochtar Prabu M yang didalamnya menyatakan bahwa PT. Pupuk Indonesia Logistik menyerahkan barang kepada PT. Baruna Trans Logistics berupa *Spare Bags* Urea Bersubsidi untuk pengantongan.
15. Pengantongan pupuk urea bersubsidi yang dilakukan oleh PT. Baruna Trans Logistics dan diawasi oleh PT. Sucofindo cabang Bandar Lampung yang kemudian menerbitkan Laporan Pengawasan Pengantongan dan Timbang Uji yang didalamnya terdapat tanggal pengantongan selama 18 hari dengan hasil pengantongan 139.637 karung dan berat rata-rata perkarung 50.134 kg.
16. Selanjutnya diterbitkannya *Stock Transport Order* (STO) yang ditujukan kepada PT. Pupuk Indonesia Logistik untuk mengangkut barang menggunakan *truck* yang berasal dari MBS Lampung, PT. Pusri di kota Bandar Lampung, Lampung, Indonesia dengan tujuan barang Gudang, Kab. Lampung Timur, Lampung, Indonesia. Dengan nama barang Urea Sub 50kg dengan *Quantity* 800 ton.
17. Pupuk pupuk yang sudah dikantongi akan langsung di kirimkan ke Gudang tujuan secara bertahap. Apabila pengantongan dan pengiriman sudah selesai maka diterbitkannya Berita Acara Rampung Pengantongan MBS, yang didalamnya menyatakan bahwa PT. Baruna Trans Logistic telah selesai melakukan pengantongan pupuk milik PT. Pusri Palembang.
18. Pupuk yang telah diangkut melalui truk sampai dengan Gudang Lini III (Gudang PT. Pusri PPD Lampung). Dan diterima oleh kepala gudang dengan diterbitkannya Berita Acara Penerimaan Gudang yang didalamnya menyatakan bahwa PT. Pupuk Indoensia Logistik

telah menyerahkan pupuk milik PT. Pusri Palembang kepada PT. Pusri PPD Lampung dengan menyebutkan kondisi pupuk/barang yang diserahkan.

E. Kendala Yang Dihadapi Dalam Proses Distribusi Pupuk Urea Curah

1. Cuaca

   Cuaca mempengarui akan proses distribusi pupuk dimana memiliki beberapa keuntungan dan kerugian masing masing. Jika cuaca dalam keadaan curah hujan tinggi permintaan distribusi pupuk meningkat dan dalam hal ini PILOG memperoleh pendapatan juga lebih tinggi akan tetapi jika curah hujan meningkat pupuk beresiko tinggi mengalami penggumpalan dimana jika pupuk menggumpal proses distribusi akan mengalami keterlambatan dimana untuk pupuk yang mengeras harus diuraikan kembali sebelum di distribusikan ulang.

2. *Force Majeure*

   Force Majeure merupakan semua kejadian yang berada di luar kemampuan manusia pada umumnya yang termasuk *force majeure* salah satunya yaitu bencana alam seperti banjir jika terjadi hal demikian pupuk yang di gudang dan belum dikarungkan akan basah dan mengalami keterlambatan distiribusi hal ini bisa mengakibatkan kerugian karena pupuk bisa terkontaminasi sehingga harus dibuang dan tidak bisa digunakan tapi sebelumnya akan diperiksa terlebih dahulu pupuk yang masih layak dan tidak layak sebelum dilakukan pengeringan pupuk.

3. Kondisi kapal

   Yang menjadi faktor penting dalam mendistribuskan pupuk yaitu Kondisi kapal, kapal yang masih dalam kondisi baik pasti akan memenuhi persyaratan dalam proses distribusi nantinya,

sebaiknya jika kondisi kapal sudah tua maupun alat yang ada di atas kapal telah rusak maka akan menimbulkan kerugian dalam segi waktu maupun distribusi pupuk. Dengan kondisi kapal PILOG sekarang dimana sudah tergolong kapal tua dan selalu di adakan audit pemeriksaan kapal agar tidak menjadi hambatan ketika bongkar muat pupuk.

4. *Human error*

   Nahkoda beserta awak mempunyai peranan penting. Nahkoda dalam menjalankan tugasnya harus mengetahui setiap ketentuan kapal yang tertera dalam *job dest.* Perusahaan Khususnya dalam pemeliharaan kapal dan pengawasan muatan pupuk yang perlu di berlakukan khusus begitu pula dalam berkomunikasi dengan pihak darat dalam setiap keputusan apabila adanya kesalahan komunikasi maka akan berdampak pada proses distribusi dan proses pengangkutan pupuk yang buruk.

5. Alat bongkar pupuk

   Alat bongkar pupuk sangat berpengaruh terhadap kinerja sebuah kapal pupuk tersebut dimana saat melakukan bongkar muat maka alat bongkar pupuk menjadi tolak ukur pihak kapal dan pihak darat dalam mengambil keputusan penerapan kekuat alat agar mencegah terjadinya tumpahan pupuk yang jika terlalu berlebihan bisa membuat lingkungan tercemar.

F. Upaya Yang Harus di Lakukan

1. Pihak PT Pupuk Indonesia Logistik sebagai *ownership* harus melakukan kerja sama dengan Badan Meteorologi Klimatologi dan Geofisika (BMKG) terkait kondisi cuaca yang buruk. Jika kapal maupun muatan mengalami gangguan perjalanan yang disebabkan oleh cuaca, maka pihak *ownership* harus memiliki

bukti yang kuat untuk melaporkan ke pihak PT. Pusri Palembang sebagai penyedia produk pupuk.

2. Apabila terjadi *Force majeure* tersebut selama pelaksanaan pekerjaan pihak PT. PILOG harus melaporkan kejadian tersebut secara tertulis kepada pihak PT. PUSRI sebagai penyedia produk dalam waktu paling lambat 2x24 jam setelah force majeure tersebut terjadi dan segera membuat Berita Acara Kejadian *Force Majuere* tersebut serta dilegalisir oleh Instansi Pemerintah setempat yang berwenang.
3. Perawatan yang intensif harus terus dilakukan terhadap kapal-kapal *bulk carrier*, SPUB, dan tanker amoniak yang sudah tua agar tetap prima meskipun sudah berumur, namun jika kapal yang sudah terlalu tua maka sebaiknya diganti dengan kapal yang baru begitu pula dengan alat-alat bongkar, perawatan alat bongkar harus dimaksimalkan.

BAB V
SIMPULAN DAN SARAN

A. SIMPULAN

Berdasarkan pada pembahasan dari hasil penelitian, maka penulis dapat menyimpulkan beberapa simpulan:

1. PT. Pupuk Indonesia Logistik sebagai perusahaan penyedia jasa angkutan laut yang tergabung dalam Pupuk Indonesia Holding Company Group (PIHC Group). Dan dalam proses distribusi pupuk digunakan Alokasi pengapalan pupuk urea curah dengan 3 (tiga) cara yaitu: *Port To Port (PTP), Port To Door Service (PDTS)* dan *Door To Door Service (DTDS).* Dari ketiga cara alokasi ini yang sering dilakukan yaitu dengan cara *PTDS* kemudian *PTP* sedangkan untuk *DTDS* sangat jarang dilakukan karena biasanya konsumen akan langsung bekerja sama dengan perusahan yang memproduksi pupuk untuk lebih mempermudah dan menghemat biaya penanganan distribusi.
2. Dalam proses distribusi pupuk mengalami beberapa kendala diantaranya mengenai kondisi cuaca, kondisi kapal, *force majeure* kondisi alat bongkar pupuk dan *human error*.

B. SARAN

Dari hasil pembahasan dan penelitian serta berdasarkan simpulan , maka penulis dapat mengemukakan beberapa saran bagi perusahaan dan dapat bermanfaat dan bisa direalisasikan sebagai berikut :

1. Dengan keterbatasan ijin usaha yang dimiliki PT Pupuk Indonesia Logistik saat ini berupa SIUPAL yang hanya bisa bergerak dibidang khusus jasa angkutan laut dan untuk memenuhi kebutuhan jasa logistik dan distribusi di Pupuk Indonesia Grup saja, maka dibutuhkannya ijin usaha yang dapat melayani segala jenis

kebutuhan angkutan transportasi yang beragam (multimoda transportasi), sehingga mampu dalam memenuhi kebutuhan angkutan Pupuk Indonesia Grup juga dapat mengoptimalkan/ memanfaatkan peluang pasar di lingkungan yang ada.

2. Sebaiknya dilakukan pemeriksaan secara berkala kondisi kapal dan alat bongkar pupuk untuk menunjang proses distribusi serta pemeriksaan kondisi gudang yang akan digunakan dalam menyimpan pupuk sebelum di distribusikan ke konsumen dan perlunya memeriksa langsung atau bekerja sama dengan pihak BMKG (Badan Meteorologi Klimatologi dan Geofisika) terkait cuaca di setiap tempat pemuatan atau pembongkaran pupuk beserta kondisi cuaca yang akan dilalui oleh kapal PT Pupuk Indonesia Logistik.

DAFTAR PUSTAKA

Abdul Wahab, Solichin. (1990). *Pengantar Analisis Kebijaksanaan Negara*. Jakarta, Rineka Cipta.

Agustin.(2002). *Kamus Lengkap Bahasa Indonesia.* Serba Jaya, Surabaya Basu Swastha.*Manajemen Pemasaran. Edisi Kedua. Cetakan Kedelapan*. Penerbit Liberty, Jakarta.

Anonim, (2013). *Perusahaan Pelayaran* http://pelaut-lusiana.blogspot.com/2013/03/perusahaan-pelayaran_18.html

Alfian, Muhammad .*(2014) Jurnal Pengertian Logistik* https://alfianmohammad.wordpress.com/2014/12/10/sekilaslogistik

Cholid Nurbuka dan Abu Achmadi, (2005), *Metodologi Penelitian*, Bumi Aksara, Yogyakarta.

Jinca.(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.*

Lestari, E., Rachman, S., & Rais, A. A. (2021). Persiapan Ruang Muat Pada Kapal Curah Guna Menunjang Keberhasilan Dalam Proses Pemuatan di MV. C. UTOPIA. Venus, 9.2: 88-96

Mardalis. (2010). *Metode Penelitian (Suatu Pendekatan Proposal)*. *Edisi 1, Cetakan 12*. Bumi Aksara, Jakarta.

Peraturan Pemerintah Republik Indonesia No. 2 Tahun (1969) Tentang *Penyelenggaraan dan Pengusahaan Angkutan Laut.* Pasal 15 (Pelayaran dalam Negeri, Pelayaran Nusantara)

Peraturan Pemerintah Republik Indonesia No. 17 Tahun (1988) *Tentang Penyelenggaraan dan Pengusahaan Angkutan Laut.*

Peraturan Pemerintah Republik Indonesia No. 20 Tahun (2010) Tentang *Angkutan di Perairan*.

Peraturan Presiden Republik Indonesia Nomor 26 Tahun (2012) *Tentang Cetak Biru Pengembangan Sistem Logistik Nasional*

Peraturan Menteri BUMN No. PER.01/MBU/2011 tahun 2011 tentang Penerapan Tata Kelola Perusahaan yang Baik (*Good Corporate Governance*).

PT. Pupuk Sriwidjaja.(2019).*Definisi pupuk urea* http://pusri.wordpress.com/2019/05/33/mengenal-pupuk-urea/

PT. Pupuk Indonesia Logistik.(2021).company profile. https://pi-logistik.co.id.

PT. Pupuk Indonesia Logistik.(2021).sistem marketing. https://pi-logistik.co.id.

Radiks Purba.(1994). *Angkutan Muatan Laut*, Jakarta: Rineka Cipta,

Republik Indonesia (2003). *Undang-Undang, Nomor 19 Tentang Badan Usaha Milik Negara Tahun 2003. Kementerian BUMN. Jakarta.*

Republik Indonesia (2008). *Undang-Undang, Nomor 17 Tentang Pelayaran Tahun 2008*. Kementerian perhubungan. Jakarta.

Soekartawi.(2001). *Pengantar Agroindustri. Edisi 1*. https://b-pikiran.cekkembali.com/ distribusi/. Diakses pada tanggal 25 Oktober 2021.

Suranto,(2004). *Manajemen Operasional Angkutan Laut dan Kepelabuhanan Serta Prosedur Impor Barang*, Penerbit PT. Gramedia Pustaka Utama, Jakarta.

Sugiyono. (2010). *Metode Penelitian Pendidikan*. Bandung: Alfabeta

Suryanto, Mikael Hang (2016). "*Sistem Operasional Manajemen Distribusi*". Jakarta. Grasindo.

Siswandi.(2017). *Administrasi Logistik & Gudang* (Kasus dan Aplikasi Perusahaan). Jakarta; s

Westriningsih. (2018). "*Mengenal Kegiatan Distribusi*". Karanganom. Penerbit, Cempaka Putih.

LAMPIRAN

SURAT PERJANJIAN
antara
PT PUPUK SRIWIDJAJA PALEMBANG
dengan
PT PUPUK INDONESIA LOGISTIK
tentang
JASA ANGKUTAN LAUT PUPUK CURAH
DARI DERMAGA PT PUPUK SRIWIDJAJA PALEMBANG KE GUDANG JAWA TENGAH, DIY DAN LAMPUNG (*PORT TO DOOR SERVICE*)

NOMOR : 232 /SP/DIR/2021

Pada hari ini Senin, tanggal dua belas enam, bulan April, tahun dua ribu dua puluh satu (12-04-2021), kami yang bertanda tangan dibawah ini: ----------

I. **FILIUS YULIANDI** : Direktur Operasi & Produksi PT Pupuk Sriwidjaja Palembang dalam hal ini mewakili Direksi PT Pupuk Sriwidjaja Palembang selaku demikian sah bertindak untuk dan atas nama PT Pupuk Sriwidjaja Palembang yang berkedudukan dan berkantor pusat di Kota Palembang dan berkantor pusat di Jalan Mayor Zen, Palembang, selanjutnya disebut PIHAK PERTAMA. ----------

---------- dan ----------

II. **TENTAMINARTO TRI FEBRUARTONO** : Direktur Utama PT Pupuk Indonesia Logistik, dalam hal ini bertindak untuk dan atas nama PT Pupuk Indonesia Logistik yang berkedudukan di Jakarta dan berkantor pusat di Jalan Letjen S. Parman, No. Kav. 101, Tomang, Kota Jakarta Barat, selanjutnya disebut PIHAK KEDUA. ----------

PIHAK PERTAMA dan PIHAK KEDUA secara bersama-sama disebut PARA PIHAK dan apabila secara sendiri-sendiri disebut PIHAK, terlebih dahulu menerangkan hal-hal sebagai berikut:----------

a. Bahwa PARA PIHAK telah membuat dan menandatangani Perjanjian:----------
   (1) Nomor: 030/SP/DIR/2017 tanggal 01 Maret 2017 sebagaimana telah diubah beberapa kali dan terakhir diubah dengan Addendum III Nomor: 811/AD-SP/DIR/2019 tanggal 18 November 2019 tentang Pengapalan Pupuk Urea Curah Dengan Pola *Port To Door Service* (PTDS) yang berlaku sampai dengan tanggal 30 November 2020. ----------
   (2) Nomor: 192/SP/2019 tanggal 19 September 2019 sebagaimana telah diubah dengan Addendum Nomor: 810/AD-SP/DIR/2019 tanggal 18 November 2019 tentang Jasa Angkutan Kapal Laut Pupuk Curah Dari Dermaga PT Pusri Palembang ke Gudang Lini III Jawa Tengah Dan DIY (*Port To Door Service*) yang berlaku sampai dengan tanggal 30 November 2020. ----------
   (3) Nomor: 082/SP/DIR/2020 tanggal 15 April 2020 tentang Jasa Angkutan Kapal Laut PTDS Pupuk Curah Dari Dermaga PT Pusri Palembang Ke Gudang Lini III Lampung yang berlaku sampai dengan tanggal 30 November 2020. ----------
   (4) Nomor: 099/SP/DIR/2018 tanggal 02 Mei 2018 sebagaimana telah diubah beberapa kali dan terakhir diubah dengan Addendum III Nomor: 459/AD-SP/DIR/2020 tanggal 11 Agustus 2020 tentang Pengapalan Pupuk Urea Curah Dengan Pola *Port To Door Service* (PTDS) yang berlaku sampai dengan tanggal 30 November 2020. ----------

PUSRI

PUPUK SRIWIDJAJA
PALEMBANG

ADDENDUM II
SURAT PERJANJIAN No.675/SP/DIR/2018
Antara
PT PUPUK SRIWIDJAJA PALEMBANG
Dengan
PT PUPUK INDONESIA LOGISTIK
Tentang

PENGAPALAN PUPUK UREA CURAH

Nomor : 353/AD-SP/DIR/2020

Nomor : 034/ADD-II/SP/PUSRI - PILOG/VII/2020

Pada hari ini Selasa, tanggal dua puluh delapan, bulan Juli, tahun dua ribu dua puluh (28-07)-2020), kami yang bertanda tangan di bawah ini:----------

I. **LISTYAWAN ADI PRATISTO** : Direktur Teknik & Pengembangan PT Pupuk Sriwidjaja Palembang, dalam hal ini mewakili Direksi PT Pupuk Sriwidjaja Palembang, selaku demikian bertindak untuk dan atas nama PT Pupuk Sriwidjaja Palembang yang berkedudukan di Palembang dan berkantor pusat di Jalan Mayor Zen Palembang 30118, selanjutnya disebut **PIHAK PERTAMA**.----------

----------dan----------

II. **BUDIARTO** : Direktur Operasional PT Pupuk Indonesia Logistik, dalam hal ini bertindak untuk dan atas nama PT Pupuk Indonesia Logistik yang berkedudukan di Jakarta dan berkantor pusat di Jalan Letjen S. Parman, No. Kav. 101, Tomang, Kota Jakarta Barat, selanjutnya disebut **PIHAK KEDUA**.----------

PIHAK PERTAMA dan PIHAK KEDUA secara bersama-sama disebut PARA PIHAK dan apabila secara sendiri-sendiri disebut PIHAK, terlebih dahulu menerangkan hal-hal sebagai berikut:----------

a. Bahwa PARA PIHAK telah mendatangani Surat Perjanjian Nomor : 675/SP/DIR/2018 tanggal 08 Oktober 2018, terakhir diaddendum Nomor: 571/AD-SP/DIR/2019 yang berlaku sampai dengan tanggal 31 Agustus 2020.----------

b. Bahwa PARA PIHAK telah menandatangani Berita Acara Kesepakatan Nomor: 094/LF203/BA/VI/2020 tanggal 10 Juni 2020 tentang addendum Surat Perjanjian dengan tarif tetap dan mengeluarkan rute ke Pelabuhan Dumai/Pelintung-Riau.-------

Berdasarkan hal-hal tersebut di atas PARA PIHAK telah sepakat membuat dan menandatangani Addendum II Surat Perjanjian Jasa Pengapalan Pupuk Urea Curah dengan ketentuan dan syarat-syarat sebagai berikut:----------

Mengubah ketentuan sebagaimana tercantum dalam Pasal 6 dan Pasal 7 Surat Perjanjian sehingga secara keseluruhan berbunyi sebagai berikut: ----------

Kantor Pusat
Jalan Mayor Zen,
Palembang 30118 - Indonesia
Telp. (0711) 712111 / 712222
Faks. (0711) 712100

www.pusri.co.id
PT Pupuk Sriwidjaja Palembang
is a subsidiary of
PT PUPUK INDONESIA (Persero)

PERJANJIAN
ANTARA
PT PETROKIMIA GRESIK
DENGAN
PT PUPUK INDONESIA LOGISTIK
TENTANG
PENGANGKUTAN DAN PENGIRIMAN PRODUK MELALUI JALUR LAUT

Nomor : 3038/B/HK.01.02/35/SP/2019

Pada hari ini, Kamis, tanggal dua puluh enam, bulan Desember, tahun dua ribu sembilan belas (26-12-2019), kami yang bertanda tangan di bawah ini :

1. RAHMAD PRIBADI : Direktur Utama PT Petrokimia Gresik, dalam hal ini bertindak untuk dan atas nama PT Petrokimia Gresik, berkedudukan di Gresik dan beralamat kantor di Jalan Jenderal Akhmad Yani, Gresik.
Selanjutnya disebut sebagai "PT PETROKIMIA GRESIK".

2. BUDI ASIKIN : Direktur Utama PT Pupuk Indonesia Logistik, dalam hal ini bertindak untuk dan atas nama PT Pupuk Indonesia Logistik, berkedudukan di Jakarta dan beralamat kantor Gedung Wisma Pusri Lantai 2 dan 3, Jalan Letjend S. Parman Kavling 101, Jakarta Barat 11440.
Selanjutnya disebut sebagai "REKANAN".

PT PETROKIMIA GRESIK dan REKANAN secara sendiri-sendiri, selanjutnya disebut "PIHAK" dan secara bersama-sama disebut sebagai "PARA PIHAK".

PARA PIHAK menerangkan terlebih dahulu hal-hal sebagai berikut :

a. bahwa PT PETROKIMIA GRESIK membutuhkan perusahaan yang mempunyai kemampuan dan pengalaman dalam bidang pengangkutan dan pengiriman Produk melalui jalur laut dengan menggunakan kapal ke Pelabuhan Tujuan yang ditetapkan oleh PT PETROKIMIA GRESIK;
b. bahwa REKANAN adalah sebuah perusahaan yang mempunyai kemampuan dan pengalaman dalam bidang pengangkutan dan pengiriman Produk melalui jalur laut menggunakan kapal sebagaimana dibutuhkan PT PETROKIMIA GRESIK;
c. bahwa PT PETROKIMIA GRESIK setuju menunjuk REKANAN dan REKANAN setuju menerima penunjukan PT PETROKIMIA GRESIK untuk melaksanakan pengangkutan dan pengiriman Produk PT PETROKIMIA GRESIK melalui jalur laut dengan menggunakan kapal;
d. bahwa REKANAN setuju untuk mematuhi Syarat dan Ketentuan Umum Perjanjian tentang Pengangkutan dan Pengiriman Produk Melalui Jalur Laut (untuk selanjutnya disebut "SKUP") yang telah ditetapkan oleh PT PETROKIMIA GRESIK.

Berdasarkan hal-hal tersebut di atas, PARA PIHAK sepakat untuk mengikatkan diri dalam Perjanjian tentang Pengangkutan dan Pengiriman Produk Melalui Jalur Laut, yang selanjutnya disebut "Perjanjian" dengan ketentuan dan syarat-syarat sebagai berikut :

Pasal 1
RUANG LINGKUP PERJANJIAN

(1) Ruang lingkup Perjanjian ini adalah pelaksanaan pengangkutan dan pengiriman produk melalui jalur laut yang dilakukan oleh REKANAN dengan pola, tujuan dan kuantum sebagaimana yang ditentukan dalam Perjanjian ini, selanjutnya disebut "Pekerjaan", dengan ketentuan bahwa kuantum tersebut merupakan perkiraan kuantum alokasi yang telah diperhitungkan sebagai hak REKANAN sebagaimana ditetapkan dalam hasil tender.

PUPUK KALTIM

PUPUK INDONESIA

No. : 989 /D41000/X.20 Jakarta, October 19, 2020

Subject : **Shipping Instruction & Shipping Docs.**
Required LPG/C Sultan Mahmud Badaruddin II

Attn : **President Director**
PT Pupuk Indonesia Logistik

Dear Sir,

In related to our order of the anhydrous ammonia for **4,500 MT +/- 10%** from PT Pupuk Kalimantan Timur, Bontang – Indonesia, we hereby would like to inform you that the incoterm is FOB basis. Laycan Bontang on **October 22–23, 2020** and ETA Isabel Port, Philippines on **October 27-28, 2020**. Furthermore, please kindly arrange shipping instruction and other documents for ammonia to be loaded on to LPG/C Sultan Mahmud Badaruddin II with details as follows:

FULL SET THREE (3/3) ORIGINAL PLUS FIFTEEN (15) NON-NEGOTIABLE COPIES OF CLEAN ON BOARD OCEAN BILL OF LOADING WITH DETAIL AS FOLLOWS :

- SHIPPER : PT PUPUK KALIMANTAN TIMUR
  JL. JAMES SIMANDJUNTAK No.1,
  BONTANG 75313 - EAST KALIMANTAN, INDONESIA
- CONSIGNEE : PHILIPPINE PHOSPHATE FERTILIZER CORPORATION (PHILPHOS),
  LEYTE INDUSTRIAL DEVELOPMENT ESTATE (LIDE),
  BARANGAY LIBERTAD, ISABEL, LEYTE, PHILIPPINES
- NOTIFY : PHILIPPINE PHOSPHATE FERTILIZER CORPORATION (PHILPHOS),
  LEYTE INDUSTRIAL DEVELOPMENT ESTATE (LIDE),
  BARANGAY LIBERTAD, ISABEL, LEYTE, PHILIPPINES
- COMMODITY : FULLY REFRIGERATED ANHYDROUS AMMONIA IN BULK
- SPECIFICATIONS OF GOODS :
  - •NH3 : 99.5 PERCENT MINIMUM BY WEIGHT
  - •H2O : 0.5 PERCENT MAXIMUM BY WEIGHT
  - •OIL : 10 PPM MAXIMUM BY WEIGHT
  - •TEMPERATURE : AROUND MINUS 32 DEGREES C
- VESSEL : LPG/C Sultan Mahmud Badaruddin II
- LOADING PORT : BONTANG, INDONESIA
- DESTINATION : ISABEL, LEYTE, PHILIPPINES
- MARKED : FREIGHT PAYABLE AS PER CHARTER PARTY

Your kind attention would be highly appreciated.

Acting SVP Marketing Non PSO,

PUPUK KALTIM

Rangga Yuda Putra

PT Pupuk Kalimantan Timur
Kantor Pusat :
Jl. James Simandjuntak No. 1
Bontang 75313
Kalimantan Timur
Telp. : (0548) 41202 / 41203
Fax : (0548) 41616 / 41626
www.pupukkaltim.com

PT. SUKSES WAHANA MARITIM
Kompleks Ruko & Pergudangan MARTADINATA NO. A1- A3
Jl. R.E. Martadinata, Kelurahan Kalidoni, Ilir Timur II
PALEMBANG – 30114, Sumatera-Selatan
Telp.+62 711 5625618 ; Fax.+62 711 5625265 *e-mail: swmaritim@gmail.com*

NOTICE OF READINESS

Palembang, January 25th, 2021

Messr's
PT. PUPUK SRIWIDJAJA
JALAN MAYOR ZEN,
PALEMBANG 30118, INDONESIA

KM. MOCHTAR PRABU MANGKUNEGARA Voy. 02/ 2021

Dear Sirs,
This is to advise you that the above mentioned vessel has arrived at Palembang, at **19 : 08** hours on **January 25th, 2021** and he is in all respects ready to commence loading in accordance with the terms and conditions on the agreement.

This Notice Tendered at :	19 : 08	hours	on :	January 25th, 2021
This Notice Accepted at :	08 : 42	hours	on :	January 28th, 2021

Yours Faithfully,

KM MOCHTAR PRABU MANGKUNEGARA
Call Sign : YDJS
IMO Number : 8200656
Port Registry : JAKARTA

CAPT. KETUT GEDE HARSANA
Master

PT. PUPUK SRIWIDJAJA – PALEMBANG
INDONESIA

Terminal Ship

Best Regards,
PT. SUKSES WAHANA MARITIM

PT. SUKSES WAHANA MARITIM
PALEMBANG

Agent

pt. proteknika jasapratama

SHIPPER	PT. Pusri Palembang.
VESSEL/VOYAGE	KM. Mochtar Prabumangkunegara.
CARGO	Urea Curah.
LOADING PORT	Dermaga Pusri no. II Palembang
DESTINATION PORT	Panjang.

BERITA ACARA PEMUATAN UREA

HATCH INSPECTION SURVEY BEFORE LOADING

- DATE AND TIME : 28.01.2021 & 10.45 s/d 11.00 WIB.
- PLACE INTERVENTION : Diatas KM. Mochtar Prabumangkunegara.
- INSTRUCTION SURVEY : Inspection of cargo compartment, hatch cover and hatch floor of the vessel before received
  Of Urea Curah.
  At hold/hatch vessel nos. I s/d X.
- FINDINGS : Based on our inspection of the cargo hold without the use staging and as far as could be
  Ascertained were found Kering.
  To received the intended cargo Urea Curah.
  Master/Chief officer stated the following cargo :
  - o Previous cargo : 1. Urea Curah
    2. Urea Curah.
  - o Cleaning system : Sweeping.
  - o Hold ventilation : Normal.
- Recommendation : x Hop Nuri.
- Parties present : 1. Master/Chief officer
  2. PBM PT. .....
  3. Shipper : PT. PUSRI PALEMBANG

Acknowledged,	Acknowledged,	Palembang, 28.01.2021
KM MOCHTAR PRABUMANGKUNEGARA Call Sign : YDJS IMO Number : 8200656 Port Registry : JAKARTA		proteknika Capt. A.S.
Master/Chief Officer	PBM PT.	Inspector

FORM NO. : MAR-

Head Office : Blok D-29, Graha Cempaka Mas Jl. Letjen Suprapto - Jakarta 10640, Indonesia
Telp. : 62-21-4214641 (Hunting) Fax. : 62-21 - 4287 8823 - 425 7278 - 426 0888
Email : proteknika@cbn.net.id, marine@proteknika-jasapratama.co.id, operasi@proteknika-jasapratama.co.id

pt. proteknika jasapratama

SHIPPER	PT. Pupuk Sriwidjaja.
VESSEL/VOYAGE	MV. Mochar Prabu Mangkunegara.
DEADWEIGHT	11,185.900 M/T
LIGHT SHIPS	4,845.200. M/T
CONSTANT	324.882. M/T
TOTAL CARGO	6,981.882. M/T
LOADING PORT	Dermaga Pupuk No. II Palembang.
DESTINATION PORT	Kampung - Kampung.
CARGO DESCRIPTION	Urea Curah.

REPORT OF DRAUGHT SURVEY

	DESCRIPTIONS	INITIAL		FINAL	
	Date and Hours	28.01.2021 & 09.40 WIB.		31.01.2021 & 06.00 WIB.	
01	Draught forward, port	2.36.	M	6.90.	M
	Draught forward, starboard	2.39.	M	6.90.	M
	Mean draught forward, forward correction	2.375/-0.080/2.295.	M	6.90/-0.000/6.399.	M
02	Draught after, port	5.21.	M	6.90.	M
	Draught after, starboard	4.72.	M	6.90.	M
	Mean draught after, after correction	4.97/+0.393/5.363.	M	6.90/+0.000/6.900.	M
03	Draught midship, port	4.08.	M	6.90.	M
	Draught midship, starboard	3.57.	M	6.90.	M
	Mean draught midship, midship correction	3.825.	M	6.90.	M
04	Mean draught	3.829.	M	6.3995.	M
	Mean of mean	3.829.	M	6.39975.	M
	Mean of mean correction for deformation	3.826.	M	6.399875.	M
05	Displacement	7001.900.	M³	12,281.788.	M³
	1" Trim correction	-27.198	-	0.063.	-
	2" Trim correction	-12.101.	-	0.000.	-
06	Trim	3.068.	M	0.001.	M
	TPC/-I	19.700.	-	21.100.	-
	LCF	0.795.	-	3.257.	-
	D-MTC/-I	12.166.	-	9.371.	-
	LBP	109.890.	M	109.890.	M
07	Disp. After trim correction	7080.702	M³	12,281.788.	M³
	List correction	-	M	-	M
	Disp. After list correction	7080.702	M³	12,281.788	M³
08	Observed density, density correction	0.996/196.878.	-	0.996/311.994.	-
	Disp. After density correction	6883.824.	MT	11,970.294.	MT
09	Deductable weight	2543.924.	MT	618.327.	MT
	Total ballast water	2216.919.	MT	189.698.	MT
	Total fresh water	120.000.	MT	198.700	MT
	Total fuel oil	-	MT	-	MT
	Total diesel oil	203.134.	MT	200.294.	MT
	Total lube oil	4.162.	MT	4.091.	MT
	Others / Bale 320.	-	MT	25.600.	MT
10	Net displacement	4340.085.	MT	11,324.967.	MT
11	TOTAL CARGO LOADING / DISCHARGE	6,981.882.	MT		

Water condution : Calm Rippled.

Remarks :

Acknowledged,

BIRO KLASIFIKASI INDONESIA
Sign YDJS
Number 8200658
Port Registry JAKARTA

Master / Chief Officer

Palembang, 31.01.2021

proteknika

Inspector

PT. SUKSES WAHANA MARITIM
Kompleks Ruko & Pergudangan MARTADINATA NO. A1- A3
Jl. R.E. Martadinata, Kelurahan Kalidoni, Ilir Timur II
PALEMBANG – 30114, Sumatera-Selatan
Telp.+62 711 5625618 ; Fax.+62 711 5625265 *e-mail: swmaritim@gmail.com*

SAILING ORDER

To. : **CAPT. KETUT GEDE HARSANA**

MASTER Of : **KM. MOCHTAR PRABU MANGKUNEGARA Voy. 02/ 2021**

Dear Sirs,
Herewith we inform you that departure of your vessel is arranged of today / tomorrow, January 31 th, **2021 At** 07 : 00 **LT** (as per Table of estimated departure time and sailing draft).

We request you to sail at above fixed date and hour. Vessel's destination is : ... **PANJANG** .....

We thank you for your cooperation during vessel stay days at this port and wish you and your entire Officers and Crews a BON VOYAGE.

Note:
Please stand by on board 2 (two) hours before ship sailing.

Palembang, January 30th, 2021
Yours Faithfully,

PT. SUKSES WAHANA MARITIM PALEMBANG

RUSLI
Agent

Acknowledged by:

KM MOCHTAR PRABU MANGKUNEGARA
Call Sign : YDJS
IMO Number : 8200656
Port Registry : JAKARTA

CAPT. KETUT GEDE HARSANA
Master

CODE NAME "CONGENBILL" EDITION 1994

BILL OF LADING
TO BE USED WITH CHARTER-PARTIES

B/L No.
045 / BL-SWM / I / 21

Shipper
PT. PUPUK SRIWIDJAJA PALEMBANG
JALAN. MAYOR ZEN
PALEMBANG, SUMSEL

Consignee
PT. PUPUK SRIWIDJAJA PALEMBANG
QQ. PT. PUSRI PPD LAMPUNG

FIRST ORIGINAL

Notify address

-

Vessel
KM. MOCHTAR PRABU MANGKUNEGARA

Port of loading
PALEMBANG, INDONESIA

Port of discharge
PANJANG

Shipper's description of goods

NETT / GROSS WEIGHT :
6,981.882 MT

KUMPULAN PUPUK UREA
CURAH SUBSIDI WARNA PINK

320 BALE SPAREBAGS

PEMUATAN DIATAS KAPAL DIKERJAKAN
OLEH PT. PUSRI SENDIRI

(of which none on deck at Shipper's risk; the carrier not being responsible for loss or damage howsoever arrising

Freight payable as per
CHARTER PARTY dated .....

FREIGHT ADVANCE
received account of freight :

.....
Time used for loading.....days.....hours

SHIPPED at the Port loading in apparent good order and condition on board the Vessel for carriage to the Port of Discharge or so near thereto as she may safely get the goods specified above Weight, measure, quality, quantity, condition, contents and value unknown IN WITNESS where of the master or Agent of the said vessel has signed the number of Bills of Lading indicated below all of his tenor and date, any one of which being accomplished the others shall be void.
FOR CONDITIONS OF CARRIAGE SEE OVERLEAF

Freight payable at

Place and date of issue
PALEMBANG, 31TH JANUARY 2021

Number of original Bs/L
3 (THREE)

SUKSES WAHANA MARI
METERAI TEMPEL 6000 ENAM RIBU RUPIAH
METERAI TEMPEL 6000 ENAM RIBU RUPIAH

PURWANTO KURNIAWAN
DIREKTUR

CODE NAME "CONGENBILL" EDITION 1994

BILL OF LADING
TO BE USED WITH CHARTER-PARTIES

B/L No.
147 / BL-SWM / III / 21

Shipper
PT. PUPUK SRIWIDJAJA PALEMBANG
JALAN. MAYOR ZEN
PALEMBANG, SUMSEL

Consignee
PT. PUPUK SRIWIDJAJA PALEMBANG
QQ. PT. PUSRI UPP SEMARANG
JL. DELI BARU NO. 5 TJ. EMAS
TANJUNG EMAS / SEMARANG

SECOND ORIGINAL

Notify address

-

Vessel
KM. JULIANTO MOELIODIHARDJO

Port of loading
PALEMBANG, INDONESIA

Port of discharge
TG. EMAS, SEMARANG

Shipper's description of goods

KUMPULAN PUPUK UREA
CURAH SUBSIDI WARNA PINK

PEMUATAN DIATAS KAPAL DIKERJAKAN
OLEH PT. PUSRI SENDIRI

NETT / GROSS WEIGHT :
7,054.832 MT

(of which none on deck at Shipper's risk; the carrier not being responsible for loss or damage howsoever arrising

Freight payable as per
CHARTER PARTY dated .....

FREIGHT ADVANCE
received account of freight :

.....

Time used for loading.....days.....hours

SHIPPED at the Port loading in apparent good order and condition on board the Vessel for carriage to the Port of Discharge or so near thereto as she may safely get the goods specified above Weight, measure, quality, quantity, condition, contents and value unknown IN WITNESS where of the master or Agent of the said vessel has signed the number of Bills of Lading indicated below all of his tenor and date, any one of which being accomplished the others shall be void.
FOR CONDITIONS OF CARRIAGE SEE OVERLEAF

Freight payable at

Place and date of issue
PALEMBANG, 23RD MARCH 2021

Number of original Bs/L
3 (THREE)

Signature

PT. SUKSES MAJU JAYA MARITIM
PALEMBANG

PURWANTO KURNIAWAN
DIREKTUR

Perusahaan Bongkar Muat
PT. BARUNA KARYA INVESTAMA
Jl. Bahari No. 41 Panjang Bandar Lampung Telp. (0721) 342897, Fax. (0721) 32302
E-mail : unggul.lmp@telkom.net

TIME SHEET

Nama kapal : **KM. MOCHTAR PRABU MANGKUNEGARA V.2**
Pelabuhan : Panjang
Tanggal tiba : 03 Feburari 2021 / 04.00 Wib
Dermaga : '' C1 ''
Jumlah Cargo dalam BL / Manifest : 6.981.882 MT / **Pupuk Urea Curah**
Mulai Pembongkaran : 06 Februari 2021 / 12.54 Wib
Selesai Pembongkaran : 10 Februari 2021 / 16.00 Wib

Tanggal	Cuaca	Tonnase	Keterangan	
06/02/21	CERAH	1.465.340 KG	07.30	: POB
			09.22	: First line
			10.06	: Inposition
			11.00 - 12.00	: Initial draught survey dan persiapan untuk pembongkaran
			12.54	: **Mulai pembongkaran**
			14.00 - 19.00	: Stop pembongkaran (perbaikan line angin)
			00.00 - 01.00	: Stop pembongkaran istirahat
			06.00 - 08.00	: Stop pembongkaran istirahat
07/02/21	HUJAN	1.829.340 KG	08.00	: Melanjutkan pembongkaran
			12.00 - 13.00	: Stop pembongkaran istirahat
			16.36 - 17.55	: Stop pembongkaran (hujan)
			18.35 - 20.00	: Stop pembongkaran (hujan)
			00.00 - 01.00	: Stop pembongkaran istirahat
			01.30 - 08.00	: Stop pembongkaran (Perbaikan)
08/02/21	HUJAN	1.912.120 KG	08.00	: Melanjutkan pembongkaran
			12.00 - 13.00	: Stop pembongkaran Istrahat
			17.30 - 20.10	: Stop pembongkaran (hujan)
			00.00	: Nonstop pembongkaran
			06.00 -08.00	: Stop pembongkaran istirahat
09/02/21	HUJAN	1.602.860 KG	08.00	: Melanjutkan pembongkaran
			12.00 - 13.00	: Stop pembongkaran istirahat
			17.00 - 17.30	: Stop pembongkaran (hujan)
			18.00 - 19.00	: Stop pembongkaran istirahat
			24.00 - 01.00	: Stop pembongkaran istirahat
			06.00	: Nonsto pembongkaran
10/02/21	CERAH	172.483 KG	07.00	: Start Cleaning
			12.00 - 13.00	: Stop pembongkaran istirahat
			16.00	: **Pembongkaran Selesai**

MASTER / CHIEF OFFICER.
KM. MOCHTAR PRABU M

KM. MOCHTAR PRABU MANGKUNEGARA
Call Sign : YDJS
IMO Number : 8200656
Port Registry : JAKARTA

TASBI

PERUSAHAAN BONGKAR MUAT
PT. BARUNA KARYA INVESTAMA

PERUSAHAAN BONGKAR MUAT
PT. BARUNA KARYA INVESTAMA

RAHMAD
Ka. Ops,

PT PUPUK SRIWIDJAJA
PALEMBANG

Certificate No. 1003/8383 Certificate No. GB97/9643

TIME - SHEET

PUSRI

Name of Vessel	:	KM. Mochtar Prabu Mangkunegara
Charter Party Dated	:	
Port of Loading	:	PT. Pupuk Sriwidjaja Palembang
Port of Discharging	:	Panjang
Description of Cargo	:	Urea Curah Subsidi
Quantity as per B / L	:	6981, 882 MT
SHIP'S POSITION	:	
Arrived at Quarantine Station	:	
Granted Pratique	:	
Arrived at Port of	:	
Berthed as Notice Readiness Tendered	:	28 Jan 2021 Jam : 08.42 WIB
Notice of Readiness accepted	:	28 Jan 2021 Jam : 08.42 WIB
Commenced Loading / Discharging	:	28 Jan 2021 Jam : 14.40 WIB
Completed Loading / Discharging	:	31 Jan 2021 Jam : 05.00 WIB
Completed Shipping Documents	:	31 Jan 2021 Jam : 06.00 WIB
WORKING RECORDS	:	

date & day of week	weather	Working time from to	stop working		
			hatch no.	from to	remarks
28 Jan 2021		08.42 – 24.00	-	08.42	Kapal sandar di dermaga V
					PT. Pusri Palembang
				09.40-10.40	Draught survey sebelum muat
			-	14.40	Pemuatan dimulai
29 Jan 2021		00.00 – 24.00		21.40-01.40	Cuaca buruk/hujan
			-	06.40-07.00	Perbaikan belt 2818V
			-	11.50-12.35	Cuaca buruk/hujan
			-	15.00-16'30	Cuaca buruk/hujan
				17.40-18.50	Cuaca buruk/hujan
30 Jan 2021		00.00 – 24.00	-	04.10-06.22	Cuaca buruk/hujan
				11.20-13.30	Cuaca buruk/hujan
				15.05-17.00	Cuaca buruk/hujan
				20.00-21.45	Proses shifting ke barat
31 Jan 2021		00.00 – 05.00	-	00.20-02.20	Cuaca buruk/hujan
				04.30-04.40	Pindah palka 3
			-	05.00	Pemuatan selesai
			-		

DETAILS OF STOWAGE & OR DISCHARGE COMPLETED

hatch No.	quantity	completed at
All Hatch	6981, 882	31 Januari 2021 pukul 05.00 WIB.

WE HERE BY CERTIFY THAT THE ABOVE IS TRUE AND CORRECT

Mengetahui/membenarkan
KM. Mochtar Prabu
Mangkunegara

PT. Sukses Wahana Mandiri

Palembang, 31 Januari 2021
PT. Pupuk Sriwidjaja Palembang

PT. SUKSES WAHANA MARITIM
Kompleks Ruko & Pergudangan MARTADINATA NO. A1- A3
Jl. R.E. Martadinata, Kelurahan Kalidoni, Ilir Timur II
PALEMBANG – 30114, Sumatera-Selatan
Telp.+62 711 5625618 ; Fax.+62 711 5625265 *e-mail: swmaritim@gmail.com*

STATEMENT OF FACTS / (TIME SHEET)

1 Name of Vessel / Voy No.	:	**KM. Mochtar Prabu Mangkunegara Voy.02/ 2021**				
2 Flag / Nationality	:	**INDONESIA**				
3 Last Port of Call	:	**SEMARANG**				
4 Loading Port	:	**PT. PUSRI, PALEMBANG**				
5 DWT	:	**11,288**	**Ton**			
6 Voyage	:	**From: PALEMBANG**		**To: PANJANG**		
7 DRAUGHT	:	**BEFORE:**		**AFTER:**		
Fwd	:	**2.34**	M	**6.39**	M	
Mean	:	**3.82**	M	**6.40**	M	
Aft	:	**4.97**	M	**6.40**	M	
8 DO	:	**232.978**	Ton	**229.695**	Ton	
9 LO	:	**4.625**	Ton	**4.550**	Ton	
10 FRESH WATER	:	**102.000**	Ton	**170.000**	Ton	
11 BALLAST	:		Ton		Ton	**PAGE - 1**

SHIP'S POSITION	TANGGAL	JAM
1 Notice Of Readiness tendered	: 25 January 2021	19:08 LT
2 Notice Of Readiness accepted	: 28 January 2021	08:42 LT
3 Arrived at Palembang Outerbar, Drop Anchor	: 25 January 2021	19:08 LT
4 Anchor Up	: 25 January 2021	22:10 LT
5 Arrived at Tg.Buyut Pilot Station, Sea Pilot Onboard	: 26 January 2021	00:45 LT
6 Arrived at Palembang Inner, Drop Anchor	: 26 January 2021	06:56 LT
7 Sea Pilot Off	: 26 January 2021	06:58 LT
8 Free Pratique Granted	: 26 January 2021	09:45 LT
9 Anchor Up	: 28 January 2021	07:46 LT
10 Harbour Pilot Onboard	: 28 January 2021	08:00 LT
11 First Line Ashore	: 28 January 2021	08:09 LT
12 Harbour Pilot Off	: 28 January 2021	08:34 LT
13 All Line Fastened at Pusri Wraft No. 2	: 28 January 2021	08:42 LT
14 Innitial Draught Survey	: 28 January 2021	09:40 LT - 10:40 LT
15 No Activity Due to Bad Weather	: 28 January 2021	10:40 LT - 14:40 LT
16 Commenced Loading	: 28 January 2021	14:40 LT
17 Stop Loading Due to Bad Weather	: 28 January 2021	21:40 LT - 24:00 LT
18 Stop Loading Due to Bad Weather	: 29 January 2021	00:00 LT - 01:40 LT
19 Continue Loading	: 29 January 2021	01:40 LT
20 Stop Loading Due to Conveyor Repair	: 29 January 2021	06:40 LT - 07:00 LT
21 Continue Loading	: 29 January 2021	07:00 LT
22 Stop Loading Due to Bad Weather	: 29 January 2021	11:50 LT - 12:35 LT
23 Continue Loading	: 29 January 2021	12:35 LT
24 Stop Loading Due to Bad Weather	: 29 January 2021	15:00 LT - 16:30 LT
25 Continue Loading	: 29 January 2021	16:30 LT
26 Stop Loading Due to Bad Weather	: 29 January 2021	17:40 LT - 18:50 LT
27 Continue Loading	: 29 January 2021	18:50 LT

Continue to Page - 2 .....

PT. SUKSES WAHANA MARITIM

PT. SUKSES WAHANA MARITIM PALEMBANG

RUSLI
(as Agent)

Master of KM. Mochtar Prabu Mangkunegara

KM MOCHTAR PRABU MANGKUNEGARA
Call Sign : YDUS
IMO Number : 8200656
Port Registry : JAKARTA

Capt. KETUT GEDE HARSANA

Perusahaan Bongkar Muat
PT. BARUNA KARYA INVESTAMA
Jl. Bahari No. 41 Panjang Bandar Lampung Telp. (0721) 342897, Fax. (0721) 32302
E-mail : unggul.lmp@telkom.net

STATEMENT OF FACTS

Nama kapal : **KM. MOCHTAR PRABU MANGKUNEGARA V.2**
Pelabuhan : Panjang
Tanggal tiba : 03 Feburari 2021 / 04.00 Wib
Dermaga : '' C1 ''
Jumlah Cargo dalam BL / Manifest : 6.981.882 MT / **Pupuk Urea Curah**
Mulai Pembongkaran : 06 Februari 2021 / 12.54 Wib
Selesai Pembongkaran : 10 Februari 2021 / 16.00 Wib

Tanggal	Palka	Waktu Kerja	Total Pembongkaran		Keterangan	
			Truck	Tonase		
06/02/21	I	07.30 - 06.00	57	1.465.340 KG	07.30 09.22 10.06 11.00 - 12.00 12.54 14.00 - 19.00 00.00 - 01.00 06.00 - 08.00	: POB : First line : Inposition : Initial draught survey dan persiapan untuk pembongkaran : **Mulai pembongkaran** : Stop pembongkaran (perbaikan line angin) : Stop pembongkaran istirahat : Stop pembongkaran istirahat
07/02/21	I	08.00 - 01.30	71	1.829.340 KG	08.00 12.00 - 13.00 16.36 - 17.55 18.35 - 20.00 00.00 - 01.00 01.30 - 08.00	: Melanjutkan pembongkaran : Stop pembongkaran istirahat : Stop pembongkaran (hujan) : Stop pembongkaran (hujan) : Stop pembongkaran istirahat : Stop pembongkaran (Perbaikan)
08/02/21	I	08.00 - 06.00	76	1.912.120 KG	08.00 12.00 - 13.00 17.30 - 20.10 00.00 06.00 -08.00	: Melanjutkan pembongkaran : Stop pembongkaran istrahat : Stop pembongkaran (hujan) : Nonstop pembongkaran : Stop pembongkaran istirahat
09/02/21	I	08.00 - 06.00	65	1.602.860 KG	08.00 12.00 - 13.00 17.00 - 17.30 18.00 - 19.00 24.00 - 01.00 06.00	: Melanjutkan pembongkaran : Stop pembongkaran istirahat : Stop pembongkaran (hujan) : Stop pembongkaran istirahat : Stop pembongkaran istirahat : Nonsto pembongkaran
10/02/21	I	07.00 - 16.00	10	172.483 KG	07.00 12.00 - 13.00 16.00	: Start Cleaning : Stop pembongkaran istiarahat : **Pembongkaran Selesai**

MASTER / CHIEF OFFICER.
KM. MOCHTAR PRABU MANGKUNEGARA

KM MOCHTAR PRABU MANGKUNEGARA
Call Sign : YDJS
IMO Number : 8200656
Port Registry : JAKARTA

PERUSAHAAN BONGKAR MUAT
PT. BARUNA KARYA INVESTAMA

PERUSAHAAN BONGKAR MUAT
PT. BARUNA KARYA INVESTAMA

RAHMAD
Ka. Ops,

PT. SUKSES WAHANA MARITIM
PALEMBANG

MANIFEST OF CARGO ON BOARD
NAME OF VESSEL : KM. MOCHTAR PRABU MANGKUNEGARA

DEPARTURED : 31TH JANUARY 2021

MASTER : CAPT. KETUT GEDE HARSANA
FROM : PALEMBANG, INDONESIA
TO : PANJANG

BILL (S) OF LOADING NO.	SHIPPER	CONSIGNEE	NOTIFY PARTY	DESCRIPTION OF GOODS	NETT WEIGHT	GROSS WEIGHT	FREIGHT PREPAID COLLECT	REMARKS
045 / BL-SWM / I / 21	PT. PUPUK SRIWIDJAJA PALEMBANG JALAN. MAYOR ZEN PALEMBANG, SUMSEL	PT. PUPUK SRIWIDJAJA PALEMBANG QQ. PT. PUSRI PPD LAMPUNG	-	KUMPULAN PUPUK UREA CURAH SUBSIDI WARNA PINK 320 BALE SPAREBAGS		6,981.882 MT	PEMUATAN DIATAS KAPAL DIKERJAKAN OLEH PT. PUSRI SENDIRI	-
	TOTAL					6,981.882 MT		

PALEMBANG, 31TH JANUARY 2021
PT. SUKSES WAHANA MARITIM
PALEMBANG

AS AGENT ONLY

PT PUPUK SRIWIDJAJA

DINAS PUEKS

Number Related Document : 3 OPE 001

STATEMENT OF LOADING AMMONIA / UREA

4 OPE 001

Name of Vessel / Agent
Nama Kapal / Agen : KM. Mochtar Prabu Mangkunegara / PT. Sukses Wahana Maritim

Cargo Loaded
Muatan : Urea Curah Subsidi

Time of Loading
Waktu Pemuatan : 28 Januari 2021 jam : 14.40 WIB — Date / Tgl. — At Pusri Dermaga — Wharf Pusri

STC No. 5520030683 / 25 Januari 2021

Shipping Document
Dokumen Pengapalan : PEB No. / Date : — DO. No. / Tgl :

Buyer
Pembeli : Panjang

Destination Port
Pelabuhan Tujuan :

DATE	HOURS	DESCRIPTION
28 Jan 2021	08.42	Kapal sandar di dermaga V PT.Pusri Palembang
	08.40	Draught survey sebelum muat oleh surveyor PT Proteknika JP, Mualim I, dan tim PT. Pusri Palembang
	10.40	Draught survey selesai dilaksanakan
	14.40	Pemuatan dimulai dipalka 6
	21.40	Pemuatan stop, hujan / cuaca buruk
29 Jan 2021	01.40	Cuaca bagus, pemuatan dilanjutkan di palka 4
	06.40	Pemuatan stop, perbaikan belt 281dV
	07.00	Cuaca bagus, pemuatan dilanjutkan di palka 4
	11.50	Pemuatan stop, hujan / cuaca buruk
	12.35	Cuaca bagus, pemuatan dilanjutkan di palka 4
	15.00	Pemuatan stop, hujan / cuaca buruk
	16.30	Cuaca bagus, pemuatan dilanjutkan di palka 4
	17.40	Pemuatan stop, hujan / cuaca buruk
	18.50	Cuaca bagus, pemuatan dilanjutkan di palka 4
30 Jan 2021	02.00	Pemuatan pindah dari palka 4 ke palka 5
	04.10	Pemuatan stop, hujan / cuaca buruk
	06.22	Pemuatan dilanjutkan ke palka 5
	07.35	pemuatan pindah dari palka 5 ke palka 6
	11.20	Pemuatan stop, hujan / cuaca buruk
	13.30	Pemuatan dilanjutkan ke palka 6
	15.05	Pemuatan stop, hujan / cuaca buruk
	17.00	Pemuatan dilanjutkan ke palka 6
	18.25	Pemuatan pindah dari palka 6 ke palka 7
	20.00	Pemuatan stop, kapal shifting ke barat untuk menaikkan spare bag
	22.00	Pemuatan spare bag ke kapal oleh buruh PBM
	23.10	Pemuatan spare bag selesai
	20.45	Pemuatan dilanjutkan kembali di palka 7
	23.05	Pemuatan pindah dari palka 7 ke palka 8
31 Jan 2021	00.20	Pemuatan stop, hujan / cuaca buruk
	02.20	pemuatan dilanjutkan kembali di palka 8
	02.50	Pemuatan stop, hujan / cuaca buruk
	03.30	Pemuatan dilanjutkan di palka 3
	05.00	Pemuatan selesai seluruhnya
		Draught survey setelah muat oleh surveyor PT Proteknika Jasapratama, Mualim I, dan tim PT. Pusri Palembang
		Selesai draught survey setelah muat.

KETERANGAN

Total muatan urea curah : 6981,882 MT
Loading activity : 66 jam + 18 Menit
Loading effective : 44 jam + 53 Menit
Loading rate/jam : 158,498 MT
Kapal bertolak menuju Lampung

Palembang, 31 Januari 2021

Mengetahui/membenarkan
KM. Mochtar Prabu Mangkunegara

PT. Sukses Wahana Maritim

PT. Pupuk Sriwidjaja Palembang
Superintendent PT.S DK

Perusahaan Bongkar Muat
PT. BARUNA KARYA INVESTAMA
Jl. Bahari No. 41 Panjang Bandar Lampung Telp. (0721) 342897, Fax. (0721) 32302
E-mail : unggul.lmp@telkom.net

BERITA ACARA PEMBONGKARAN
KM. MOCHTAR PRABU MANGKUNEGARA V.2

Pada hari Rabu tanggal 10 Februari 2021 telah selesai pembongkaran kapal KM. MOCHTAR PRABU MANGKUNEGARA yang bertambat di dermaga " C1 " Pelabuhan Panjang dengan keterangan sebagai berikut :

1. Nama Kapal : **KM. MOCHTAR PRABU MANGKUNEGARA V.2**
2. Tiba tanggal / Jam : 03 Februari 2021 / 04.00 Wib
3. Sandar tanggal / Jam : 06 Februari 2021 / 10.06 Wib
4. Pelabuhan Muat : Palembang
5. Pelabuhan Bongkar : Panjang
6. Pengirim : PT. Pupuk Sriwidjaja Palembang
7. Penerima : PT. Pusri PPD Bandar Lampung
8. Jenis Barang / Party : Pupuk Urea Curah Subsidi / 6.981.882 MT
9. Mulai bongkar tanggal / Jam : 06 Februari 2021 / 12.54 Wib
10. Selesai bongkar tanggal / Jam : 10 Februari 2021 / 16.00 Wib

Kondisi Barang yang diserahkan adalah sebagai berikut :

JENIS BARANG	HASIL DRAUGHT SURVEI		ORIGINAL B/L	OVER
PUPUK UREA	279 Truck	6.982.143 MT	6.981.882 MT	0.261 MT

A. SPARE BAGS

- Jumlah penerimaan Spare Bags dari kapal : 320 Ball

Demikianlah berita acara pembongkaran ini dibuat dengan sebenarnya berdasarkan hasil pengecekan antara tally kapal dan pihak PBM - EMKL untuk dapat dipergunakan sebagaimana mestinya.

Mengetahui
KM. MOCHTAR PRABU MANGKUNEGARA

KM. MOCHTAR PRABU MANGKUNEGARA
Call Sign : YDJS
IMO Number : 8200656
Port Registry : JAKARTA

CHIEF OFFICER

PBM
PT. BARUNA KARYA INVESTAMA

PERUSAHAAN BONGKAR MUAT
PT. BARUNA KARYA INVESTAMA

ZAINI.S.Pel
PIMPINAN

EMKL
PT. BARUNA TRANS LOGISTICS

BARUNA

BERITA ACARA EX PALKA

Nomor : 004/BKI-PJG/II/2021

Pada hari ini Rabu tanggal 10 Februari 2021 : kami yang bertanda tangan di bawah ini

I.	Nama Perusahaan / Kapal	: KM. MOCHTAR PRABU MANGKUNEGARA V.2
	Di wakili Oleh	: Yasbi
	Jabatan	: Chief Officer
	Alamat	: -
		Dalam hal ini disebut ' ***PIHAK PERTAMA*** "
II.	Nama Perusahaan	: PBM PT. Baruna Karya Investama
	Di wakili Oleh	: Rahmad Batubara
	Jabatan	: Ka Operasional
	Alamat	: Jl. Bahari No. 1A Panjang Bandar Lampung
		Dalam hal ini disebut ' ***PIHAK KEDUA*** "

Dengan ini menyatakan bahwa :

PIHAK PERTAMA telah menyerahkan hasil pembongkaran Pupuk Urea Curah PT. Pusri Palembang dan PIHAK KEDUA mengaku telah menerima barang-barang tersebut sesuai dengan keterangan sebagai berikut :

1.	Nama Barang	: Pupuk Urea Curah	
2.	Nama Kapal	: KM. MOCHTAR PRABU MANGKUNEGARA V.2	
3.	Nomor dan Tanggal SPK	: 0077/I/PK/DP4/ET/2021 & 01 Februari 2021	
4.	Pengirim / Pemilik Pupuk	: PT. PUSRI PALEMBANG / PT. PUSRI PPD LAMPUNG	
5.	Pelabuhan Muat	: PALEMBANG	
6.	Pelabuhan Bongkar	: Panjang Bandar lampung	
7.	Jenis pupuk / Barang	: PUPUK UREA CURAH SUBSIDI WARNA PINK	
8.	Nomor & Tanggal B/L	: 045/BL-SWM/I/2021 & 31 Januari 2021	
9.	Party (BL)	: 6.981.882 MT	
10.	Sandar Kapal	: 06 Februari 2021	Jam : 10.06 WIB
11.	Mulai bongkar	: 06 Februari 2021	Jam : 12.54 WIB
12.	Selesai bongkar	: 10 Februari 2021	Jam : 16.00 WIB
13.	Hasil Pembongkaran	: - Muatan menurut BL / Manifest	: 6.981.882 MT
		- Sesuai Draft Survey Kapal	: 6.982.143 MT
		- Selisih Bongkar	: + 0.261 MT

Demikianlah berita acara EX PALKA ini kami buat dengan sebenarnya untuk dipergunakan sebagaimana mestinya.

Panjang, 10 Februari 2021

Mengetahui,

PIHAK PERTAMA		PIHAK KEDUA
KM. MOCHTAR PRABU M	PT. BARUNA MITRA SEGARA LINES	PT. BARUNA KARYA INVESTAMA
YASBI		
CHIEF OFFICER	TRIONO ADE. H	RAHMAD.BB

BERITA ACARA SERAH TERIMA
SPARE BAGS EX KM. MOCHTAR PRABU M V.02
Nomor : 008/BTL-LOG/III/2021

Pada Hari Selasa Tanggal Dua Puluh Delapan Bulan Juli Tahun Dua Ribu Dua Puluh (28-7-2020) kami yang bertanda tangan dibawah ini :

I. Nama Perusahaa : PT. PUPUK INDONESIA LOGISTIK
Alamat : Jl. Let Jend S Parman kav 101 Jakarta Barat 11440, Indonesia
Diwakili Oleh : TAUFIK A ARMAPUTRA
Jabatan : Manager Pemasaran
Yang selanjutnya disebut : **PIHAK PERTAMA**

II. Nama Perusahaan : PT. BARUNA TRANS LOGISTICS
Alamat : Gd. Vasllland / Yapindek
Diwakili Oleh : SYAMSU RIZAL
Jabatan : KEPALA GUDANG
Yang selanjutnya disebut : **PIHAK KEDUA**

Dengan ini menyatakan bahwa PIHAK PERTAMA telah menyerahkan barang berupa Spare bags Urea Bersubsudi milik PT. PUSRI SRIWIDJAJA PALEMBANG kepada PIHAK KEDUA dan PIHAK KEDUA dengan sebenarnya telah menerima dari PIHAK PERTAMA Spare bags Urea Bersubsidi dengan rincian sebagai berikut :

No	Jenis Barang	Jumlah Lembar	Tanggal serah terima
1	Spare bags urea bersubsidi untuk pengantongan KM. MOCHTAR PRABU M V.02 Party 6.981.882 MT	160.000	06 Februari 2021
	TOTAL	160.000	

Dengan berita acara Serah Terima Kantong Pupuk / Spare bags Urea Bersubsidi ini dibuat dengan sebenarnya.

PIHAK PERTAMA
PT. PUPUK INDONESIA LOGISTIK

PUPUK INDONESIA LOGISTIK (PIHC Group)

TAUFIK A ARMAPUTRA
Manager Pemasaran

PIHAK KEDUA
PT. BARUNA TRANS LOGISTICS

BARUNA TRANS LOGISTICS

SYAMSU RIZAL
Kepala Gudang

BERITA ACARA RAMPUNG PENGANTONGAN MBS
Nomor : 005/BAR/BTL-VIND/III/2021

Pada hari ini Rabu Tanggal Sepuluh Bulan Maret Tahun Dua Ribu Dua Satu (10-03-2021) kami yang bertandatangan di bawah ini : ----------

A. Nama Perusahaan : PT. BARUNA TRANS LOGISTICS
Alamat : Jl. Soekarno Hatta Km 38 Panjang
Diwakili Oleh : SYAMSURIZAL
Jabatan : Kepala Gudang

Dengan ini menyatakan bahwa PT BARUNA TRANS LOGISTICS telah selesai melakukan pengantongan MBS pupuk milik PT. PUSRI SRIWIDJAJA PALEMBANG di Gd. Vasland Indonesia / Yapindek dengan data sebagai berikut :

1. Nama Kapal : **KM. MOCHTAR PRABU MANGKUNEGARA V.02**
2. Nomor dan Tanggal SPK : 0088/I/PK/DP4/ET/2021 Tanggal 09 Februari 2021
3. Pengirim / Pemilik Pupuk : PT. PUSRI PALEMBANG / PT. PUSRI PPD LAMPUNG
4. Pelabuhan Muat : PALEMBANG
5. Pelabuhan Bongkar : Panjang Bandar Lampung
6. Jenis pupuk / Barang : PUPUK UREA CURAH SUBSIDI WARNA PINK
7. Nomor &Tanggal B/L : 045//BL-SWM/I/21 Tanggal 31 Januari 2021
8. Party (BL) : 6.981,882 MT
9. Tanggal Tiba : 03 Februari 2021 Jam : 04.00 Wib
10. Tanggal Sandar : 06 Februari 2021 Jam : 10.06 Wib
11. Tanggal Mulai Penerimaan : 06 Februari 2021 Jam : 13.30 Wib
12. Tanggal Selesai Bongkar Curah : 10 Februari 2021 Jam : 19.00 Wib
13. Tanggal pengiriman In bags : 16 Februari 2021 Jam : 09.00 Wib
14. Tanggal Selesai pengiriman In bags : 10 Maret 2021 Jam : 16.00 Wib

Kondisi pupuk / barang yang telah dibaging adalah sebagai berikut :

HASIL BAGING	TONASE	BL / MANIFEST	SHORT WEIGHT
139.637 BAGS	6.981.850 KG	6.981.850 KG	32 KG

Demikian Berita Acara Rampung Pengantongan MBS di gudang ini dibuat dengan sebenarnya.

PT. BARUNA TRANS LOGISTICS

BARUNA TRANS LOGISTICS

SYAMSURIZAL
Kepala Gudang

Mengetahui
PT. BARUNA KARYA INVESTAMA

PERUSAHAAN BONGKAR MUAT
PT. BARUNA KARYA INVESTAMA

ZAINI,S.Pel
Direktur

BERITA ACARA PENERIMAAN GD. VASLAND INDONESIA / YAPINDEK
Nomor : 004/BKI/BAR/II/2021

Pada Hari Rabu Tanggal Sepuluh Bulan Februari Tahun Dua Ribu Dua Puluh Satu (10 - 10 - 2020) kami yang bertandatangan di bawah ini : ----------

A. Nama Perusahaan : PT. BARUNA KARYA INVESTAMA
Alamat : Jl. Bahari No 41 Panjang Bandar Lampung
Diwakili Oleh : ZAINI.S.Pel
Jabatan : Direktur
Yang selanjutnya disebut **PIHAK PERTAMA**.....

B. Nama Perusahaan : PT. BARUNA TRANS LOGISTICS
Alamat : Jl. Hi. Muh Agus Salim No 27 Way lunik
Diwakili Oleh : SYAMSURIZAL
Jabatan : Kepala Gudang
Yang selanjutnya disebut **PIHAK KEDUA**.....

Dengan ini menyatakan bahwa PIHAK PERTAMA telah menyerahkan pupuk milik PT. PUSRI SRIWIDJAJA PALEMBANG kepada PIHAK KEDUA dan PIHAK KEDUA dengan sebenarnya telah menerima pupuk / Barang tersebut dari PIHAK PERTAMA dengan keterangan sebagai berikut :

1. Nama Barang : Pupuk Urea Curah
2. Nama Kapal : **KM. MOCHTAR PRABU MANGKUNEGARA V.2**
3. Nomor dan Tanggal SPK : 0077/I/PK/DP4/ET/2021 Tanggal 01 Februari 2021
4. Pengirim / Pemilik Pupuk : PT. PUSRI PALEMBANG / PT. PUSRI PPD LAMPUNG
5. Pelabuhan Muat : PALEMBANG
6. Pelabuhan Bongkar : Panjang Bandar lampung
7. Jenis pupuk / Barang : PUPUK UREA CURAH SUBSIDI WARNA PINK
8. Nomor & Tanggal B/L : 045/BL-SWM/I/21 & Tanggal 31 Januari 2021
9. Party (BL) : 6.981.882 MT
10. Tiba Tanggal : 03 Februari 2021 Jam : 04.00 WIB
11. Sandar Kapal : 06 Februari 2021 Jam : 10.06 WIB
12. Mulai bongkar : 06 Februari 2021 Jam : 12.45 WIB
13. Selesai bongkar : 10 Februari 2021 Jam : 16.00 WIB

Kondisi pupuk / barang yang diserahkan adalah sebagai berikut :

TRUCK	TONASE DRAUGHT SURVEY	B/L
279 TRUCK	**6.982.143 MT**	**6.981.882 MT**

Penerimaan Via Timbangan Lintas Pelindo : 7.155.700 MT

Spare bags yang diterima dari kapal : 320 BALS

Demikian berita acara penerimaan di gudang ini dibuat dengan sebenarnya.

PIHAK KEDUA
PT. BARUNA TRANS LOGISTICS

BARUNA TRANS LOGISTICS

SYAMSURIZAL
Kepala Gudang

PIHAK PERTAMA
PT. BARUNA KARYA INVESTAMA

BKI PERUSAHAAN BONGKAR MUAT PT. BARUNA KARYA INVESTAMA

ZAINI.S.Pel
Direktur

BERITA ACARA PENERIMAAN GUDANG
Nomor : 004/BAR/PIL/III/2021

Pada Hari ini Rabu Tanggal Sepuluh Bulan Maret Tahun Dua Ribu Dua Satu (10-03-2021) kami yang bertandatangan di bawah ini : ----------

A. Nama Perusahaan : PT. PUPUK INDONESIA LOGISTIK
Alamat : Jl. Let Jend S Parman Kav 101 Jakarta Barat 11440, Indonesia
Diwakili Oleh : TAUFIK A. ARMAPUTRA
Jabatan : Manager Pemasaran
Yang selanjutnya disebut **PIHAK PERTAMA**.....

B. Nama Perusahaan : PT. PUSRI PPD LAMPUNG / GD. Padi Mas
Alamat : Jl. P. Tirtayasa Tanjung Karang Timur B. Lampung
Diwakili Oleh : Muhammad Disa
Jabatan : Kepala Gudang
Yang selanjutnya disebut **PIHAK KEDUA**.....

Dengan ini menyatakan bahwa PIHAK PERTAMA telah menyerahkan pupuk milik PT. PUSRI SRIWIDJAJA PALEMBANG kepada PIHAK KEDUA dan PIHAK KEDUA dengan sebenarnya telah menerima pupuk / Barang tersebut dari PIHAK PERTAMA dengan keterangan sebagai berikut :

1.	No STO/ Tanggal	: 5520030745 / Tanggal 09/02/2021	
2.	Nama Kapal	: **KM. MOCHTAR PRABU MANGKUNEGARA V.02**	
3.	Nomor dan Tanggal SPK	: 0088/I/PK/DP4/ET/2021 Tanggal 09 Februari 2021	
4.	Pengirim / Pemilik Pupuk	: PT. PUSRI PALEMBANG / PT. PUSRI PPD LAMPUNG	
5.	Pelabuhan Muat	: PALEMBANG	
6.	Pelabuhan Bongkar	: Panjang Bandar Lampung	
7.	Jenis pupuk / Barang	: PUPUK UREA CURAH SUBSIDI WARNA PINK	
8.	Nomor &Tanggal B/L	: 045//BL-SWM/I/21 Tanggal 31 Januari 2021	
9.	Party (BL)	: 6.981,882 MT	
10.	Tanggal Tiba	: 03 Februari 2021	Jam : 04.00 Wib
11.	Tanggal Sandar	: 06 Februari 2021	Jam : 10.06 Wib
12.	Tanggal Mulai Penerimaan	: 06 Februari 2021	Jam : 13.30 Wib
13.	Tanggal Selesai Bongkar Curah	: 10 Februari 2021	Jam : 19.00 Wib
14.	Tanggal pengiriman In bags	: 16 Februari 2021	Jam : 09.00 Wib
15.	Tanggal Selesai pengiriman In bags	: 10 Maret 2021	Jam : 16.00 Wib

Kondisi pupuk / barang yang diserahkan adalah sebagai berikut :

Pupuk Baik / Original Bagging	:	139.422	Zak	6.971.100 kg
Hasil rebagging ex Handling	:	215	Zak	10.750 Kg
Jumlah Penerimaan Gudang	:	139.637	Zak	6.981.850 kg
Jumlah Manifest / BL	:			6.981.882 kg
Short weight	:			32 Kg

Demikian Berita Acara Penerimaan di gudang ini dibuat dengan sebenarnya.

PIHAK KEDUA
PT. PUSRI PPD LAMPUNG / GD. PADI MAS

MUHAMMAD DISA
Kepala Gudang

PIHAK PERTAMA
PT. PUPUK INDONESIA LOGISTIK

PUPUK INDONESIA LOGISTIK (PIHC Group)

TAUFIK A. ARMAPUTRA
Manager Pemasaran

Mengetahui
PT. PUPUK SRIWIDJAJA PALEMBANG

PUSRI PENJUALAN LAM UPG

ERWAN
Assistant Vice President Lampung

LAPORAN PENGAWASAN PENGANTONGAN DAN TIMBANG UJI

SUCOFINDO
CABANG BANDAR LAMPUNG

NO. FILE : 210121000172
PRINSIPALS : PT. PUPUK INDONESIA LOGISTIK
KOMODITI : 6.981,882 M/T PUPUK UREA
TEMPAT : GUDANG YAPINDEK
JL. MOCH. SALIM, WAY LUNIK - B. LAMPUNG
KAPAL : KM. MOCHTAR PRABU MANGKUNEGARA V.02
BULAN : 16 February s.d 10 Maret 2021

NO.	TANGGAL	HASIL PENGANTONGAN	TIMBANG UJI 10%	
		(KARUNG)	KARUNG	BERAT (KG)
1	16-Feb-21	2.465	247	12.379.58
2	17-Feb-21	9.240	924	46.311.82
3	18-Feb-21	9.240	924	46.310.06
4	19-Feb-21	11.520	1.152	57.735.42
5	20-Feb-21	10.000	1.000	50.131.39
6	22-Feb-21	10.000	1.000	50.116.90
7	23-Feb-21	12.120	1.212	60.785.82
8	24-Feb-21	6.520	652	32.700.90
9	25-Feb-21	8.040	804	40.313.82
10	26-Feb-21	7.280	728	36.507.76
11	27-Feb-21	6.200	620	31.089.82
12	01-Mar-21	8.320	832	41.709.29
13	02-Mar-21	6.360	636	31.889.84
14	03-Mar-21	8.040	804	40.307.92
15	04-Mar-21	7.880	788	39.504.64
16	05-Mar-21	412	41	2.055.80
17	09-Mar-21	7.600	760	38.095.72
18	10-Mar-21	8.400	840	42.108.86
19				
		139.637	13.964	700.055.33

	HASIL PENGANTONGAN	TIMBANG UJI 10%	
	(KARUNG)	KARUNG	BERAT(KG)
JUMLAH LAPORAN	139,637	13,964	700,055.33
LAPORAN SEBELUMNYA	-	-	-
JUMLAH S.D. LAPORAN	139,637	13,964	700,055.33

Keterangan
Hasil Pengantongan : 139.637 Karung
Berat rata-rata per karung : 50.134 Kg

Diketahui
PT. BARUNA TRANS LOGISTIC

Bandar Lampung, 12 Maret 2021
PT. SUCOFINDO

ABRIYADI CAHYADI JAYA

Mengetahui
PT. PUPUK INDONESIA LOGISTIK

PUPUK INDONESIA LOGISTIK (PIHC Group)

Stock Transport Order

No. Po : 5520031026
Tanggal : 11.02.2021

Kepada Yth :
PUPUK INDONESIA LOGISTIK
Gd. Pusri 10 f 2nd & 3rd
Kota Adm. Jakarta Barat
DKI Jakarta, 11440
Indonesia

Mohon diangkut barang berikut :

Asal Barang :
MBS Lampung, PT PUPUK SRIWIDJAJA PALEMBANG
Kota Bandar Lampung
Kota Bandar Lampung
Lampung
Indonesia

Pengelola Barang Asal :

Tujuan Barang :
GD. WAY JEPARA, PT PUPUK SRIWIDJAJA PALEMBANG
Braja Sakti, Way Jepara
Way Jepara, Kab. Lampung Timur
Lampung
Indonesia

Pengelola Barang Tujuan :

Moda	:	Kapal Laut (KM MOCHTAR PRABU MANGKUNEGARA)
Kondisi Penyerahan	:	
Referensi	:	
Pemilik Barang	:	PT Pupuk Sriwidjaja
Batas Waktu Sampai di Tujuan	:	11 February 2021
Batas Waktu Pengambilan	:	

No.	Nama Barang	Qty	Satuan
1	Urea SUB @50 KG	800	TON

Hal-hal lain yang belum tercantum dalam dokumen ini, agar merujuk kepada surat perjanjian antara rekanan dengan PT Pupuk Sriwidjaja Palembang

PUPUK INDONESIA LOGISTIK

PUPUK INDONESIA LOGISTIK

PT Pupuk Sriwidjaja Palembang

PUSRI

Stock Transport Order

No. Po : 5520031586
Tanggal : 19.03.2021

Kepada Yth :
PUPUK INDONESIA LOGISTIK
Gd. Pusri 101 2nd & 3rd
Kota Adm. Jakarta Barat
DKI Jakarta, 11440
Indonesia

Mohon diangkut barang berikut :

Asal Barang :
PLANT PERKAPALAN, PT PUPUK SRIWIDJAJA PALEMBANG
Jl Mayor Zen Kalidoni P
Kalidoni, Kota Palembang
Sumatera Selatan
Indonesia

Pengelola Barang Asal :

Tujuan Barang :
UPP SEMARANG, PT PUPUK SRIWIDJAJA PALEMBANG
Jl. Deli Baru Tanjung E
Genuk, Kota Semarang
Jawa Tengah
Indonesia

Pengelola Barang Tujuan :

Moda	:	Kapal Laut (KM JULIANTO MOELIODIHARDJO)
Kondisi Penyerahan	:	
Referensi	:	
Pemilik Barang	:	PT Pupuk Sriwidjaja
Batas Waktu Sampai di Tujuan	:	19 March 2021
Batas Waktu Pengambilan	:	

No.	Nama Barang	Qty	Satuan
1	UREA SUB CRH	8.000	TON

Hal-hal lain yang belum tercantum dalam dokumen ini, agar merujuk kepada surat perjanjian antara rekanan dengan PT Pupuk Sriwidjaja Palembang

PUPUK INDONESIA LOGISTIK

PT Pupuk Sriwidjaja Palembang

RIWAYAT HIDUP

NUR FAJRIAH ISMIRAJ, Lahir pada tanggal 25 Oktober 2000 di Takkalasi, Kabupaten Barru, Provinsi Sulawesi Selatan. Merupakan anak ketiga dari lima bersaudara dari pasangan bapak Arifin Hodding dan Ibu Nurhaedah. Pendidikan Sekolah Dasar di SD Negeri 1 Takkalasi diselesaikan pada tahun 2012 serta menyelesaikan pendidikan lanjutan tingkat pertama di Pondok Pesantren MTs DDI Takkalasi (2012-2015). Dan pada tahun yang sama penulis melanjutkan sekolah menengah atas di SMA Negeri 2 Parepare (2015-2018). Penulis melanjutkan pendidikannya di Politeknik Ilmu Pelayaran (PIP) Makassar. Pada tahun 2018, tepatnya bulan September 2018, penulis mulai mengikuti Diklat Diploma IV di Badan Pendidikan dan Pelatihan Perhubungan Laut, PIP Makassar (2018-2022) dan mengambil jurusan Ketatalaksanaan Angkutan Laut dan Kepelabuhanan.

Selama semester V dan VI penulis melaksanakan Praktek Darat (PRADA) selama kurang lebih 3 bulan di Direktorat Lalu Lintas dan Angkutan Laut Kementerian Perhubungan, setelah itu saya melanjutkan Praktek Darat kurang lebih 9 bulan di PT. Pupuk Indonesia Logistik. Dan pada tahun 2022 penulis telah menyelesaikan Pendidikan Diploma IV di Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar.