

BAB I

PENDAHULUAN

1.1. Latar Belakang

Dalam kerangka makro-ekonomi, transportasi merupakan tulang punggung perekonomian nasional, regional, dan lokal, baik di perkotaan maupun di pedesaan. Harus diingat bahwa sistem transportasi memiliki sifat sistem jaringan dimana kinerja pelayanan transportasi sangat dipengaruhi oleh integrasi dan keterpaduan jaringan. Sarana transportasi yang ada di darat, laut, maupun udara memegang peranan vital dalam aspek sosial ekonomi melalui fungsi distribusi antara daerah yang satu dengan daerah yang lain. Distribusi barang, manusia, dan lain-lain akan menjadi lebih mudah dan cepat bila sarana transportasi dapat menjadi salah satu sarana untuk mengintegrasikan berbagai wilayah di Indonesia.

Menurut Zaroni (2015) mendefinisikan transportasi berperan penting dalam manajemen rantai pasok. Dalam konteks rantai pasok, penting karena sangatlah jarang suatu produk diproduksi dan dikonsumsi dalam satu lokasi yang sama. Strategi rantai pasok yang diimplementasikan dengan sukses memerlukan pengelolaan transportasi yang tepat.

Menurut Zaroni (2015) dalam 50 tahun terakhir, di sektor logistik telah tersedia banyak pilihan jenis atau moda transportasi untuk mendukung aktivitas kunci dalam manajemen rantai pasok perusahaan. Manajer transportasi memiliki banyak pilihan dalam keputusan manajemen transportasi, baik dari pilihan jenis moda transportasi, penyedia jasa transportasi, maupun pilihan tingkat pelayanan yang diberikan.

PT Bhandha Ghara Reksa (Persero) adalah perusahaan BUMN yang bergerak di bidang jasa pergudangan dan transportasi logistik yang diberi wewenang oleh PT Petrokimia Gresik sebagai ekspediter rekan kerja yang bertugas melakukan aktivitas distribusi pupuk dari Gudang Lini III ke konsumen di Wilayah Indonesia, salah satunya pengiriman pupuk NPK Kebomas dari Gudang Penyangga ke 102 titik Desa di Provinsi Bali.

PT Bhandha Ghara Reksa (Persero) memerlukan proses distribusi agar pupuk dapat sampai ke para pelanggan dengan biaya yang seminimal

mungkin. Salah satu komponen biaya yang cukup besar dari keseluruhan biaya transportasi adalah proses distribusi dengan rute yang tidak jelas dan lokasi pengiriman yang tidak diperhatikan

PT Bhandha Ghara Reksa (Persero) ini memiliki rute yang biasa dipakai dalam pendistribusian pupuk, adapun jalur distribusi awal perusahaan yaitu menggunakan rute pengiriman pupuk yang bermula dari gudang pemuatan menuju ke desa, kembali ke gudang pemuatan lagi, kemudian menuju ke desa yang lainnya lagi dan seterusnya seperti itu. Sehingga total jumlah pengiriman permintaan semakin besar karena perusahaan tidak memperhatikan rute, lokasi pengiriman, dan penggunaan kapasitas armada. Hal tersebut mengakibatkan sistem distribusi PT Bhandha Ghara Reksa (Persero) ini tidak efektif dan efisien dalam pendistribusian pupuk tersebut.

Tabel 1.1 Data Wilayah Pendistribusian Tahun 2016

No	Kabupaten	Jumlah Desa	Kuantum (Ton)
1	Kabupaten Gianyar	65	493,85 Ton
2	Kabupaten Klungkung	12	61,85 Ton
3	Kabupaten Karangasem	25	95,90 Ton
Total		102	651,60 Ton

(Sumber : Data Gudang Penyangga Gianyar)

Data diatas menunjukkan data permintaan Kelompok Tani di 3 Kabupaten di Provinsi Bali. Untuk memenuhi semua permintaan wilayah pada tabel 1.1. dengan jumlah armada 12 truk. Berikut adalah biaya yang dikeluarkan PT Bhandha Ghara Reksa (Pesero) selama proses pendistribusian pupuk NPK Kebomas.

Tabel 1.2. Uraian pengeluaran biaya perusahaan bulan Agustus tahun 2016

No	Uraian Biaya	Biaya (Rp)
1	Biaya buruh bongkar	2.606.400
2	Biaya BBM (Solar)	14.525.373
3	Biaya Depresiasi/penyusutan	16.016.666
4	Biaya Tenaga Kerja Borongan	15.719.850
5	Biaya Pajak & KIR	6.333.333
Total		55.201.622

(Sumber : Pengeluaran biaya PT Bhandha Ghara Reksa)

PT Petrokimia Gresik selaku pemberi kerja akan memberikan imbalan jasa kepada PT Bhandha Ghara Reksa (Persero) dalam melaksanakan pekerjaan distribusi pupuk NPK Kebomas di Kabupaten Gianyar berdasarkan tarif angkutan (Rp/Ton) yang telah disepakati oleh kedua pihak. Imbalan jasa yang diberikan PT Petrokimia Gresik kepada PT Bhandha Ghara Reksa (Persero) didasarkan pada jumlah tonase pupuk yang diangkut. Berikut imbalan jasa yang diberikan PT Bhandha Ghara Reksa (Persero).

Tabel 1.3. Imbalan jasa Tahun 2016

No	Kabupaten	Kuantum (Ton)	Tarif (Rp/Ton)	Jumlah Biaya (Rp)
1	Kab. Gianyar	493,85	96.500	47.844.700
2	Kab. Klungkung	61,85	96.500	5.867.200
3	Kab. Karangasem	95,90	96.500	9.167.500
Total		651,60		62.879.400

(Sumber : Data pembayaran PT Petrokimia Gresik)

Dari data pengeluaran biaya perusahaan dan imbalan jasa yang diberikan oleh PT Petrokimia Gresik, maka perusahaan memperoleh keuntungan sebesar Rp. 7.677.778 atau setara dengan 12,21%. Keuntungan tersebut didapat dari selisih dari imbalan jasa dan pengeluaran biaya perusahaan.

Pada dasarnya, margin keuntungan tersebut masih bisa ditingkatkan lagi dengan perancangan rute distribusi yang optimal. Dari perancangan tersebut akan mempengaruhi biaya BBM.

Di dalam *supply chain* terdapat metode yang dapat digunakan untuk mengatur penjadwalan dan penentuan rute kendaraan, metode tersebut adalah metode *saving matrix*. Metode *saving matrix* adalah metode untuk meminimumkan jarak, waktu, dan biaya dengan mempertimbangkan kendala-kendala yang ada.(Pujawan,2010).

1.2. Perumusan Masalah

1. Bagaimana rute pengiriman pupuk yang optimal ?
2. Berapa biaya distribusi yang dikeluarkan perusahaan dan margin keuntungan yang diperoleh setelah dilakukan perbaikan dengan metode *saving matrix* ?

1.3. Tujuan Penelitian

1. Mengetahui rute pengiriman pupuk yang optimal
2. Mengetahui biaya distribusi yang dikeluarkan dan margin keuntungan yang diperoleh setelah dilakukan perbaikan dengan metode *saving matrix*

1.4. Manfaat Penelitian

1. Perusahaan mengetahui rute pengiriman yang optimal
2. Perusahaan dapat meminimalkan pengeluaran biaya distribusi dan memaksimalkan margin keuntungan.

1.5. Batasan Masalah

1. Titik awal proses pendistribusian pupuk adalah dari Gudang Penyangga Gianyar
2. Penelitian hanya dilakukan pada proses pendistribusian pupuk dari Gudang Penyangga Gianyar ke 102 titik desa.
3. Uraian pengeluaran biaya yang dibahas adalah biaya BBM (Solar)
4. Jenis bahan bakar yang digunakan adalah solar bersubsidi
5. Jarak yang digunakan berdasarkan riil dari perusahaan
6. Penerimaan produk di Desa 24 jam sesuai kontrak perjanjian

1.6. Asumsi – asumsi

1. Pupuk yang diterima oleh kelompok tani dalam kondisi baik (tidak susut)
2. Tidak ada kenaikan/penurunan harga BBM selama penelitian
3. Kondisi armada truk yang digunakan pendistribusian pupuk dalam kondisi baik
4. Rasio penggunaan bahan bakar truk kosong adalah 1 : 3 km
5. Rasio penggunaan bahan bakar truk muatan adalah 1 : 1,7 km

1.7. Sistematika Penelitian

Sistematika penulisan tugas akhir sarjana ini adalah sebagai berikut :

BAB I PENDAHULUAN

Bab ini membahas mengenai latar belakang permasalahan, perumusan masalah, tujuan penelitian, manfaat penelitian, batasan masalah, asumsi-asumsi dan sistematika penulisan

BAB II TINJAUAN PUSTAKA

Bab ini membahas mengenai dasar-dasar teori dan pendekatan-pendekatan yang dipergunakan oleh penulis dalam proses pengolahan dan analisa data dalam rangka mencapai tujuan penelitian.

BAB III METODE PENELITIAN

Bab ini membahas tentang objek penelitian dan langkah-langkah penting yang diambil untuk menyelesaikan permasalahan

BAB IV PENGUMPULAN DAN PENGOLAHAN DATA

Bab ini berisi data-data yang dibutuhkan untuk memecahkan masalah. Pada bab ini juga menjelaskan mengenai langkah-langkah dalam pengolahan dan analisa data yang telah dikumpulkan. Dan hasilnya diharapkan dapat dijadikan sebagai bahan pertimbangan akan penerapan metode tersebut.

BAB V ANALISA DAN INTERPRESTASI

Bab ini membahas hasil analisa dari proses pengolahan data, perumusan model dan langkah-langkah pembuatan model, serta penerapan model di perusahaan.

BAB V PENUTUP

Pada bab ini berisi kesimpulan yaitu pernyataan singkat hasil penelitian dan saran yang ditujukan baik untuk objek penelitian maupun untuk penelitian-penelitian di masa yang akan datang.