

BAB I PENDAHULUAN

1.1. Latar Belakang

Logistics Performance Index (LPI) mencerminkan persepsi logistik suatu negara berdasarkan efisiensi proses bea cukai, kualitas perdagangan, transportasi logistik, kemudahan mengatur harga bersaing pengiriman, kualitas layanan logistik, kemampuan untuk melacak dan menelusuri pengiriman, serta frekuensi pengiriman yang mencapai penerima dalam waktu yang dijadwalkan. Indeks berkisar dari 1 sampai 5, dengan skor yang lebih tinggi mewakili kinerja yang lebih baik. Berdasarkan data *Worldbank*, skor LPI Indonesia selama 4 tahun (2007, 2010, 2012 dan 2014) fluktuatif yaitu dengan ditunjukkan skor sebesar 3,01 pada tahun 2007, turun menjadi 2,76 di tahun 2010, meningkat menjadi 2,94 di tahun 2012 dan pada tahun 2014 skor LPI Indonesia adalah sebesar 3,08. Data tersebut menunjukkan bahwa kinerja logistik tahun 2014 mengalami perbaikan dibanding tahun-tahun sebelumnya tetapi perbaikan tersebut kurang cepat, kurang besarnya dan kurang menyeluruh (Artikel Portal Kemenkeu, 2015). Kinerja logistik di Indonesia merupakan akumulasi dari kinerja logistik seluruh perusahaan yang berada di seluruh wilayah Indonesia, Kota Malang sebagai kota terbesar kedua di Provinsi Jawa Timur tentunya memiliki peranan penting dalam meningkatkan kinerja logistik Indonesia.

Berdasarkan Rencana Tata Ruang Wilayah Provinsi Jawa Timur tahun 2011-2031, Kota Malang memiliki peran sebagai Pusat Kegiatan Nasional (PKN) yang melayani wilayah nasional maupun wilayah provinsi yang ada di sekitarnya. Penetapan Kota Malang sebagai Kawasan PKN akan memicu peningkatan kegiatan ekonomi dan mempengaruhi permintaan masyarakat terhadap barang. Beragamnya permintaan barang akan berdampak pada proses perangkutan barang yang melibatkan jasa pengiriman barang dengan memperhatikan pemilihan jenis angkutan barang dan rute pengiriman barang. Hal ini didukung oleh Rosita (2012) bahwa tingkat populasi penduduk pada suatu kota sangat berhubungan dengan aktivitas logistik dalam kota. Jumlah populasi penduduk yang semakin besar akan mempengaruhi permintaan masyarakat terhadap barang menjadi tinggi pula.

Berdasarkan Perpres No. 26 Tahun 2012, logistik didefinisikan sebagai bagian dari rantai pasok (*supply chain*) yang menangani arus barang, arus informasi dan arus uang melalui proses pengadaan (*procurement*), penyimpanan (*warehousing*), transportasi (*transportation*), distribusi (*distribution*), dan pelayanan pengantaran (*delivery services*) atau yang biasa disebut dengan istilah kurir (*courier services*) sesuai dengan jenis, kualitas, jumlah, waktu dan tempat yang dikehendaki konsumen, secara aman, efektif dan efisien, mulai dari titik asal sampai dengan titik tujuan. Sedangkan definisi dari Penyedia Jasa Logistik (*Logistics Service Provider*), merupakan institusi penyedia jasa pengiriman barang (*transporter, freight forwarder, shipping liner, Ekspedisi Muatan Kapal Laut, dsb*) dari tempat asal barang ke tempat tujuannya, dan jasa penyimpanan barang (pergudangan, fumigasi, dan sebagainya). Asal barang bisa berasal dari produsen, pemasok, atau penyalur, sedangkan tempat tujuan bisa konsumen, penyalur, atau produsen.

Perpres No. 26 Tahun 2012 juga menjelaskan dalam melakukan aktivitas logistik diperlukan infrastruktur logistik yang terdiri atas simpul logistik (*logistics node*) dan mata rantai logistik (*logistics link*) yang berfungsi menggerakkan barang dari titik asal ke titik tujuan. Simpul logistik dapat berupa pelaku logistik, maupun konsumen, sedangkan *link* logistik meliputi jaringan distribusi, jaringan transportasi, jaringan informasi, dan jaringan keuangan. Berdasarkan penjelasan tersebut maka diketahui dalam menjalankan aktivitas logistik terdapat keterkaitan antara pelaku logistik, dalam hal ini ialah Penyedia Jasa Logistik (*Logistics Service Provider*) dengan sistem transportasi seperti, jenis angkutan barang, rute perangkutan, dan kondisi lalu lintas.

Angkutan barang perkotaan dan pembangunan kota adalah proses yang saling terkait. Tersendatnya pergerakan barang akan memperlambat pertumbuhan ekonomi pada kota tersebut. Pengelolaan tata guna lahan dan perencanaan infrastruktur akan memberikan kelancaran lalu lintas pada kota tersebut, oleh karenanya perencanaan angkutan barang dan logistik harus saling terintegrasi (Herzog, 2010). Herzog juga menjelaskan bahwa ruang jalan adalah sumber daya terbatas pada semua perkotaan. Permasalahan akan timbul bila kendaraan yang digunakan lebih besar dari ruang jalan yang tersedia serta pemilihan rute yang ditempuh terlalu panjang.

Belum terdapatnya penelitian yang membahas angkutan barang di Kota Malang serta meninjau yang dikemukakan Herzog, bahwa tersendatnya pergerakan barang akan memperlambat pertumbuhan ekonomi pada suatu kota, dan dalam proses perangkutan barang akan timbul berbagai permasalahan jika proses perangkutan barang tidak berjalan

secara efektif. Oleh karena itu penelitian ini dilakukan untuk mengidentifikasi pola pergerakan angkutan barang serta mengidentifikasi tingkat pelayanan jalan yang dilewati oleh angkutan barang perusahaan LSP (*Logistics Service Providers*) agar didapatkan arahan alternatif rute pengiriman barang demi meningkatkan kinerja pengiriman barang di Kota Malang.

1.2. Identifikasi Masalah

Kegiatan sehari-hari perkotaan telah menyebabkan meningkatnya permintaan barang, sehingga kebutuhan pengiriman barang semakin meningkat, berikut permasalahan yang ditemui terkait dengan distribusi angkutan barang LSP:

1. J. Comendador, et al (2012) menyebutkan bahwa tingginya permintaan barang harus ditunjang oleh kinerja pengangkutan barang pada perkotaan secara efisien. Pola pergerakan atau distribusi barang yang belum terintegrasi dengan lalu lintas perkotaan membuat kinerja pengiriman barang menjadi terhambat. Pada kasus di Kota Malang terdapat ketimpangan peraturan yang diterapkan oleh dua instansi pemerintahan, yaitu antara Dinas Perhubungan Kota Malang dengan Satlantas Polres Kota Malang dalam pemberlakuan izin angkutan barang untuk melintas pada jalan protokol di Kota Malang. Ketimpangan peraturan yang dimaksud ialah Dinas Perhubungan Kota Malang memberikan pelarangan truk dengan roda lebih dari 6 dilarang melintas di jalan protokol Kota Malang, sedangkan Satlantas Polres Kota Malang mengizinkan untuk melintas namun harus membayar sejumlah uang agar dapat melintas.
2. Pada beberapa perusahaan LSP di Kota Malang dalam melakukan kegiatan pengiriman barang menggunakan angkutan barang dengan dimensi angkutan yang hampir memakai badan jalan, berdasarkan kondisi eksisting tersebut, menurut Herzog (2010) jumlah kendaraan yang digunakan lebih besar dari ruang jalan yang tersedia dan jalur distribusi terlalu panjang membuat distribusi angkutan barang tidak berjalan efisien.
3. Penertiban kendaraan angkutan barang yang dilakukan oleh Dinas Perhubungan Kota Malang menemukan 16 pelanggaran. Pelanggaran yang ditemukan ialah berupa masa berlaku KIR yang sudah mati dan ketidaksesuaian antara muatan yang diangkut dengan dimensi standar yang sudah ditentukan (Radar Malang, 2016).

4. Beberapa angkutan barang LSP di Kota Malang cenderung memberikan kontribusi terhadap permasalahan lalu lintas seperti tundaan lalu lintas akibat adanya kegiatan bongkar muat barang di badan jalan. Hal ini diperlukan kebijakan dan perencanaan terkait volume, komposisi dan rute distribusi angkutan barang (Hesse, 2004).

1.3. Rumusan Masalah

Berdasarkan identifikasi masalah maka didapatkan rumusan masalah yang akan diteliti, berikut adalah rumusan masalah pada penelitian :

1. Bagaimana pola pergerakan angkutan barang dari Perusahaan LSP (*Logistics service provider*) di Kota Malang?
2. Bagaimana tingkat pelayanan jalan (*Level of Service*) yang dilalui oleh angkutan barang milik Perusahaan LSP (*Logistics service provider*) di Kota Malang?
3. Bagaimana arahan alternatif rute pergerakan angkutan barang dari Perusahaan LSP (*Logistics service provider*) di Kota Malang?

1.4. Lingkup Pembahasan

Ruang lingkup studi yang dibahas meliputi lingkup lokasi studi sebagai wilayah studi dan lingkup materi sebagai batasan dalam membahas dan menganalisa, berikut ruang lingkup wilayah dan materi.

1.4.1 Lingkup Wilayah

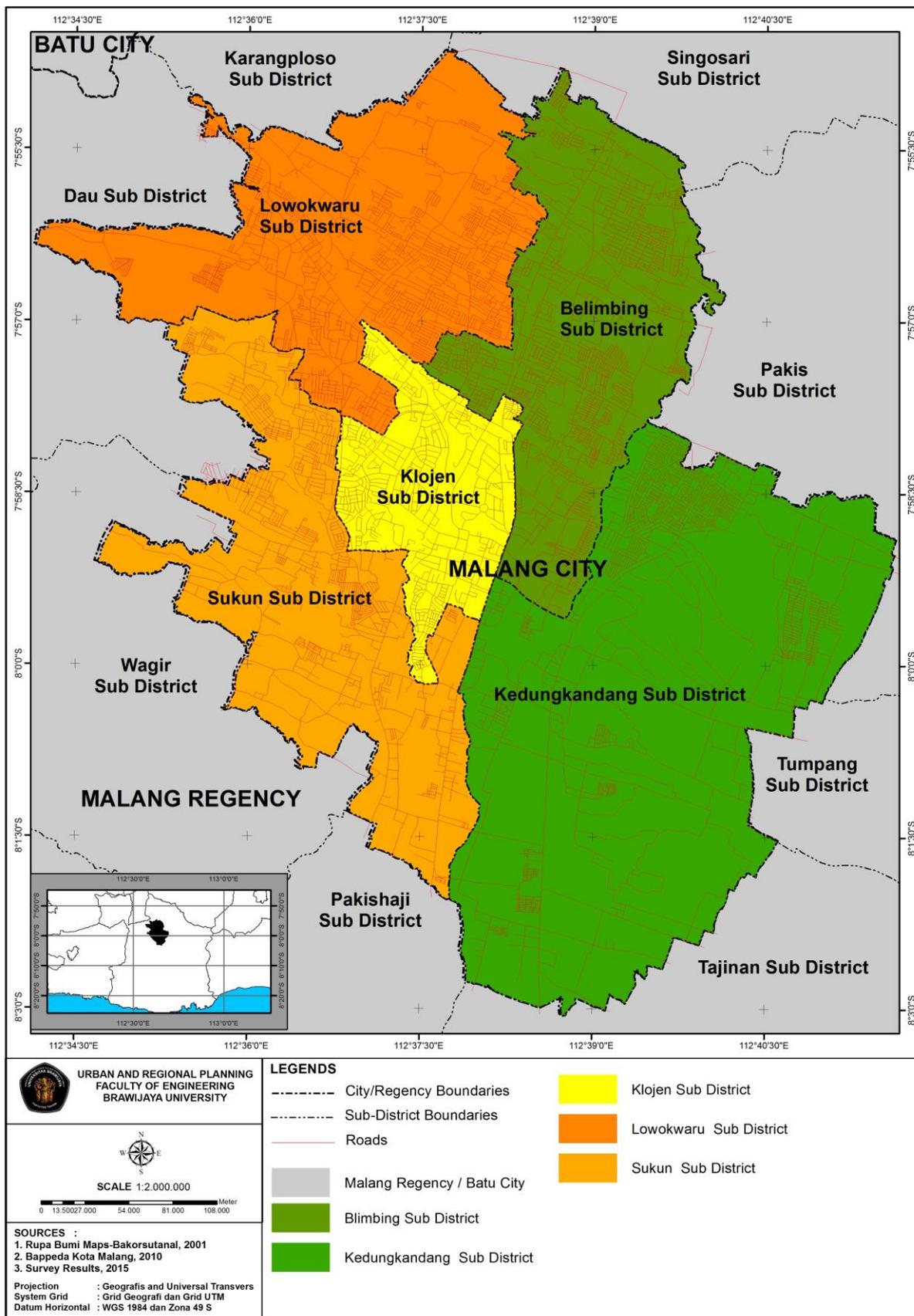
Objek penelitian berupa perusahaan jasa pengiriman barang atau LSP (*Logistics Service Provider*) yang memiliki kantor cabang di Kota Malang. Kegiatan distribusi barang atau pergerakan angkutan barang yang akan diteliti hanya pergerakan yang berada di area Kota Malang. Kota Malang memiliki luas wilayah 110,06 km² yang secara geografis terletak 112,06⁰ – 112,07⁰ Bujur Timur dan 7,06⁰ – 8,02⁰ Lintang Selatan dengan batas wilayah sebagai berikut:

Sebelah Utara: Kecamatan Singosari dan Kecamatan Karangploso Kabupaten Malang.

Sebelah Timur: Kecamatan Pakis dan Kecamatan tumpang Kabupaten Malang.

Sebelah Selatan: Kecamatan Tajinan dan Kecamatan Pakisaji Kabupaten Malang .

Sebelah Barat: Kecamatan Wagir dan Kecamatan Dau Kabupaten Malang.



Gambar 1.1 Peta Administrasi Kota Malang



1.4.2. Lingkup Materi

Ruang lingkup materi sebagai batasan kajian permasalahan yang ada pada lokasi studi ialah sebagai berikut:

1. Karakteristik Perusahaan yang Diteliti
 - a. Penelitian dibatasi hanya meneliti perusahaan jasa pengiriman barang berupa pelayanan pengantaran (*courier services*).
 - b. Perusahaan LSP (*Logistics Service Provider*) yang akan diteliti merupakan perusahaan yang telah memberikan izin untuk memberikan data kepada peneliti. Pada penelitian kali ini perusahaan JNE dan Pos Indonesia tidak termasuk ke dalam perusahaan yang akan diteliti dikarenakan keterbatasan perizinan yang diberikan oleh perusahaan tersebut.
2. Karakteristik Angkutan Barang yang Diteliti

Angkutan barang LSP (*Logistics Service Provider*) yang akan diteliti adalah angkutan barang menggunakan roda empat, yaitu *pick up*, *grand van/blind van*, truk CDE (*Colt Diessel Engkel*) dan truk CDD (*Colt Diessel Double*), hal ini berdasarkan UU No. 22 tahun 2009 tentang lalu lintas dan angkutan jalan Pasal 137 ayat 3 dan PP. No. 74 tahun 2014 tentang angkutan jalan pasal 10 ayat 1 yang menyebutkan bahwa angkutan barang dengan kendaraan bermotor wajib menggunakan mobil barang.
3. Analisis Tingkat Pelayanan Jalan
 - a. Analisis tingkat pelayanan jalan digunakan untuk mengetahui tingkat pelayanan jalan atau *Level of Service* (LOS) pada kondisi eksisting. Analisis tingkat pelayanan jalan merupakan rasio antara kapasitas jalan (C) dengan volume lalu lintas (Q), dengan hasil keluaran berupa nilai derajat kejenuhan (DS).
 - b. Jalan yang akan dikaji kinerjanya merupakan jalan yang memiliki frekuensi paling sering dilewati angkutan barang berdasarkan hasil *overlay* rute pengiriman barang dari kondisi eksisting.
 - c. Penelitian ini tidak membahas kemacetan yang disebabkan oleh pengaruh lampu lalu lintas maupun dampak pergerakan angkutan barang terhadap kemacetan lalu lintas.
4. Pola Pergerakan Angkutan Barang

Pola pergerakan yang akan diteliti ialah berdasarkan karakteristik pergerakan menurut Tamin (2000) yaitu terdiri dari maksud pergerakan atau dalam penelitian

kali ini yang dimaksud ialah sistem perangkutan barang, kapasitas angkutan barang frekuensi pengiriman, angkutan barang yang digunakan untuk melakukan pengiriman, pemilihan rute, panjang pergerakan/ jarak tempuh pengiriman, waktu pergerakan/jadwal pengiriman, waktu tempuh/ lama pengiriman, asal dan tujuan pengiriman, dan biaya pengiriman. Maksud pergerakan/ sistem perangkutan yang akan diteliti merupakan sistem perangkutan barang dari luar Kota Malang untuk lokasi pengantaran di area Kota Malang, sehingga segala kegiatan perangkutan untuk pengiriman barang luar Kota Malang tidak diteliti, termasuk kegiatan bongkar muat barang pada tiap agen tidak dalam cakupan penelitian.

5. Penentuan Rute Pengiriman Barang

Penentuan rute didasarkan pada asal-tujuan, waktu pergerakan/ jadwal pengiriman, tingkat pelayanan jalan, jarak tempuh, waktu tempuh pengiriman dan biaya pengiriman. Biaya pengiriman yang akan diteliti hanyalah biaya pengoperasian angkutan barang berupa biaya bahan bakar yang diperlukan untuk melakukan pengiriman barang.

1.5. Tujuan Penelitian

Berikut ialah tujuan dari penelitian yang dilakukan :

1. Mengidentifikasi pola pergerakan angkutan barang dari Perusahaan LSP (*Logistics Service Provider*) di Kota Malang.
2. Menganalisis tingkat pelayanan jalan (*Level of Service*) yang dilalui oleh angkutan barang milik Perusahaan LSP (*Logistics Service Provider*) di Kota Malang.
3. Arahan alternatif rute pergerakan angkutan barang dari Perusahaan LSP (*Logistics Service Provider*) di Kota Malang.

1.6. Manfaat Penelitian

Hasil dari penelitian diharapkan akan memberikan manfaat baik secara langsung maupun tidak langsung yang akan berdampak pada beberapa pihak terkait, manfaat dari penelitian adalah sebagai berikut :

1. Akademisi

Hasil penelitian ini diharapkan dapat menambah pengetahuan tentang transportasi perkotaan yang berkaitan dengan pergerakan angkutan barang, sehingga memperkaya pengetahuan akademisi.

2. Pemerintah

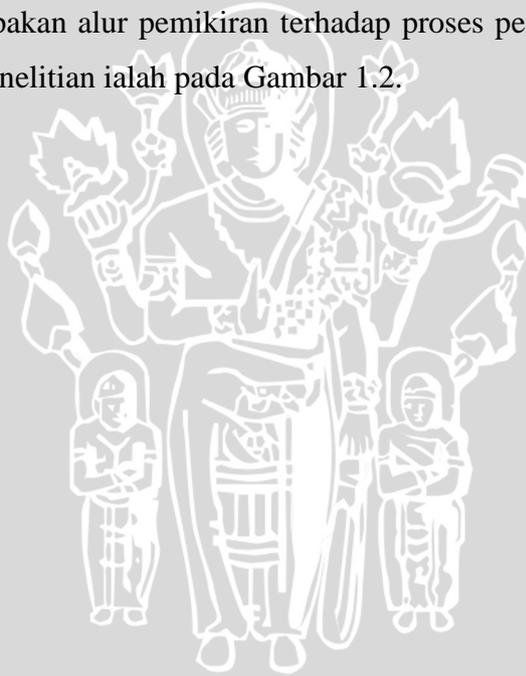
Hasil penelitian ini diharapkan dapat dijadikan input dalam menentukan kebijakan terkait sistem pergerakan angkutan barang, jasa pengiriman logistik, serta kebijakan lalu lintas di Kota Malang berupa jadwal pengiriman barang oleh jasa pengiriman barang.

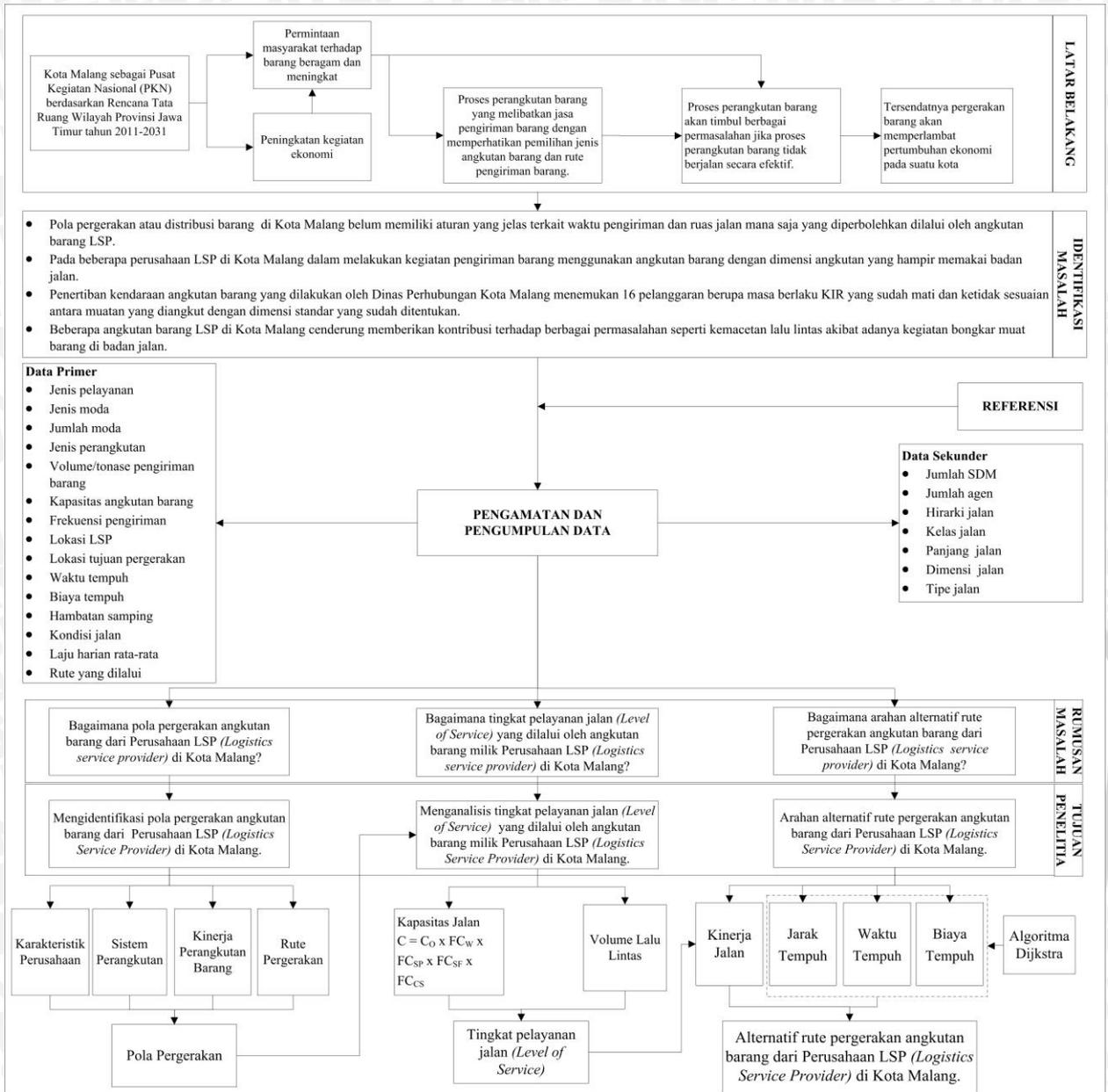
3. Perusahaan LSP (*Logistics Service Provider*)

Pada penelitian ini dapat dijadikan referensi untuk menentukan rute pengiriman barang dalam menjalankan jasa pengiriman logistik secara efektif dan efisien bagi perusahaan-perusahaan yang bergerak dibidang jasa angkutan barang dan pengiriman logistik di Kota Malang.

1.7. Kerangka Pemikiran

Kerangka pemikiran merupakan alur pemikiran terhadap proses penelitian yang akan dilaksanakan, kerangka pada penelitian ialah pada Gambar 1.2.





Gambar 1.2 Kerangka Pemikiran

1.8. Sistematika Pembahasan

Pada pembahasan dalam penelitian dibagi menjadi beberapa pembahasan antara lain :

BAB I PENDAHULUAN

Pada bab pendahuluan membahas tentang latar belakang mengenai permasalahan yang terkait dengan pergerakan angkutan barang pada wilayah studi. Penulisan bab 1 terdiri dari, latar belakang, identifikasi masalah, rumusan masalah, tujuan penelitian, manfaat penelitian, ruang lingkup penelitian, kerangka pemikiran dan sistematika pembahasan.

BAB II TINJAUAN PUSTAKA

Pada bab tinjauan pustaka membahas teori-teori yang berkaitan dengan penelitian dan digunakan sebagai acuan dalam melakukan penelitian. Sumber-sumber dari tinjauan pustaka berasal dari jurnal, makalah, buku, internet, penelitian terdahulu berupa skripsi, tesis, maupun disertasi.

BAB III METODE PENELITIAN

Pada bab metode penelitian membahas pendekatan, jenis penelitian yang digunakan, variabel yang diteliti, teknik pengumpulan data dan analisis yang digunakan, serta metode dan tahapan yang akan dilakukan dalam penelitian.

BAB IV HASIL DAN PEMBAHASAN

Pada bab ini berisi tentang hasil penelitian yang dilakukan beserta pembahasan serta analisis dari hasil penelitian.

BAB V KESIMPULAN DAN SARAN

Pada bab V berisikan mengenai kesimpulan dari temuan hasil studi yang telah dibahas pada bab sebelumnya, serta berisikan saran bagi penelitian selanjutnya dan bagi para pihak yang terkait dengan angkutan barang perkotaan.

DAFTAR PUSTAKA