

# BAB I

## PENDAHULUAN

### 1.1 Latar Belakang Masalah

Jumlah pelaku bisnis logistik di Indonesia terus berlimpah, tidak hanya pemain lokal, tetapi juga perusahaan asing, mulai dari perusahaan kelas atas hingga bawah bersaing pada *third party logistic* kurang-lebih ada 50-60 perusahaan, *freight forwarding* ada 2.000 perusahaan, menurut Organisasi Angkutan Darat (Organda) ada 3.000 transporter dan perusahaan kurir menurut Asosiasi Perusahaan Jasa Pengiriman Ekspres Indonesia (Asperindo) ada 1.200 perusahaan. Pada dasarnya model bisnis 3PL mengelola proses *trucking*, *warehousing*, dan distribusi dalam satu atap. Namun, dalam model bisnis 3PL juga ada beberapa nilai tambah yang bisa diberikan kepada klien. Misalnya, alih daya pekerjaan logistik tradisional seperti transportasi, pergudangan, solusi teknologi dan *tracking; inbound & outbound logistics*; jasa *pick and pack* (pengambilan dan pengemasan), termasuk *marking and labeling, product returns distribution, packaging and repackaging*, serta *telemarketing*.

Gudang adalah ruangan yang tidak bergerak yang dapat ditutup dengan tujuan tidak untuk dikunjungi untuk umum, melainkan untuk dipakai khusus sebagai tempat barang (Perpu Nomor 5 Tahun 1962). Gudang adalah suatu ruangan yang tidak bergerak, dapat ditutup, tidak untuk lalu lintas umum, melainkan dipergunakan untuk menyimpan barang – barang (Sukadarto, 2001).

Saluran distribusi merupakan serangkaian partisipan organisasional yang melakukan semua fungsi yang dibutuhkan untuk menyampaikan produk/jasa dari penjual ke pembeli akhir (Tjiptono, 2014). Pendistribusian dapat diartikan sebagai kegiatan pemasaran yang berusaha memperlancar dan mempermudah penyampaian barang dan jasa dari produsen kepada konsumen, sehingga penggunaannya sesuai dengan yang diperlukan seperti jenis, jumlah, harga, tempat, dan saat dibutuhkan.

Dengan kata lain, proses distribusi merupakan aktivitas pemasaran yang mampu menciptakan nilai tambah produk melalui fungsi-fungsi pemasaran yang dapat merealisasikan kegunaan/utilitas bentuk, tempat, waktu, dan kepemilikan dan memperlancar arus saluran pemasaran (*marketing channel flow*) secara fisik dan non-fisik.

Tahun 2016, Indonesia menambah pengeluaran untuk membangun infrastruktur dan membangun pelabuhan dengan cepat. Pemerintah Indonesia mengalokasikan Rp 387,3 Triliun (USD \$ 29,8 miliar) untuk pembangunan infrastruktur, naik dari Rp 317,1 triliun dalam anggaran 2016. Hal ini dapat menjadi potensi yang baik untuk pengembangan market size logistik secara cepat untuk masa depan yang lebih baik, *market size* logistik Indonesia pada 2017 menunjukkan kemajuan yang baik, selain itu juga dapat menimbulkan potensi yang buruk didalamnya. Biaya logistik menampung 25% dari total Produk Domestik Bruto (PDB) Indonesia.

India, Cina dan Indonesia adalah salah satu negara dengan pertumbuhan *market size* Logistik tertinggi di Asia. Indonesia masih memiliki lebih banyak potensi dengan *Compound Annual Growth Rate* (CAGR) 11% dan pergerakan barang yang tinggi. Pengiriman dan transportasi antar kota akan menjadi indikator utama pada pertumbuhan pasar logistik. Ukuran pasar logistik di Indonesia diperkirakan akan meningkat pada tahun 2020 dimana *e-commerce* juga berperan dalam memberikan kontribusi USD \$ 6.963 M pada tahun 2017. Seiring berjalannya waktu, persaingan pemain bisnis logistik makin bersaing, agar tetap bertahan, para pelaku dituntut untuk mempertajam spesialisasi masing-masing, ada yang kuat di bisnis logistik alat berat, barang berbahaya (*dangerous goods*), barang-barang proyek konstruksi, barang kimia cair, produk konsumen, dan farmasi. Spesialisasi itu terkait kompetensi dan kesempatan di pasar.

Meskipun potensi pertumbuhan industri logistik diprediksi naik 15-20% per tahun, tapi faktanya tidak semua perusahaan dapat menikmati manfaat pertumbuhan yang mencapai sekitar Rp 1.800 triliun tersebut, segmen logistik *freight forwarding* khususnya yang fokus pada jasa kepabeanan atau *custom*

*clearance*. Segmen transporter tumbuh 10%-12%, *third party logistic* meningkat 15%-20% per tahun, dan jasa kurir bisa mencapai 40% jika turut melayani *e-commerce* (Masita, 2016).

PT CKB *logistics* memiliki kerjasama dengan beberapa perusahaan yang membutuhkan jasa pihak ketiga atau *third party logistic* (3PL), salah satu cabang PT CKB *Logistics* yang berada di Cakung Jakarta Utara. Perusahaan yang bekerja sama adalah PT Gulf Oil Indonesia, PT Samurai Paint, PT Castrol Indonesia, PT Creador dan PT Panoil, PT CKB *logistics* berperan sebagai perusahaan yang menyediakan jasa pergudangan untuk perusahaan-perusahaan tersebut.

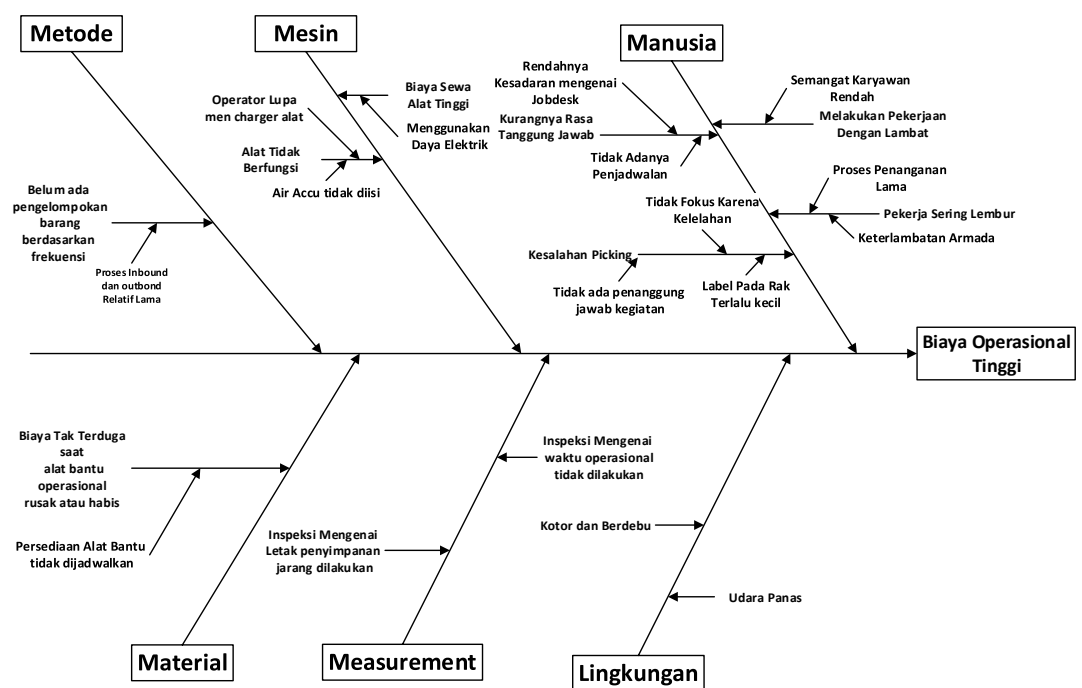
PT CKB *Logistics*, yang dikenal kuat untuk *project Logistics* mengangkut alat berat untuk industri tambang dan migas, PT CKB *Logistics* bisa mengangkut barang-barang *overweight* dan *oversize*, hingga 200-300 ton. Disamping itu juga PT CKB *Logistics* menyediakan jasa 3PL untuk jasa pergudangan, PT CKB *Logistics* beroperasi bersamaan dengan munculnya perdagangan bebas di Indonesia. Berbekal standar operasional terbaik yang tersertifikasi ISO 9001:2008 dan OHSAS 18001:2007, PT CKB *Logistics* menyediakan berbagai layanan dan pilihan mulai dari *freight forwarding*, *warehouse management*, *dry-bulk logistics*, *industrial shipping*, *remote site services*, sampai *express delivery services*.

Salah satu perusahaan yang bekerjasama dengan PT CKB *Logistics* adalah PT Castrol Indonesia, dimana PT CKB *Logistics* sebagai pihak ketiga untuk penyimpanan barang digudang dan distribusinya ke distributor PT Castrol Indonesia. PT Castrol adalah produsen, penyalur dan pemasar terkemuka di dunia untuk minyak pelumas premium, gemuk dan layanan terkait untuk para pelanggan dari kalangan otomotif, industri, kelautan, penerbangan, eksplorasi dan produksi minyak di seluruh dunia. Kantor pusatnya berada di Inggris dan beroperasi langsung di lebih dari 46 negara, dan mempekerjakan sekitar 7.500 staf di seluruh dunia di hampir 74 pasar lainnya, PT Castrol diwakili oleh penyalur pihak ketiga yang memasarkan dan menjual produk secara lokal, jaringan pengiriman PT Castrol tersebar di 120 negara, yang meliputi 800 pelabuhan dan bermitra dengan lebih dari 2000 penyalur dan agen.

Dalam berjalannya kerjasama antara PT Castrol Indonesia sebagai *customer* dan PT CKB Logistics sebagai penyedia jasa untuk PT Castrol Indonesia berupa pergudangan dan *material handling* di gudang, PT CKB Logistics belum memperhatikan frekuensi dan klasifikasi barang sesuai penyimpanan, sehingga jarak pengambilan menjadi lebih jauh, kurangnya pemanfaatan ruang, serta penyimpanan yang kurang efektif yang mempengaruhi Ongkos *Material Handling*.

Peran Manajemen Operasi pergudangan harus dapat mengatur dengan maksimal agar barang-barang yang disimpan di tempat penyimpanan atau *warehouse* dapat disimpan sesuai dengan jenis, ukuran, berat, dan sifat barang tersebut. Hal ini diperlukan agar barang-barang yang berbeda jenis di dalam satu gudang tidak terganggu. Pada saat akan dilaksanakannya *delivery* barang-barang tersebut dapat dikeluarkan dengan efektif dan efisien, begitu juga sebaliknya dengan *receiving*.

Gambar 1.1 menggambarkan *cause effect* diagram untuk mengidentifikasi akar masalah.



Gambar 1.1 Cause Effect Diagram Identifikasi Akar Masalah

Berdasarkan Gambar 1.1 penyebab biaya ongkos *material handling* terbagi menjadi 5 (lima) faktor yang terdiri dari *people* (manusia), *material* (bahan), *machine* (mesin), *envioremment* (lingkungan) dan *methods* (metode).

Faktor *people*, permasalahan dipengaruhi oleh pekerja yang melakukan kesalahan pengambilan barang, hal tersebut juga disebabkan oleh label pada rak terlalu kecil dan tidak adanya penanggung jawab atas pekerjaan yang dilakukan oleh operator kemudian pekerja sering lembur, hal ini dipengaruhi juga oleh proses penanganan barang yang lama dan keterlambatan armada angkutan untuk mengangkut barang ketujuan maupun mengantar barang ke gudang, selain itu pekerja melakukan pekerjaan dengan lambat, hal ini dikarenakan semangat kerja dari karyawan yang rendah dan kurangnya rasa tanggung jawab, hal ini dipengaruhi oleh kesadaran pegawai mengenai jobdesk yang seharusnya.

Faktor *machine* permasalahan dipengaruhi biaya sewa alat tinggi dikarenakan alat yang disewa menggunakan daya listrik, biaya sewanya cenderung lebih tinggi dibandingkan alat dengan bahan bakar seperti solar dan sebagainya. Alat tidak berfungsi, ini sebabkan oleh isi daya listrik maupun *accu* yang kosong dikarenakan operator sering lupa mengecek atau mengisi ulang *accu* pada *forflift* atau *reachtruck* sehingga alat tidak berfungsi saat akan digunakan.

Faktor *Methods* belum ada pengelompokan barang berdasarkan frekuensi, hal ini menyebabkan proses *inbound* dan *outbound* membutuhkan waktu yang relatif lebih lama dan jarak pengambilan menjadi jauh.

Faktor *Material* biaya tak terduga sering dikeluarkan, salah satunya ketika alat bantu operasional seperti alat *strapping* rusak atau tali bendering habis, ini dipengaruhi oleh persediaan alat bantu operasional tidak dijadwalkan.

Faktor *Measurement*, inspeksi mengenai letak penyimpanan jarang dilakukan dan juga inspeksi mengenai waktu operasional tidak dilakukan.

Faktor Lingkungan, permasalahan dipengaruhi kondisi gudang yang kotor, berdebu dan udara panas yang menyebabkan adanya kegiatan tambahan berupa pembersihan ulang kemasan produk sebelum barang keluar dari gudang yang membutuhkan waktu tambahan untuk penanganan barang di gudang.

Dari penjelasan mengenai identifikasi akar masalah menggunakan *cause effect* diagram, peneliti mendapatkan temuan bahwa faktor utama yang mempengaruhi terletak pada faktor *methods* yaitu pihak gudang tidak mengelompokkan barang sesuai frekuensi menyebabkan pengambilan dan penyimpanan barang menempuh jarak yang jauh. Pengelompokan barang dapat digunakan untuk menggambarkan perbandingan antara sebelum barang dikelompokkan berdasarkan frekuensi dengan yang sudah dikelompokkan berdasarkan frekuensi. Akibat tidak adanya pengelompokan barang sesuai frekuensi, jarak pengambilan dan penyimpanan barang menjadi jauh. Oleh sebab itu, belum ada langkah perbaikan terhadap masalah yang dialami oleh pihak gudang.

Berdasarkan fakta tersebut, perlu dilakukan perancangan pengelompokan barang berdasarkan frekuensi barang yang disimpan di gudang. Pengelompokan barang merupakan suatu metode yang dapat dilakukan untuk mengetahui penurunan jarak yang ditempuh operator saat melakukan pengambilan maupun penempatan barang pada rak untuk dapat meminimasi jarak maupun biaya yang dikeluarkan perusahaan.

### **1.2 Rumusan Masalah**

Berdasarkan latar belakang di atas, maka permasalahan pada penelitian ini adalah:

1. Bagaimana cara mengelompokkan barang yang efektif berdasarkan barang *Slow Moving* dan *Fast Moving* sesuai frekuensi barang di gudang CKB 2?
2. Bagaimana cara penempatan barang sesuai dengan frekuensi barang yang masuk dan keluar di gudang CKB 2?

### **1.3 Tujuan Penelitian**

Adapun yang menjadi tujuan penelitian ini adalah :

1. Untuk mengetahui rancangan penempatan barang yang sesuai untuk diterapkan pada.
2. Untuk merancang penempatan barang gudang CKB 2.

## 1.4 Manfaat Penelitian

Penulis mengharapkan penelitian ini dapat memberikan manfaat, diantaranya:

1. Kontribusi Teoritis
  - a) Bagi penulis, dapat memperluas wawasan mengenai gudang.
  - b) Bagi mahasiswa dapat menerapkan teori yang sudah dipelajari kemudian di implementasikan pada dunia nyata untuk menciptakan solusi, perbaikan dan gagasan gagasan baru guna meningkatkan kinerja logistik.
2. Kontribusi Praktis
  - a) Mengetahui langkah-langkah analisis dan perhitungan biaya penanganan barang digudang agar dapat meminimasi biaya pada operasional gudang.
  - b) Membantu perusahaan untuk memperoleh analisis dan perhitungan mengenai biaya yang dikeluarkan untuk operasional gudang sehingga dapat meningkatkan kualitas layanan yang prima bagi *customer*.

## 1.5 Batasan Penelitian

Agar pembahasan dalam laporan tugas akhir tidak keluar jalur dan meluas kepada permasalahan lain, maka penulis membatasi penelitian dalam hal sebagai berikut:

1. Penelitian dilakukan pada cabang dari PT CKB *Logistics*, yaitu PT CKB 2 Cakung, gudang Castrol Jakarta Utara.
2. Objek penelitian hanya berfokus pada penyimpanan produk, perancangan penempatan barang, perhitungan Ongkos *Material Handling* (OMH) dan pemilihan opsi rancangan penempatan barang produk Castrol di gudang CKB 2.
3. Data yang digunakan yaitu data mengenai barang masuk dan barang keluar selama 1 bulan, yaitu pada bulan November 2018.

4. Hanya mengusulkan perbaikan pada penempatan barang pada *racking* dengan memberi gambaran berupa blok penyimpanan berdasarkan data *inbound* dan *outbound* frekuensi.
5. Tidak menspesifikasikan data pada pengolahan menjadi *inbound* atau *outbound*.
6. Hanya membahas produk Castrol yang ada di gudang CKB 2.
7. Kecepatan *reach truck* pada saat mengambil barang, baik kemasan kardus, drum maupun pail (ember) diasumsikan sama / kostan.
8. Titik pengambilan awal dihitung dari tempat awal *forklift* disimpan.
9. Ketentuan pada tiap opsi tidak memperhatikan keamanan dalam penyimpanan barang.

## 1.6 Sistematika Penulisan

Untuk mempermudah dalam pemahaman serta penyajian laporan tugas akhir, maka disajikan sistematika dan gambaran secara umum sebagai berikut:

### **BAB I PENDAHULUAN**

Bab I menjelaskan tentang latar belakang, identifikasi masalah, batasan penelitian, tujuan penelitian, manfaat penelitian, dan sistematika penelitian.

### **BAB II STUDI PUSTAKA**

Bab II menguraikan mengenai kerangka teori yang digunakan dalam pemecahan masalah dan membahas masalah yang terkait dengan penelitian.

### **BAB III METODOLOGI PENELITIAN**

Bab III menjelaskan tentang alur penelitian dan penjelasan masing-masing alur penelitian

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

Bab IV menjelaskan tentang pengumpulan dan pengolahan untuk mengetahui jarak pengambilan, Ongkos *Material Handling* (OMH) dan pemilihan opsi rancangan.

### **BAB V ANALISIS**

Bab V menjelaskan mengenai analisis dan pembahasan berdasarkan hasil pengolahan data.



**BAB VI KESIMPULAN DAN SARAN**

Bab VI menjelaskan mengenai kesimpulan dari penelitian yang telah dianalisis, beserta saran untuk penelitian dan pengembangan di masa yang akan datang.

**DAFTAR PUSTAKA**

Bagian ini berisi referensi dan informasi dari berbagai sumber yang menjadi acuan penyusunan laporan tugas akhir.

**LAMPIRAN**