

BAB I

PENDAHULUAN

Bab ini berisikan tentang latar belakang permasalahan yang diangkat, perumusan masalah, tujuan penelitian, batasan masalah, dan sistematika penulisan.

1.1 Latar Belakang

Salah satu aspek pada rantai pasok yang harus diperhatikan adalah manajemen distribusi. Kegiatan distribusi ini merupakan hal yang terpenting bagi sebuah perusahaan agar produknya sampai ke tangan konsumen dalam waktu yang tepat, jumlah yang sesuai, dan tempat yang tepat (Widyatama, 2009). Hal ini akan meningkatkan tingkat pelayanan perusahaan terhadap pelanggan yang nantinya juga akan menguntungkan pihak perusahaan sendiri (Pujawan, 2010).

Mengupayakan optimalisasi distribusi pada suatu industri merupakan salah satu upaya untuk menekan harga pokok produksi tanpa mengurangi kualitas dan kuantitas produk. Oleh karena itu sektor pendistribusian ini perlu mendapatkan perhatian khusus bagi setiap industri untuk memperkuat rantai pasok dan kelancaran produk. Optimalisasi yang dimaksud tidak hanya terpaku dengan ketepatan waktu dan tempat pengangkutan, serta kesesuaian jumlah angkutan. Tetapi dalam optimalisasi juga harus meminimalisir kemungkinan terjadinya risiko yang mengganggu distribusi.

Pendistribusian biasanya akan membutuhkan biaya produksi dan distribusi hingga 10% - 20% dari total biaya suatu produk. Di Indonesia, biaya distribusi saat ini rata-rata masih 16% dari total biaya produksi. Sedangkan sebaiknya maksimal biaya distribusi hanya 9% - 10% dari biaya produksi. Jika hal ini tidak diperbaiki maka akan merugikan perusahaan untuk jangka waktu yang panjang (Media Industri, 2013). Oleh karena itu, efisiensi di sektor pendistribusian sangat penting dilakukan sehingga dapat mengurangi harga pokok produksi secara

signifikan. Salah satu caranya adalah mengurangi kemungkinan risiko yang muncul pada saat pendistribusian. Tindakan minimalisir ini bisa dengan tindakan pencegahan (preventif) resiko dan bisa juga dengan tindakan pengendalian resiko.

Moda transportasi dalam pendistribusian produk yang biasa digunakan oleh industri-industri di Indonesia adalah truk/dump truk, kereta api, kapal, dan pesawat. Secara umum, setiap moda transportasi memiliki keunggulan dan kelemahan tersendiri ditinjau dari berbagai pertimbangan tersebut. Contoh, volume yang bisa diangkut kereta jauh lebih besar dibandingkan truk, namun fleksibilitas truk jauh lebih tinggi, baik fleksibilitas rute maupun fleksibilitas waktu pengiriman. Infrastruktur di setiap daerah juga mempengaruhi penggunaan jenis moda transportasi karena tidak setiap daerah yang memiliki stasiun kereta api dan landasan pacu pesawat. Hal ini tentunya menjadi pertimbangan suatu industri dalam memilih moda transportasi untuk pendistribusian. **Tabel 1.1** memberikan evaluasi umum dari berbagai mode transportasi :

Tabel 1.1 Evaluasi Umum Berbagai Moda Transportasi (Pujawan, 2010)

Mode Transportasi	Truk	Kereta	Kapal	Pesawat	Paket
volume yang bisa dikirim	sedang	sangat banyak	sangat banyak	banyak	sangat sedikit
Fleksibilitas waktu kirim	tinggi	rendah	rendah	rendah	tinggi
Fleksibilitas rute pengiriman	tinggi	sangat rendah	sangat rendah	sangat rendah	sangat tinggi
Kecepatan	sedang	sedang	rendah	sangat tinggi	tinggi
Biaya pengiriman	sedang	rendah	rendah	tinggi	sangat tinggi
Inventory (in transit)	sedikit	banyak	sangat banyak	rendah	sangat rendah

Di pulau Sumatera terutama Sumatera Barat moda transportasi yang biasa digunakan oleh setiap perusahaan adalah truk atau dump truk. Hal ini dikarenakan fleksibilitas truk/dump truk ketika menghantarkan suatu bahan baku dan produk. Meskipun ada salah satu industri manufaktur besar di Sumatera Barat yang menggunakan moda transportasi kereta api, tetapi tidak mempengaruhi industri yang lain menggunakan kereta api dikarenakan tidak adanya jalur rel kereta api ke perusahaan-perusahaan tersebut. Jumlah truk yang dimiliki oleh masyarakat Sumatera Barat untuk dijadikan moda transportasi pendistribusian sesuai dengan data taman kendaraan bermotor Se-Sumatera Barat pada tahun 2015 dapat dilihat pada **Tabel 1.2**.

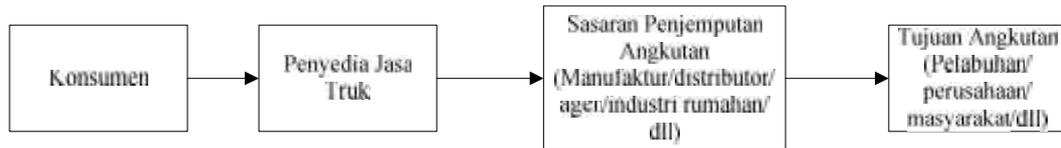
Tabel 1.2 Data Jumlah Truk dan Dump Truk di Sumatera Barat (Dinas Perhubungan Sumatera Barat, 2017)

No	Kab/Kota	Truk		Dump Truck		Jumlah
		Plat Kuning	Plat Hitam	Plat Kuning	Plat Hitam	
1	Kab. Agam	325	684	25	64	1098
2	Kab. Solok	386	403	134	35	958
3	Kab. Tanah Datar	690	218	162	-	1070
4	Kab. Pasaman	218	409	32	35	694
5	Kab. Padang Pariaman	20	660	55	95	830
6	Kab. Pesisir Selatan	157	5	235	162	559
7	Kab. Sijunjung	316	340	184	68	908
8	Kab. 50 Kota	238	526	28	45	837
9	Kab. Kepulauan Mentawai	-	-	-	-	0
10	Kab. Solok Selatan	96	349	191	76	712
11	Kab. Dhamasraya	174	212	317	58	761
12	Kab. Pasaman Barat	231	604	15	46	896
13	Kota Padang	2706	3033	1302	1041	8082
14	Kota Bukittinggi	327	257	25	31	640
15	Kota Padang Panjang	149	137	3	6	295
16	Kota Solok	-	199	71	60	330
17	Kota Sawahlunto	135	166	749	43	1093
18	Kota Payakumbuh	423	548	-	25	996
19	Kota Pariaman	26	119	32	26	203
Jumlah		6617	8869	3560	1916	20962

Tabel tersebut menyatakan jumlah para pemilik truk yang digunakan untuk moda pendistribusian bahan baku dan produk di Sumatera barat. Truk-truk ini bisa dimiliki perorangan dan bisa juga dimiliki oleh sutau badan usaha seperti PT atau CV penyedia jasa Truk. Dapat dilihat bahwa jumlah pemilik Truk dan Dump Truk di Kota Padang jauh lebih banyak dari daerah lainnya, yaitu sebesar 8082 unit Truk dan Dump Truk. Hal ini dikarenakan pusat industri Sumatera Barat berada di Kota Padang, selain itu Kota Padang juga merupakan ibukota Sumatera Barat. Oleh karena itu cakupan penelitian dilakukan di Kota Padang.

Skemal Aliran produk menggunakan moda transportasi truk dimulai dari konsumen yang memesan truk untuk mengangkut barang/produk. Kemudian penyedia jasa truk yang menerima permintaan angkutan produk akan membuat surat DO (*Delivery Order*) penjemputan ke lokasi sasaran penjemputan. Sasaran penjemputan produk bisanya berupa industri manufaktur, UKM, IKM, distributor, dll dengan jumlah volume angkut yang cukup besar. Skema aliran angkutan

produk mulai dari konsumen hingga tujuan angkutan dapat dilihat pada **Gambar 1.1**.



Gambar 1.1 Skema Aliran Pengangkutan Barang Menggunakan Truk

Salah satu perusahaan penyedia jasa truk adalah CV. Delta Sumatera. Perusahaan ini memiliki truk dan dump truk untuk mengangkut komoditi dalam volume besar, seperti semen, pupuk, minyak goreng dan lainnya. CV. Delta Sumatera berlokasi di daerah By Pass KM 7. CV. Delta Sumatera memiliki armada truk dan dump truk sebanyak 15 unit.

Berdasarkan hasil survei pendahuluan dan wawancara dengan pemilik CV Delta Sumatera, bapak Dedi Candra dari PT Pembina Abadi Permai dan pemilik-pemilik truk, yaitu Bapak Hasrizal dan Bapak Budi Syukur; diperoleh uraian proses bisnis yang dilalui dalam kegiatan pendistribusian angkutan truk dan pemain-pemain yang terlibat. Beberapa pihak yang terlibat dalam aktivitas pendistribusian produk menggunakan truk, yaitu pemilik truk, sopir, pihak produsen sebagai pembuat produk, dan pihak penerima produk. Agar proses bisnis berlangsung dengan lancar seluruh pihak terkait harus saling berkoordinasi hingga proses angkutan selesai, artinya hingga truk kembali ke lokasi awal. Karena jika salah satu proses tidak berjalan dengan baik, maka proses bisnis akan terganggu. Jika truk terlambat mengangkut barang, maka angkutan akan terlambat sampai ke lokasi tujuan, dan truk juga akan terlambat kembali ke pool truk.

Komoditi yang menjadi angkutan truk merupakan komoditi dengan volume yang besar, seperti semen, sawit, karet, pupuk, dan lain-lain. Berdasarkan hasil survey pendahuluan dengan salah satu agen semen padang yaitu bapak Rizki pemilik UD Rizki Mulya, terdapat sinkronisasi proses bisnis dari kedua

persepektif, dimana setiap pihak harus saling menjaga koordinasi agar produk terdistribusi dengan lancar. Semakin panjang aliran proses bisnis maka akan semakin banyak pula kendala-kendala yang harus dihadapi oleh masing-masing pihak. Usaha perusahaan agar bertahan membutuhkan strategi dan manajemen yang baik. Sebuah perusahaan dapat menerapkan strategi yang baik jika perusahaan tersebut memahami aktivitas rantai pasok bisnis yang dijalankan oleh perusahaan.

Seluruh usaha yang dilakukan oleh manusia tidak jauh dari ketidakpastian dan risiko. Perusahaan harus mempersiapkan untuk segala hal yang buruk yang dapat terjadi (Olson dan Wu, 2010). Risiko selalu melekat pada aktivitas yang dikerjakan, bahkan tidak melakukan sesuatu pun tidak lepas dari risiko. Pertimbangan akan segala sesuatu untuk menentukan keputusan serta segala sesuatu yang harus dihindari dari permasalahan yang ada. Besarnya jaringan rantai pasok dapat mengungkap berbagai jenis risiko, salah satu risiko yang memungkinkan akibat kerusakan atau bencana, keterlambatan dalam memasok produk, fluktuasi permintaan, serta fluktuasi harga bahan baku (Chopra, 2007).

Salah satu risiko yang terjadi pada angkutan truk adalah tidak terkontrolnya jumlah angkutan. Biasanya terdapat beberapa sopir “nakal” yang mengurangi jumlah angkutan dan memasukan angkutan lain tanpa konfirmasi dengan perusahaan. Selain itu beberapa sopir “nakal” juga mengangkut barang lebih dari batas maksimum angkutan (*overload*). Hal ini tentunya merugikan perusahaan dan berdampak pada kualitas truk, perusahaan harus mencukupi kekurangan produk dan menambah biaya untuk perawatan truk karena kerusakan truk akibat terlalu sering *overload* mengangkut barang. Sulitnya pengontrolan status angkutan barang juga menjadi risiko dan kerugian tersendiri bagi pihak perusahaan. Karena jika angkutan barang tidak terkontrol maka kemungkinan besar angkutan akan terlambat.

Sedangkan dari sisi konsumen risiko yang sering terjadi adalah kenaikan biaya akibat kenaikan harga BBM. Fluktuasi harga BBM sebenarnya tidak hanya

menjadi risiko dari sisi konsumen saja, tetapi juga bagi perusahaan. Kenaikan harga BBM akan membuat konsumen terpaksa mengurangi volume angkutan agar barang dapat diangkut menggunakan truk seminim mungkin. Sedangkan bagi perusahaan kenaikan harga BBM akan mengakibatkan biaya transportasi meningkat dan pesanan angkutan menurun. Selain itu kenaikan BBM ini tentu saja akan berdampak pada harga jual produk.

Risiko selanjutnya yang paling sering terjadi adalah kecelakaan dalam perjalanan. Faktor utama dari risiko ini adalah angkutan yang berlebih (*overload*). Hal ini dilakukan agar armada yang digunakan untuk mengangkut barang menjadi lebih sedikit. Selanjutnya ada angkutan yang tidak maksimal, dikarenakan adanya peraturan pemerintah terkait batas angkutan. Batas maksimal tonase untuk angkutan truk adalah 4-5 ton, sedangkan dump truk adalah 12-14 ton (Dinas perhubungan Sumatera Barat, 2017). Sedangkan dalam 1 truk mampu mengangkut hingga 10-15 ton dan untuk dump truk mampu mengangkut hingga 22 ton.

Risiko-risiko yang muncul pada angkutan truk akan mengganggu jalannya pendistribusian barang dan tentunya akan berdampak pada harga jual produk. Pihak yang paling dirugikan adalah perusahaan penyedia jasa truk dan konsumen sebagai pemesan truk serta masyarakat yang membeli produk. Untuk menjamin kelancaran angkutan truk tersebut maka harus ada usaha mengantisipasi atau mengurangi gangguan-gangguan terhadap aktivitas rantai pasok terutama yang akan menimbulkan risiko. Pentingnya sebuah manajemen risiko rantai pasok bertujuan untuk mengendalikan kemungkinan terjadinya kegagalan selama proses rantai pasok berlangsung maupun dalam upaya meminimalisir dampak yang ditimbulkan oleh kegagalan tersebut. Oleh karena itu, seluruh pemain bisnis angkutan truk ini harus menyadari potensi penyebab kegagalan pencapaian tujuan. Seluruh risiko yang dihadapi seluruh pemain angkutan truk ini dapat dikelola dengan mengidentifikasi risiko apa saja yang muncul dan menganalisis penyebab terjadinya risiko. Dengan demikian seluruh pelaku rantai pasok angkutan truk ini

dapat menyusun strategi yang tepat guna menanggulangi risiko yang terjadi, bahkan menghilangkan kemungkinan risiko-risiko muncul.

1.2 Perumusan Masalah

Masalah yang dikaji pada penelitian ini adalah apa saja risiko yang muncul pada sistem angkutan truk serta bagaimana strategi tindakan mitigasi yang sesuai untuk menanggulangi risiko tersebut.

1.3 Tujuan Penelitian

Tujuan yang ingin dicapai pada penelitian ini adalah :

1. Memperoleh risiko-risiko yang relevan yang terjadi pada aliran proses angkutan truk.
2. Memperoleh tindakan mitigasi yang tepat untuk mengurangi risiko pada proses angkutan truk.

1.4 Batasan Masalah

Batasan masalah pada penelitian ini adalah :

1. Penelitian dibatasi pada perusahaan penyedia jasa truk, terutama yang mengangkut semen.
2. Konsumen yang menjadi objek penelitian adalah agen semen padang.

1.5 Sistematika Penulisan

Sistematika penulisan dari penelitian ini adalah sebagai berikut :

BAB I PENDAHULUAN

Bagian pendahuluan ini membahas mengenai latar belakang masalah yang diangka, perumusan masalah, tujuan penelitian, batasan masalah, dan sistematika penulisan dari laporan tugas akhir.

BAB II LANDASAN TEORI

Landasan teori berisi mengenai berbagai referensi yang berkaitan dengan teori-teori yang berkaitan dengan penelitian. Teori tersebut diantaranya: teori yang berkaitan dengan risiko dan manajemen risiko, manajemen distribusi, manajemen rantai pasok, model bisnis Canvas, metode *House of Risk* (HOR), strategi mitigasi risiko, dan lain-lain.

BAB III METODOLOGI PENELITIAN

Metodologi penelitian merupakan bagian yang membahas mengenai langkah-langkah yang dilakukan dalam penelitian tugas akhir. Metodologi penelitian terdiri dari: studi pendahuluan, identifikasi masalah, pengumpulan data, pengolahan data, analisis, serta kesimpulan dan saran.

