



**ANALISIS PENENTUAN LOKASI PERUSAHAAN DALAM
MEMINIMUMKAN BIAYA TRANSPORTASI PADA PT.
SPEEDMARK LOGISTIK INDONESIA**

Skripsi

Dibuat Oleh :

Aulia Corda
021114413

**FAKULTAS EKONOMI
UNIVERSITAS PAKUAN
BOGOR**

APRIL 2018

**ANALISIS PENENTUAN LOKASI PERUSAHAAN DALAM
MEMINIMUMKAN BIAYA TRANSPORTASI PADA PT. SPEEDMARK
LOGISTIK INDONESIA**

SKRIPSI

Diajukan sebagai salah satu syarat dalam mencapai gelar Sarjana Manajemen
Program Studi Manajemen pada Fakultas Ekonomi Universitas Pakuan,
Bogor

Mengetahui,



Dekan Fakultas Ekonomi

(Dr. Hendro Sasongko, Ak., M.M., CA.)

Ketua Program Studi

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Herdiyana'.

(Herdiyana, S.E., M.M)

**ANALISIS PENENTUAN LOKASI PERUSAHAAN DALAM
MEMINIMUMKAN BIAYA TRANSPORTASI PADA PT. SPEEDMARK
LOGISTIK INDONESIA**

SKRIPSI

Telah disidangkan dan dinyatakan lulus

Pada Hari: Kamis, Tanggal: 29 / Maret / 2018

Aulia Corda

0211 14 413

Menyetujui,

Ketua Sidang



(Jaenudin, S.E., M.M)

Ketua Komisi Pembimbing



(Jaenudin, S.E., M.M)

Anggota Komisi Pembimbing



(Sri Hidajati Ramdani, S.E., M.M)

ABSTRAK

Aulia Corda, 021114413, Fakultas Ekonomi, Manajemen Operasi, Universitas Pakuan, Analisis Penentuan Lokasi Perusahaan Dalam Meminimumkan Biaya Transportasi Pada PT. Speedmark Logistik Indonesia, Jaenudin dan Sri Hidajati Ramdani, 2018.

PT. Speedmark Logistik Indonesia merupakan perusahaan yang bergerak di bidang jasa pengiriman barang. Di dalam industri kargo, pemilihan lokasi terutama perusahaan dan gudang sangatlah penting dalam menentukan efisiensi dan efektivitas pengiriman yang ekonomis bagi perusahaan. Namun pada kenyataannya adanya jarak yang jauh antar lokasi perusahaan dengan gudang yang berada di Soekarno-Hatta, Cengkareng sehingga menimbulkan biaya transportasi yang dikeluarkan perusahaan sangat besar.

Tujuan Penelitian ini adalah untuk mengetahui penggunaan metode pemeringkatan faktor dalam penentuan lokasi perusahaan terhadap meminimumkan biaya transportasi pada PT. Speedmark Logistik Indonesia.

Penelitian ini mengenai analisis penentuan lokasi perusahaan terhadap biaya transportasi pada PT. Speedmark Logistik Indonesia bersifat deskriptif, data yang digunakan meliputi data primer dan data sekunder, teknik pengumpulan data yang digunakan adalah wawancara, observasi dan kuesioner langsung ke perusahaan, serta data sekunder diperoleh melalui studi kepustakaan atau literature.

Metode yang digunakan yaitu metode pemeringkatan faktor untuk mengetahui dan mempertimbangkan faktor – faktor baik kualitatif maupun kuantitatif dalam menentukan lokasi baru sesuai dengan kebutuhan perusahaan sehingga perusahaan dapat menentukan lokasi baru yang tepat yang dapat meminimalisir biaya transportasi.

Hasil penelitian ini diketahui dengan penggunaan metode pemeringkatan faktor terpilih lokasi baru yang dipilih berdasarkan skor tertinggi adalah di wilayah Kebon Jeruk, Jakarta Barat dengan nilai skor berdasarkan faktor berikut yaitu biaya sewa bangunan, kedekatan dengan pangsa pasar, kedekatan dengan gudang dan biaya transportasi. Diketahui lokasi perusahaan yang baru berpengaruh pada perubahan jarak maupun biaya transportasi. Adapun perubahan tersebut sebagai berikut : Jarak antara Kalimantan – Cengkareng dan Kebon Jeruk – Cengkareng dalam sebulan dengan selisih 800km dengan selisih biaya transportasi Rp. 2.060.000.

Kata kunci : Penentuan Lokasi, Biaya Transportasi, Metode Pemeringkatan Faktor

KATA PENGANTAR

Puji syukur penulis panjatkan kehadiran Allah Subhanahu Wa Ta'ala yang telah melimpahkan rahmat, hidayah, serta karunia-Nya sehingga penulis dapat menyelesaikan Proposal Penelitian dengan semaksimal mungkin. Terimakasih kepada orangtua yang selalu memberikan doa, motivasi, serta dukungan yang selalu mengalir. Penyusunan Proposal Penelitian ini merupakan salah satu syarat untuk melanjutkan penyusunan skripsi Program Studi Manajemen pada Fakultas Ekonomi Universitas Pakuan Bogor.

Adapun judul Proposal Penelitian ini adalah **“ANALISIS PENENTUAN LOKASI PERUSAHAAN DALAM MEMINIMUMKAN BIAYA TRANSPORTASI PADA PT. SPEEDMARK LOGISTIK INDONESIA”**.

Penulis telah berusaha agar Proposal Penelitian ini dapat selesai sesuai dengan waktu yang telah ditentukan.

Dalam penyusunan Proposal Penelitian ini tidak lepas dari bantuan dan dukungan semua pihak. Oleh karena itu penulis mengucapkan terimakasih yang sebesar-besarnya kepada:

1. Bapak Dr. Hendro Sasongko, Ak., MM., CA. selaku Dekan Fakultas Ekonomi Universitas Pakuan Bogor.
2. Bapak Herdiyana, S.E., M.M. selaku Ketua Jurusan Manajemen Fakultas Ekonomi Universitas Pakuan Bogor..
3. Ibu Tutus Rully, S.E., M.M. selaku Sekertaris Jurusan Manajemen Fakultas Ekonomi Universitas Pakuan Bogor.
4. Bapak Jaenudin, S.E., M.M. selaku ketua komisi pembimbing yang telah banyak membantu, membimbing, dan memberikan motivasi sehingga penulis dapat menyelesaikan proposal penelitian ini.
5. Ibu Sri Hidajati Ramdani, S.E., M.M. selaku anggota komisi pembimbing yang telah banyak membantu, membimbing, dan memberikan motivasi sehingga penulis dapat menyelesaikan proposal penelitian ini.
6. Seluruh Dosen, Staff Tata Usaha dan Karyawan Perpustakaan di Fakultas Ekonomi Universitas Pakuan Bogor.
7. Kelas J Manajemen 2014 yang selalu memberikan keceriaan dikala penulis merasa kesulitan.
8. Kelas Konsentrasi Manajemen Operasi yang selalu memberikan semangat dan berbagi ilmu dikala penulis merasa kebingungan.
9. Zulfitri Fauziah, Saputri Candra Dewi, Dewi Shinta, Sovia Lusiana, selaku kerabat dekat yang telah memberikan semangat dan motivasi dalam menyelesaikan Proposal ini.
10. Serta semua pihak yang turut membantu penulis dalam menyelesaikan proposal ini.

Penulis menyadari sepenuhnya bahwa masih banyak kekurangan dalam penulisan Proposal Penelitian ini dan masih jauh dari kesempurnaan. Oleh karena itu segala kritikan dan saran penulis terima dengan baik. Semoga Proposal Penelitian ini bermanfaat bagi kita semua.

Bogor, April 2018

Aulia Corda

DAFTAR ISI

| | |
|---|-----|
| JUDUL | i |
| LEMBAR PENGESAHAN | ii |
| ABSTRAK | iv |
| KATA PENGANTAR | v |
| DAFTAR ISI | vii |
| DAFTAR TABEL | ix |
| DAFTAR GAMBAR | x |
| DAFTAR LAMPIRAN | xi |
| BAB I PENDAHULUAN | |
| LatarBelakangPenelitian | 1 |
| IdentifikasidanPerumusanMasalah | 4 |
| IdentifikasiMasalah | 4 |
| PerumusanMasalah..... | 5 |
| MaksudandanTujuanPenelitian | 5 |
| MaksudPenelitian | 5 |
| TujuanPenelitian | 5 |
| KegunaanPenelitian | 5 |
| BAB II TINJAUAN PUSTAKA | |
| ProduksidanManajemenOperasi | 7 |
| PengertianProduksidanManajemen Operasi | 7 |
| RuangLingkupManajemenOperasi..... | 8 |
| Fungsidan SistemManajemenOperasi | 10 |
| StrategiLokasi | 11 |
| Faktor – Faktor yang MempengaruhiLokasi..... | 13 |
| MetodeEvaluasiAlternatifLokasi | 16 |
| StrategiLokasiJasa | 19 |
| BiayaTransportasi..... | 21 |
| KajianPenelitianTerdahulu | 22 |
| KerangkaBerpikirdanKonstelasiPenelitian | 25 |
| HipotesisPenelitian | 27 |
| BAB III METODE PENELITIAN | |
| JenisPenelitian | 28 |
| Objek, Unit Analisis, danLokasiPenelitian | 28 |
| JenisdanSumber Data Penelitian..... | 28 |
| OperasionalisasiVariabel..... | 29 |
| MetodePenarikanSampel..... | 28 |
| MetodePengumpulan Data | 30 |
| MetodePengolahan/Analisis Data..... | 30 |

BAB IV PEMBAHASAN

| | |
|---|----|
| Gambaran Umum Lokasi Penelitian | 33 |
| Sejarah Singkat Perusahaan..... | 33 |
| Kegiatan Usaha | 33 |
| Struktur Organisasi dan Uraian Tugas..... | 35 |
| Pembahasan | 38 |
| Penentuan Lokasi Perusahaan Pada PT. Speedmark Logistik Indonesia | 38 |
| Penentuan Lokasi Perusahaan Terhadap Biaya Transportasi Pada PT. Speedmark Logistik Indonesia | 38 |
| Penggunaan Metode Pemeringkatan Faktor Dalam Penentuan Lokasi Perusahaan Terhadap Meminimumkan Biaya Transportasi Pada PT. Speedmark Logistik Indonesia | 40 |

BAB V KESIMPULAN DAN SARAN

| | |
|-----------------|----|
| Kesimpulan..... | 50 |
| Saran..... | 51 |

| | |
|----------------------------|-----------|
| DAFTAR PUSTAKA..... | 52 |
|----------------------------|-----------|

LAMPIRAN

DAFTAR TABEL

| | | |
|----------|--|----|
| Tabel 1 | : Daftar Biaya Transportasi Pada PT Speedmark Logistik Indonesia | 3 |
| Tabel 2 | : Data Lokasi Top Customer PT Speedmark Logistik Indonesia | 4 |
| Tabel 3 | : Contoh Metode Pemeringkatan Faktor Untuk Memperluas Theme Park Five Flags di Florida | 16 |
| Tabel 4 | : Perbandingan Strategi Lokasi Jasa dan Industri..... | 20 |
| Tabel 5 | : Penelitian Terdahulu..... | 20 |
| Tabel 6 | : Operasionalisasi Variabel | 28 |
| Tabel 7 | : Responden Penelitian | 29 |
| Tabel 8 | : Biaya Transportasi PT. Speedmark Logistik Indonesia Tahun 2017 | 38 |
| Tabel 9 | : Faktor – Faktor Penentuan Lokasi | 40 |
| Tabel 10 | : Pembobotan Faktor Penentuan Lokasi | 41 |
| Tabel 11 | : Penilaian Tiap Faktor Penentuan Lokasi | 42 |
| Tabel 12 | : Perbandingan Biaya – Biaya Antara Lima Alternatif Lokasi | 43 |
| Tabel 13 | : Perbandingan Kedekatan dengan Pangsa Pasar Antara Lima Alternatif Lokasi..... | 44 |
| Tabel 14 | : Perbandingan Kedekatan dengan Gudang Antara Lima Alternatif Lokasi | 45 |
| Tabel 15 | : Penilaian untuk Lokasi Kebon Jeruk | 46 |
| Tabel 16 | : Penilaian untuk Lokasi Kelapa Gading | 46 |
| Tabel 17 | : Penilaian untuk Lokasi Kebayoran Baru | 46 |
| Tabel 18 | : Penilaian untuk Lokasi Pulo Gadung | 47 |
| Tabel 19 | : Penilaian untuk Lokasi Kemayoran..... | 47 |
| Tabel 20 | : Hasil Metode Pemeringkatan Faktor 5 Alternatif Lokasi Perusahaan PT. Speedmark Logistik Indonesia | 48 |

DAFTAR GAMBAR

| | | |
|----------|---|----|
| Gambar 1 | : Konstelasi Penelitian | 26 |
| Gambar 2 | : Struktur Organisasi PT. Speedmark Logistik Indonesia..... | 34 |

DAFTAR LAMPIRAN

- Lampiran 1 : Lembar Pengantar Kuesioner
- Lampiran 2 : Kuesioner I Penentuan Faktor – Faktor Lokasi PT. Speedmark Logistik Indonesia
- Lampiran 3 : Kuesioner II Pembobotan Faktor – Faktor Lokasi PT. Speedmark Logistik Indonesia
- Lampiran 4 : Rekap Hasil Kueisoner I untuk Penentuan Faktor – Faktor Lokasi
- Lampiran 4 : Rekap Hasil Kueisoner II untuk Pembobotan Faktor – Faktor Lokasi
- Lampiran 5 : Gambar Ruko 5 Alternatif Lokasi
- Lampiran 6 : DistribusidanKepadatanPendudukMenurutKabupaten/Kota, di provinsi DKI Jakarta 2016
- Lampiran 7 : Surat Keterangan Riset

BAB I PENDAHULUAN

Latar Belakang Penelitian

Pada saat ini perkembangan sektor jasa sudah sangat pesat, hal ini dapat dilihat dari semakin meningkatnya kebutuhan konsumen di berbagai industri jasa, seperti jasa perbankan, rumah sakit, restoran, perhotelan, ekspedisi serta perusahaan - perusahaan penyedia jasa lainnya. Salah satu industri jasa yang sedang berkembang saat ini adalah perusahaan jasa pengiriman barang. Di era globalisasi ini tidak dapat dipungkiri bahwa jasa pengiriman barang sangat dibutuhkan, baik itu individu ataupun oleh organisasi/perusahaan. Salah satunya yaitu bisnis jual beli online, bisnis online semakin banyak bermunculan akibatnya banyak transaksi online dan pengiriman barang online semakin banyak. Adanya permintaan pengiriman yang sangat tinggi menarik minat perusahaan jasa pengiriman barang bermunculan di Indonesia. Usaha jasa pengurusan transportasi (*Freight Forwarding*) adalah kegiatan usaha yang ditujukan untuk mengurus semua kegiatan pengiriman dan penerimaan barang melalui transportasi darat, laut atau udara. Secara keseluruhan *Freight Forwarding* berfungsi sebagai jasa pengiriman. Jasa pengiriman di Indonesia sudah banyak sekali, seperti JNE, Pos Indonesia, Tiki, DHL, FedEx dan berbagai jasa pengiriman barang lainnya. (Briliandika Christi Wanudjaya, 2017)

Pada perusahaan yang bergerak dalam bidang *Freight Forwarding* letak persaingannya adalah pada efisiensi dan efektifitas pengirimannya. Konsumen selalu mengharapkan barang kiriman mereka bisa sampai tepat waktu dan sesuai jadwal yang telah diperkirakan. Perusahaan harus mengorganisir barang kiriman dengan baik agar kegiatan mereka semakin produktif. Sebagai sebuah bisnis jasa pengiriman barang sangat berperan penting dalam tersampainya barang yang dikirimkan kepada orang yang dituju. Faktor jarak sangat mempengaruhi kecepatan pengiriman barang tetapi pada saat yang sama perusahaan juga harus memperhatikan biaya transportasi agar perusahaan tetap dapat bersaing dan mendapatkan untung. Keuntungan maksimal dapat diperoleh dengan penghematan biaya, termasuk biaya transportasi. Biaya transportasi ini sangat berpengaruh pada total biaya operasi perusahaan, sehingga jika biaya transportasi ini dapat ditekan maka tujuan perusahaan dapat tercapai.

Pemilihan lokasi suatu perusahaan memiliki pengaruh yang sangat besar, baik biaya tetap maupun biaya variabel. Lokasi memiliki dampak besar bagi keseluruhan risiko dan laba perusahaan. Sebagai contoh, biaya transportasi sendiri dapat memiliki total 25% dari harga jual produk. Hal ini satu per empat dari total pendapatan perusahaan mungkin diperlukan untuk menutupi ongkos kirim bahan mentah yang datang dan produk jadi yang keluar. Biaya lainnya yang mungkin dipengaruhi oleh lokasi antara lain pajak, upah, biaya bahan mentah, dan biaya sewa. Adanya perbedaan kesuksesan organisasi dan perbedaan kekuatan atau kelemahan suatu

organisasi sering terjadi karena faktor- faktor lokasi. Dalam situasi persaingan, faktor - faktor lokasi dapat menjadi faktor – faktor yang sangat penting, alasan utama terjadinya perbedaan dalam pemilihan lokasi adalah adanya kebutuhan masing – masing perusahaan. Ada banyak faktor yang menentukan kesuksesan suatu usaha. Salah satu faktor tersebut adalah kedekatan dengan konsumen, hal ini berlaku untuk usaha jasa karena usaha jasa di haruskan untuk memelihara hubungan yang dekat dengan konsumen. Usaha – usaha yang bergerak di bidang jasa harus lebih mendekati diri dengan semua pasar mereka sehingga mereka bisa memberikan pelayanan yang lebih baik kepada konsumen. Penentuan lokasi harus dilakukan melalui analisis yang tepat serta pertimbangan yang logis. Penentuan lokasi merupakan salah satu unsur dalam usaha jasa. Keputusan lokasi sering bergantung pada tipe bisnis yang ada. Untuk keputusan lokasi industri strategi biasanya adalah meminimalkan biaya, meskipun inovasi dan kreativitas juga sangat penting. Bagi organisasi ritel dan jasa profesional, strategi dipusatkan dalam memaksimalkan pendapatan bahkan didorong oleh kombinasi dari biaya dan kecepatan pengiriman serta hubungan lokasi dan penerimaan akan sangat dipengaruhi oleh jarak yang mudah dijangkau oleh masyarakat.

Lokasi merupakan pendorong biaya dan pendapatan, maka lokasi sering kali memiliki kekuasaan untuk membuat atau mematahkan strategi perusahaan. Menurut Weber dalam (www.academia.edu/teorilokasi) pemilihan lokasi didasarkan atas prinsip minimisasi biaya. Weber menyatakan bahwa lokasi setiap industri tergantung pada total biaya transportasi dan tenaga kerja di mana penjumlahan keduanya harus minimum. Tempat di mana total biaya transportasi dan tenaga kerja yang minimum adalah identik dengan tingkat keuntungan yang maksimum. Menurut Weber ada tiga faktor yang mempengaruhi lokasi industri, yaitu biaya transportasi, upah tenaga kerja dan kekuatan aglomerasi atau deaglomerasi.

Lokasi yang strategis adalah wilayah penempatan operasi produksi sebuah perusahaan yang dapat memberikan keuntungan maksimal terhadap perusahaan tersebut karena tujuan dari strategi lokasi secara garis besar adalah memaksimalkan keuntungan dari lokasi bagi perusahaan. Keuntungan lokasi termasuk efisiensi waktu, citra perusahaan, biaya yang minimum, pendapatan dan kredibilitas. (M. Syamsul Ma'arif dan Hendri Tanjung, 2007)

PT. Speedmark Logistik Indonesia merupakan perusahaan yang bergerak di bidang jasa pengiriman barang yang melayani pengiriman barang melalui beberapa moda transportasi. Perusahaan ini berlokasi di Jalan Puri Sentra Niaga Kalimalang, Jakarta Timur yang sudah beroperasi selama empat belas tahun. Namun pada kenyataannya adanya jarak yang jauh antar lokasi perusahaan dengan gudang yang berada di Soekarno-Hatta, Cengkareng sehingga menimbulkan biaya transportasi yang dikeluarkan perusahaan sangat besar.

Penentuan lokasi perusahaan yang tepat akan meminimalisir biaya transportasi dalam perusahaan jasa pengiriman barang, karena lokasi perusahaan akan mempengaruhi biaya transportasi dari titik asal ke titik tujuan. Menurut data dari Kamar Dagang dan Industri Indonesia (2017), jumlah perusahaan yang tergabung dalam Asosiasi Perusahaan jasa Pengiriman Express Indonesia (ASPERINDO) mencapai 2000 perusahaan. Hal ini menunjukkan bahwa industri jasa pengiriman barang sangat kompetitif. Selain itu setiap bulannya PT. Speedmark Logistik Indonesia mengalami kenaikan dan penurunan biaya transportasi. Selama dua belas bulan terakhir biaya transportasi di PT. Speedmark Logistik Indonesia cenderung meningkat.

Tabel 1
Daftar Biaya Transportasi PT Speedmark Logistik Indonesia Tahun 2017

| No | Bulan | Biaya Transportasi (Rp) |
|----|--------------|-------------------------|
| 1 | Januari | 18,858,000 |
| 2 | Febuari | 20,603,000 |
| 3 | Maret | 18,367,000 |
| 4 | April | 16,208,500 |
| 5 | Mei | 17,782,500 |
| 6 | Juni | 17,032,000 |
| 7 | Juli | 18,423,500 |
| 8 | Agustus | 18,465,500 |
| 9 | September | 18,897,000 |
| 10 | Oktober | 19,620,300 |
| 11 | November | 17,977,500 |
| 12 | Desember | 26,609,518 |
| 13 | Total | 228.844.318 |

Sumber : PT. Speedmark Logistik Indonesia (2017)

PT. Speedmark Logistik Indonesia harus mampu memberikan pelayanan yang terbaik kepada pelanggan salah satunya adalah dalam hal ketepatan waktu pengiriman barang dengan aman sampai di tujuan, sesuai waktu yang dijanjikan dan biaya transportasi yang rendah. Dibandingkan dengan perusahaan besar seperti FedEx, DHL, TNT, dan sebagainya, perusahaan ini masih terbilang perusahaan kecil. Namun, bukan berarti pemilihan lokasi bagi PT. Speedmark Logistik Indonesia tidak penting. Di dalam industri kargo, pemilihan lokasi terutama perusahaan dan gudang sangatlah penting dalam menentukan efisiensi dan efektivitas pengiriman yang ekonomis bagi perusahaan. Semakin dekat jarak maka semakin cepat proses pendistribusian barang dan semakin kecil pula biaya transportasi yang dikeluarkan. PT. Speedmark Logistik Indonesia menginginkan lokasi baru untuk mengatasi masalah lokasi perusahaan yang jauh dari gudang yang berada di Sukarno-Hatta, Cengkareng dan keinginan untuk mendekatkan perusahaan dengan pelanggannya sehingga dapat mengurangi kendala dalam biaya transportasi.

Tabel 2

Data Lokasi Top Customer PT Speedmark Logistik Indonesia Tahun 2017

| No | Customer | Lokasi |
|----|------------------------------|--|
| 1 | PT. Sadhana Ekapraya Amitra | Graha Mas Blok B No.20, Jl. Raya Perjuangan, Kebon Jeruk, Jakarta Barat |
| 2 | PT. First National Glassware | Jl. Pulo Lentut No. 11, Kawasan Industri Pulogadung, Jakarta Timur 13920, Indonesia, Tel : (62-21) 609135, Ext. 1047 |
| 3 | PT. Data Scrip | Jl. Selaparang Blok B 15 Kav. 9, Kompleks Kemayoran Jakarta 10610 |
| 4 | PT. Hilab Sciencetama | Komp. Gading Bukit Indah Blok W No. 7, Kelapa Gading Barat – Kelapa Gading, Jakarta Utara 14240 |
| 5 | PT. Prima Moda Abadi | Darwawangsa Square Lt. Dasar No 29 VI/XI Pulo Kebayoran Baru, Jakarta Selatan |

Sumber : PT. Speedmark Logistik Indonesia (2017)

Berdasarkan tabel 1 dapat dilihat bahwa biaya transportasi dalam satu periode mengalami naik turun. Terjadi kesenjangan di mana jumlah biaya transportasi tertinggi pada bulan Desember sebesar Rp. 26,609,518 dan jumlah biaya transportasi terendah pada bulan April sebesar Rp.16.208.500. Selama satu periode, biaya transportasi perusahaan cenderung meningkat. Hal ini menunjukkan bahwa biaya transportasi harus segera diminimumkan. Dengan lokasi perusahaan yang baru maka akan meminimkan jarak tempuh dan biaya transportasi

Berdasarkan tabel 2 dapat dilihat bahwa perusahaan memiliki customer atau pelanggan di setiap wilayah Ibu Kota Jakarta, PT. Speedmark Logistik Indonesia sudah mempunyai banyak customer yang mempercayakan kegiatan pendistribusian barangnya, sehingga lokasi pelanggan juga memiliki pengaruh pada kenaikan biaya transportasi dalam pendistribusian barangnya.

Melihat dari permasalahan yang ada, maka penulis tertarik untuk melakukan penelitian dengan judul **“Analisis Penentuan Lokasi Perusahaan Dalam Meminimkan Biaya Transportasi Pada PT. Speedmark Logistik Indonesia”**.

Identifikasi dan Perumusan Masalah

Identifikasi Masalah

Agar kegiatan operasi berjalan dengan lancar perusahaan perlu membuat keputusan yang tepat dalam menentukan lokasi perusahaannya. Lokasi yang strategis dapat meminimumkan biaya transportasi. PT. Speedmark Logistik Indonesia sedang

melakukan upaya bagaimana menyelesaikan permasalahan yang ada pada lokasi perusahaan yang jauh dari lokasi gudang (gudang berada di Soekarno-Hatta, Cengkareng) yang berakibat pada biaya transportasi dan keinginan perusahaan untuk mencari lokasi yang mampu mendekatkan PT. Speedmark Logistik Indonesia dekat dengan pelanggannya. Penentuan lokasi yang bagaimana yang tepat agar dapat meminimumkan biaya transportasi, dengan kata lain perusahaan ini sedang berupaya mencari lokasi yang lebih strategis sehingga tidak terjadi kenaikan yang sangat besar pada biaya transportasi akibat jarak lokasi perusahaan antar gudang yang cukup jauh.

Perumusan Masalah

Berdasarkan identifikasi masalah di atas dapat dirumuskan permasalahannya sebagai berikut :

1. Bagaimana penentuan lokasi perusahaan pada PT. Speedmark Logistik Indonesia?
2. Bagaimana penentuan lokasi perusahaan dan biaya transportasi pada PT. Speedmark Logistik Indonesia?
3. Apakah penggunaan metode pemeringkatan faktor dalam menentukan lokasi perusahaan dapat meminimumkan biaya transportasi pada PT. Speedmark Logistik Indonesia?

Maksud dan Tujuan Penelitian

Maksud Penelitian

Maksud dilakukannya penelitian ini adalah untuk mendapatkan data dan informasi yang diperlukan untuk menganalisis keterkaitan/hubungan antara penentuan lokasi dengan biaya transportasi yang dilakukan pada PT. Speedmark Logistik Indonesia sehingga permasalahan yang ada diharapkan dapat diselesaikan atau terpecahkan.

Tujuan Penelitian

Adapun tujuan penelitian ini sebagai berikut :

1. Untuk mengetahui penentuan lokasi perusahaan pada PT. Speedmark Logistik Indonesia.
2. Untuk mengetahui penentuan lokasi dan biaya transportasi pada PT. Speedmark Logistik Indonesia
3. Untuk mengetahui penggunaan metode pemeringkatan faktor dalam penentuan lokasi perusahaan terhadap meminimumkan biaya transportasi pada PT. Speedmark Logistik Indonesia.

1.4. Kegunaan Penelitian

Penelitian ini diharapkan dapat memberikan manfaat atau kegunaan, antara lain untuk :

1. Kegunaan Teoritik

Penelitian ini diharapkan dapat memberikan tambahan pengetahuan dan wawasan dalam mengaplikasikan teori yang telah diperoleh dalam dunia nyata mengenai manajemen operasi khususnya mengenai penentuan lokasi perusahaan dalam meminimumkan biaya transportasi.

2. Kegunaan Praktik

Membantu memecahkan masalah dan mengantisipasi masalah yang ada pada lokasi yang diteliti, yang dapat berguna bagi pengambilan keputusan manajemen dan usaha oleh PT. Speedmark Logistik Indonesia dan pihak eksternal yang terkait.

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

Produksi dan Manajemen Operasi

Pengertian Produksi dan Manajemen Operasi

Kegiatan operasi merupakan kegiatan menciptakan barang dan jasa yang ditawarkan perusahaan kepada konsumen. Kegiatan ini dalam banyak perusahaan melibatkan bagian terbesar dari karyawan dan mencakup jumlah terbesar dari asset perusahaan. Oleh karena itu kegiatan operasi menjadi salah satu fungsi utama dalam perusahaan. Fungsi utama lainnya dari kegiatan bisnis perusahaan ialah pemasaran dan keuangan. Pemasaran berfungsi mencari dan mengembangkan permintaan atas produk yang di tawarkan perusahaan dan menjaga hubungan yang baik dengan pelanggan atau calon pelanggan. Keuangan berfungsi untuk mendapatkan sumber dana bagi kegiatan perusahaan dan mengelolanya sebaik mungkin. Kegiatan operasi merupakan kegiatan yang kompleks. yang mencakup tidak saja pelaksanaan fungsi – fungsi manajemen dalam mengkoordinasikan berbagai kegiatan dalam mencapai tujuan operasi. Tetapi juga mencakup kegiatan teknis untuk menghasilkan suatu produk yang memenuhi spesifikasi yang diinginkan, dengan proses produksi yang efisien dan efektif serta dengan mengantisipasi perkembangan teknologi dan kebutuhan konsumen di masa datang.

Istilah produksi dipergunakan dalam organisasi yang menghasilkan keluaran atau output berupa barang maupun jasa. Secara umum produksi dapat diartikan sebagai suatu kegiatan atau proses yang mentransformasikan masukan (input) menjadi keluaran (output). Dalam pengertian umum inilah sekarang berkembang istilah industri, seperti industri manufaktur, industri pengolahan hasil – hasil pertanian, industri jasa keuangan , industri jasa perdagangan dan industri angkutan. Dengan pengertian ini, produksi dimaksudkan sebagai kegiatan pengolahan dalam pabrik. Hasil – hasil produksinya dapat berupa barang konsumsi maupun barang industri.

Pengertian manajemen operasi tidak terlepas dari pengertian manajemen pada umumnya, yaitu mengandung unsur adanya kegiatan yang dilakukan dengan mengkoordinasikan berbagai kegiatan dan sumber daya untuk mencapai suatu tujuan tertentu. Manajemen operasi merupakan salah satu dari fungsi utama sebuah organisasi dan secara utuh berhubungan dengan semua fungsi bisnis lainnya. Manajemen operasi juga merupakan bagian organisasi yang bertanggung jawab untuk menghasilkan barang dan/atau jasa. Berikut ini adalah beberapa pengertian manajemen operasi menurut para ahli :

Menurut Hery Prasetya dan Fitri Lukiaستی (2009;3) manajemen operasi merupakan suatu kegiatan yang berhubungan dengan penciptaan atau pembuatan barang, jasa, atau mengkombinasikannya melalui suatu proses transformasi dari masukan sumber daya produksi mentah menjadi keluaran yang diinginkan atau berupa barang jadi

Menurut Schroeder G (2011:2) menyatakan bahwa “ *operation management is as afield deals with production of goods and service*”.

Menurut Sofjan Assauri (2008:19) manajemen produksi dan operasi merupakan kegiatan untuk mengatur dan mengkoordinasikan penggunaan sumber – sumber daya yang berupa sumber daya manusia, sumber daya alat dan sumber daya dana serta bahan, secara efektif dan efisien untuk menciptakan dan menambah kegunaan (utility) sesuatu barang atau jasa.

Menurut Heizer dan Render (2009:4) dalam bukunya yang berjudul Manajemen Operasi menyatakan bahwa “manajemen operasi adalah serangkaian aktivitas yang menghasilkan nilai dalam bentuk barang dan jasa mengubah input menjadi output”.

Di dalam buku Manajemen Operasi karangan H. A. Rusdiana (2014:18-21) terdapat definisi – definisi manajemen operasi menurut beberapa tokoh. Berikut ini definisi manajemen operasi menurut para ahli :

Menurut Krajewski dan Ritman (2014:21), “*The term operation manajemen refers to the direction and control of the process that transform inputs into product and service.*”

Manajemen Operasi merupakan salah satu fungsi penting dalam perusahaan (organisasi), selain manajemen sumber daya manusia, manajemen pemasaran, dan manajemen keuangan akuntansi atau akuntansi keuangan yang menghasilkan produk (barang dan jasa).

Berdasarkan definisi – definisi di atas, dapat penulis simpulkan bahwa manajemen operasi merupakan aktivitas atau kegiatan yang berhubungan dengan penciptaan barang atau jasa juga meliputi kegiatan lainnya dengan melalui proses transformasi dari input menjadi output untuk menambah kegunaan suatu barang atau jasa.

Ruang Lingkup Manajemen Operasi

Manajemen Operasi memiliki ruang lingkup yang meliputi kegiatan penyiapan sistem produksi dan operasi yang digunakan untuk menghasilkan efektifitas dan

efisiensi produksi. Berikut adalah beberapa ruang lingkup manajemen operasi menurut para ahli yaitu :

Menurut Suryadi Prawirosentono (2007:7) secara umum ruang lingkup manajemen operasional meliputi hal-hal sebagai berikut :

1. Merencanakan skala dan jenis produksi (rencana induk produksi)
2. Merencanakan produksi sesuai dengan rencana induk produksi
3. Mengendalikan proses produksi

Pendapat lain menurut Sofjan Assauri (2008:7) menyatakan ruang lingkup manajemen operasi adalah sebagai berikut:

1. Seleksi dan rancangan atau desain hasil produksi (produk).
Kegiatan Produksi dan operasi harus dapat menghasilkan produk berupa barang atau jasa, secara efektif dan efisien, serta dengan mutu dan kualitas yang baik. Oleh karena itu setiap kegiatan produksi dan operasi harus dimulai dari penyeleksian dan perancangan produk yang akan dihasilkan.
2. Seleksi dan perancangan proses dan peralatan.
Setelah produk ini didesain, maka kegiatan yang harus dilakukan untuk merealisasikan usaha untuk menghasilkannya adalah menentukan jenis proses yang akan dipergunakan serta peralatannya.
3. Pemilihan lokasi dan size perusahaan dan unit produksi.
Kelancaran produksi dan operasi perusahaan sangat dipengaruhi oleh kelancaran mendapatkan sumber-sumber bahan dan masukan. Serta ditentukan pula oleh kelancaran dan biaya penyampaian yang dihasilkan berupa barang jadi atau jasa ke pasar.
4. Rancangan tata letak dan arus kerja dan proses.
Kelancaran dalam proses produksi dan operasi ditentukan pula oleh salah satu faktor yang terpenting didalam perusahaan atau unit produksi, yaitu rancangan tata letak dan arus kerja atau proses.
5. Rancangan tugas pekerja.
Rancangan tugas pekerja merupakan bagian yang integral dari rancangan sistem. Dalam melaksanakan fungsi produksi dan operasi maka organisasi kerja harus disusun, karena organisasi kerja sebagai dasar pelaksanaan tugas pekerja, merupakan alat atau wadah kegiatan yang hendaknya dapat membantu pencapaian tujuan perusahaan.
6. Strategi produksi dan operasi serta pemilihan kapasitas.
Sebenarnya rancangan sistem produksi dan operasi harus disusun dengan landasan strategi produksi dan operasi yang disiapkan terlebih dahulu. Dalam strategi produksi dan operasi harus terdapat pernyataan tentang maksud dan tujuan dari produksi dan operasi, serta misi dan kebijakan – kebijakan dasar

atau kunci untuk lima bidang yaitu proses, kapasitas, persediaan, tenaga kerja dan mutu atau kualitas.

Sedangkan pendapat lain menurut H.A Rusdiana (2014;23) menyatakan ada tiga aspek yang berkaitan dalam ruang lingkup manajemen operasi, yaitu sebagai berikut :

1. Aspek struktural, yaitu aspek yang memperlihatkan konfigurasi komponen yang membangun sistem manajemen operasi dan interasinya satu sama lain.
2. Aspek fungsional, yaitu aspek yang berkaitan dengan manajemen serta organisasi komponen struktural ataupun interaksinya mulai dari perencanaan, penerapan, pengendalian, dan perbaikan agar diperoleh kinerja optimum.
3. Aspek lingkungan , memberikan dimensi lain pada sistem manajemen operasi yang berupa pentingnya memperhatikan perkembangan dan kecenderungan yang terjadi diluar sistem

Berdasarkan pendapat para ahli di atas, dapat disimpulkan bahwa ruang lingkup manajemen operasi meliputi aktivitas – aktivitas persiapan yang dilakukan di dalam suatu perusahaan mulai dari penyeleksian dan perancangan produk yang akan dihasilkan untuk mencapai tujuan perusahaan.

Fungsi dan Sistem Manajemen Operasi

Setelah memahami batasan manajemen operasional, maka peneliti menyajikan pengertian fungsi manajemen operasi agar lebih jelas. Berikut fungsi manajemen operasi menurut para ahli yaitu :

Menurut Sofjan Assauri (2008;34-35) empat fungsi terpenting dalam manajemen operasi adalah :

1. Proses pengolahan
Merupakan metode atau teknik yang digunakan untuk pengolahan masukan (input).
2. Jasa - jasa penunjang
Merupakan sarana yang berupa pengorganisasian yang perlu untuk penetapan teknik dan metode yang akan dijalankan, sehingga proses pengolahan dapat dilaksanakan secara efektif dan efisien.
3. Perencanaan
Merupakan penetapan keterkaitan dan pengorganisasian dari kegiatan produksi dan operasi yang akan dilakukan dalam suatu dasar waktu atau periode tertentu.
4. Pengendalian dan pengawasan
Merupakan fungsi untuk menjamin terlaksananya kegiatan sesuai dengan yang direncanakan, sehingga maksud dan tujuan penggunaan dan pengolahan masukan (input) pada kenyataannya dapat dilaksanakan.

Menurut Schroedder, Goldstein dan Rungtusanatham (2013;5) manajemen operasi memiliki tiga fungsi yaitu :

1. *Decision. Decision making is important element of operation management. It is natural to focus on decision making as a central theme in operation. There are four major decision responsibilities of operation management : process, quality, capacity, and inventory.*
2. *Function. Operation is a major function in any organization in general, operations refer to the function that produces good or service.*
3. *Process.operation managers plan and control the transformation process and it's interface in organization as well as across the supply chain. This process view provides common ground for defining service and manufacturing operation as transformation process and is a powerful basis for the design and analysis of operation in an organization and across the supply chain.*

Sedangkan menurut Slack, Chambers, dan Johnston (2010;4) tiga fungsi manajemen operasional di dalam organisasi yang penting, antara lain:

1. *The marketing function – Which is responsible for communicating the organization's product and service to its markets in order to generate customer requests for service;*
2. *The product/ service development function – Which is responsible for creating new and modified products and services in order to generate future customer requests for service;*
3. *The operations function – which is responsible for fulfilling customer request for service through the production and delivery of product and service*

Dari definisi – definisi di atas dapat penulis simpulkan bahwa fungsi manajemen operasi pada dasarnya membantu dalam membuat keputusan berdasarkan permintaan dan masalah yang terjadi, mendesign produk maupun jasa, dan menentukan proses yang akan dilakukan sehingga produk/ jasa dapat dihasilkan berdasarkan permintaan pasar dan masalah yang terjadi serta menyesuaikan dengan organisasi lainnya.

Strategi Lokasi

Dasar pemikiran mendirikan perusahaan adalah memperoleh keuntungan untuk kelestarian hidup perusahaan dapat dipertahankan. Untuk itu perusahaan memerlukan tempat (*location*) untuk melaksanakan sistem operasional yang menunjang tujuan perusahaan. Dalam menentukan lokasi perusahaan, manajer perlu mempertimbangkan berbagai faktor seperti kedekatan terhadap pasar, kemudian mendapatkan bahan baku, rendahnya biaya tenaga kerja, rendahnya biaya

transportasi dan lain – lain. Menurut Aulia Ishak dalam bukunya (2010;126) penentuan lokasi yang tepat akan mempengaruhi kemampuan perusahaan dalam :

- Melayani konsumen dengan memuaskan
- Mendapatkan bahan – bahan mentah yang cukup dan kontinyu dngan harga yang layak/memuaskan
- Mendapatkan tenaga kerja yang cukup
- Memungkinkan perluasan perusahaan di kemudian hari

Lokasi merupakan salah satu faktor penting bagi perusahaan karena dapat mempengaruhi perkembangan dan kelangsungan hidup perusahaan. Terdapat dua hal penting yang mendasari pemilihan lokasi, yaitu merupakan komitmen jangka panjang dan berpengaruh terhadap biaya operasi dan pendapatan. Lokasi memiliki dampak yang besar pada keseluruhan risiko dan laba perusahaan. Sebagai contoh, bergantung pada produk dan tipe produksi atau jasa ikut berperan, biaya transportasi sendiri dapat memiliki total sebanyak 25% dari harga jual produk. Hal ini, satu perempat dari total pendapatan perusahaan mungkin diperlukan untuk menutup ongkos kirim bahan mentah yang datang dan produk jadi yang keluar. Biaya lainnya yang mungkin dipengaruhi oleh lokasi meliputi pajak, upah, biaya bahan mentah, biaya sewa, ketepatan waktu penyampaian produk, keterkaitan informasi pasar yang berkaitan dengan bahan baku untuk kelancaran produksi. Ketika seluruh biaya dipertimbangkan, lokasi akan mengubah total biaya operasional sebanyak 50%.

Keputusan lokasi sering bergantung pada tipe bisnis. Untuk keputusan lokasi industri strategi biasanya adalah meminimalkan biaya, meskipun inovasi dan kreativitas juga penting. Bagi organisasi ritel dan jasa profesional, strategi dipusatkan dalam memaksimalkan pendapatan serta hubungan lokasi dan penerimaan akan sangat dipengaruhi oleh jarak yang mudah dijangkau oleh semua golongan konsumen. Strategi lokasi gudang bahkan oleh kombinasi dari biaya dan pengiriman. Tujuan dari strategi lokasi adalah untuk memaksimalkan keuntungan lokasi bagi perusahaan.

Lokasi merupakan pendorong biaya dan pendapatan maka lokasi sering kali memiliki kekuasaan untuk membuat atau mematahkan strategi bisnis perusahaan. Penentuan lokasi harus dilakukan melalui analisis yang seksama serta pertimbangan yang logis.

Lokasi merupakan suatu benda atau suatu gejala dalam ruang yang dapat menjelaskan dan dapat memberikan kejelasan pada benda atau gejala geografi yang bersangkutan secara lebih jauh lagi.

Di dalam Buku Ekonomi Regional karya D.S. Priyarsono terdapat teori – teori lokasi menurut beberapa tokoh (dalam Sofa, 2008) Losch mengatakan bahwa “lokasi penjual sangat berpengaruh terhadap jumlah konsumen yang dapat digarapnya.

Semakin jauh dari tempat penjual, konsumen semakin enggan membeli karena biaya transportasi untuk mendatangi tempat penjual semakin mahal.” Menurut Isard “lokasi merupakan penyeimbang antara biaya dengan pendapatan yang dihadapkan pada suatu situasi ketidakpastian yang berbeda – beda. Isard menekankan pada faktor – faktor jarak, aksesibilitas dan keuntungan aglomerasi sebagai hal utama dalam mengambil keputusan lokasi.”

Lokasi menurut Rambat Lupiyoadi (2009;42) berhubungan dengan di mana perusahaan harus bermarkas dan melakukan operasi atau kegiatannya.

Di dalam buku Manajemen Operasi karangan H. A. Rusdiana (2014;248) terdapat beberapa pengertian lokasi menurut para ahli yaitu :

Menurut Basu Swasta dan Irawan (2014;248) lokasi adalah letak atau toko pengecer di daerah yang strategis sehingga dapat memaksimumkan laba.

Menurut Pontas M. Pardede (2014;248) lokasi atau tempat kedudukan perusahaan adalah letak geografis bangunan, mesin – mesin, dan peralatan yang dimiliki perusahaan yang digunakan untuk mengolah berbagai jenis sumber daya dalam menghasilkan barang – barang dan atau jasa.

Berdasarkan definisi – definisi diatas, maka penulis menyimpulkan bawa lokasi merupakan bentuk fisik atau tempat dari suatu usaha dimana perusahaan beroperasi dan menghasilkan barang atau jasa serta pemilihan suatu lokasi perusahaan harus memperhatikan faktor – faktor yang mendukung perusahaan tersebut.

Faktor – Faktor yang Mempengaruhi Keputusan Lokasi

Menurut Heizer dan Render (2015;384) faktor – faktor yang mempengaruhi keputusan pemilihan lokasi adalah sebagai berikut :

1. Produktivitas Tenaga Kerja

Saat memutuskan sebuah lokasi, manajemen mungkin tergiur dengan tingkat upah yang rendah pada suatu daerah. Namun, tingkat upah tidak dipertimbangkan oleh mereka sendiri, manajemen harus mempertimbangkan pula produktivitasnya. Pekerja dengan pelatihan yang buruk, edukasi yang buruk, atau perilaku kerja yang buruk tidak menjadi pembeli yang baik bahkan pada upah yang rendah. Demikian pula, pekerja yang tidak dapat atau tidak akan konsisten dalam bekerja tidak memberikan kebaikan bagi organisasi walaupun upahnya rendah.

2. Nilai Tukar Mata Uang dan Risiko Mata Uang

Meskipun tingkat upah dan produktivitas akan membuat suatu negara terlihat ekonomis, tetapi nilai tukar mata uang yang tidak menyenangkan akan meniadakan tabungan. Kadangkala, perusahaan dapat mengambil keuntungan atas nilai tukar mata uang khususnya dengan merelokasi atau mengespor ke

negara lain. Namun, nilai mata uang asing terus – menerus meningkat dan menurun dalam sebagai besar negara.

3. Biaya

Biaya lokasi dapat dibagi menjadi 2 kategori, yaitu :

- a. Biaya nyata (*tangible costs*), adalah biaya – biaya yang dapat diidentifikasi langsung dan dihitung secara tepat. Biaya nyata meliputi biaya layanan umum, tenaga kerja, bahan baku, pajak, penyusutan, serta biaya lain yang dapat diidentifikasi oleh oleh departemen akuntansi dan pihak manajemen.
- b. Biaya tidak nyata (*intangible costs*), adalah biaya yang kurang dapat dihitung kuantitasnya dengan mudah. Biaya tidak nyata meliputi mutu pendidikan, fasilitas transportasi umum, perilaku komoditas mengenai industri dan perusahaan, dan kualitas serta perilaku karyawan yang produktif. Selain itu biaya tidak nyata meliputi variabel kualitas hidup seperti, iklim dan kelompok olahraga yang mempengaruhi proses rekrutmen pekerja.

4. Risiko Politik, Nilai dan Budaya

Risiko politik dihubungkan dengan perilaku nasional, negara bagian, pemerintah setempat mengenai properti swasta dan intelektual, penetapan wilayah dan stabilitas pekerjaan akan berfluktuasi. Posisi pemerintah pada saat keputusan lokasi dibuat tidak akan abadi. Salah satu tantangan terbesar dalam keputusan operasional global adalah berurusan dengan budaya dari negara lainnya. Variasi budaya dalam ketepatan waktu oleh para pekerja dan pemasok membuat perbedaan dalam produksi dan jadwal pengiriman. Penyusunan dan bentuk korupsi lainnya. Manajer operasional harus menghadapi tantangan yang signifikan ketika membangun rantai pasokan yang efektif lintas budaya.

5. Kedekatan dengan Pangsa Pasar

Bagi banyak perusahaan, penempatan lokasi dekat dengan konsumennya sangat penting. Terutama perusahaan jasa seperti apotek, restoran, pengiriman barang, atau tukang potong rambut, menemukan bahwa kedekatan dengan pangsa pasar merupakan faktor penentuan lokasi yang sangat penting.

6. Kedekatan dengan Para Pesaing

Baik perusahaan manufaktur dan jasa kedua – duanya juga ingin lokasi dekat dengan para pesaing. Kecenderungan ini, dinamakan dengan pengelompokan (*clustering*), sering terjadi ketika sumber daya utama ditemukan dalam kawasan tersebut. Sumber daya ini meliputi sumber daya alam, sumber daya informasi, sumber daya ventura modal dan sumber daya keterampilan.

Menurut Fandy Tjiptono (2012;81) fleksibilitas sebuah lokasi merupakan ukuran sejauh mana sebuah layanan mampu bereaksi terhadap situasi perekonomian yang berubah. Keputusan pemilihan lokasi berkaitan intensif, karena itu penyedia layanan harus benar – benar mempertimbangkan, menyeleksi dan memilih lokasi yang responsif terhadap kemungkinan perubahan ekonomi, demografis, budaya,

persaingan dan peraturan dimasa mendatang. Pemilihan tempat atau lokasi fisik memerlukan pertimbangan yang cermat terhadap faktor – faktor sebagai berikut :

1. Akses, misalnya lokasi yang dilalui atau mudah dijangkau sarana transportasi umum,
2. Visibilitas, yaitu lokasi atau tempat yang dapat dilihat dengan jelas dari jarak pandang normal
3. Lalu lintas (traffic), menyangkut dua pertimbangan utama yaitu :
 - Banyaknya orang yang melintas bisa memberikan peluang besar terhadap terjadinya impulse buying, yaitu keputusan pembelian yang sering kali terjadi spontan, tanpa perencanaan, dan/atau tanpa melalui usaha – usaha khusus
 - Kepadatan lalu – lintas bisa pula menjadi hambatan, misalnya terhadap layanan kepolisian, pemadam kebakaran atau ambulans.
4. Tempat parkir yang luas, nyaman dan aman baik untuk kendaraan roda dua maupun roda empat.
5. Ekspansi, yaitu tersedia tempat yang cukup luas untuk perluasan usaha dikemudian hari.
6. Lingkungan, yaitu daerah sekitar yang mendukung layanan yang ditawarkan.
7. Kompetisi, yaitu lokasi pesaing. Dalam sejumlah industri ada kecenderungan perusahaan sejenis menempati lokasi berdekatan.

Menurut Manahan P. Tampubolon (2014;168) sebelum perencanaan lokasi dibuat, terlebih dahulu harus diadakan penelitian dan peninjauan situasi lokasi yang akan dipilih. Dalam hal ini perlu diperhatikan adalah :

1. Jarak dari lokasi ke sumber bahan baku, maupun ke pasar penjualan produk. Dalam memperhatikan jarak ini, kaitannya tidak saja ditujukan kepada jarak yang dekat atau tidak yang menimbulkan ongkos angkutnya, tetapi harus memperhatikan juga jenis, sifat – sifat bahan baku maupun produk yang di produksi
2. Sumber – sumber yang diperlukan untuk pelaksanaan sistem operasional, seperti:
 - Lahan untuk bangunan (kantor dan pabrik), bagaimana jenis dan harga?
 - Bahan penolong dan pembantu, didalam melaksanakan sistem operasional
 - Tenaga kerja, bagaimana kualitas dan kuantitasnya
 - Fasilitas transportasi dan komunikasi yang ada dan tersedia
3. Kondisi lingkungan yang dapat menunjang efektivitas dan efisiensi serta kelancaran sistem operasional
4. Aspek – aspek penunjang tingkat kehidupan seperti iklim, perumahan, tempat ibadah, tempat rekreasi, perbelanjaan, sekolah dan lain lain.

Berdasarkan penjelasan di atas dapat disimpulkan bahwa faktor – faktor yang mempengaruhi lokasi adalah biaya, kedekatan dengan pangsa pasar, kedekatan dengan para pesaing, dan lingkungan.

Metode Evaluasi Alternatif Lokasi

Menurut Heizer dan Render (2015;388) ada beberapa metode yang dapat digunakan dalam penentuan dan pemilihan lokasi suatu perusahaan, baik untuk kebutuhan industri manufaktur maupun jasa pelayanan. Empat metode utama digunakan untuk memecahkan permasalahan lokasi: metode pemeringkatan faktor, analisis biaya – volume, metode pusat gravitasi dan metode transportasi.

1. Metode Pemeringkatan Faktor

Terdapat banyak faktor, baik kualitatif maupun kuantitatif, untuk mempertimbangkan dalam pemilihan lokasi. Pemeringkatan faktor memberikan suatu landasan rasional dalam menganalisa dengan cara memberikan bobot terhadap faktor faktor yang perlu dipertimbangkan dalam pemilihan lokasi. Beberapa faktor ini sangat penting daripada yang lainnya sehingga para manajer dapat menggunakan pembobotan untuk membuat proses keputusan lebih objektif. Metode pemeringkatan faktor (*factor rating method*) terkenal bermacam – macam faktor yang banyak, dari edukasi hingga rekreasi hingga tenaga kerja terampil, dapat dimasukkan secara objektif.

Metode pemeringkatan faktor mempunyai 6 langkah sebagai berikut :

1. Kembangkan daftar faktor yang relevan dinamakan kunci keberhasilan.
2. Berikan bobot pada masing – masing faktor untuk mencerminkan pentingnya dalam tujuan perusahaan secara relatif.
3. Kembangkan skala untuk tiap – tiap faktor (misalnya, 1 hingga 10 atau 1 hingga 100 poin).
4. Memiliki skor manajemen pada masing – masing lokasi untuk tiap – tiap faktor dengan menggunakan skala dalam langkah 3.
5. Gandakan skor oleh bobot untuk tiap – tiap faktor dan total skor untuk tiap – tiap lokasi.
6. Buatlah rekomendasi didasarkan pada skor poin maksimum, mempetimbangkan hasil dari pendekatan kuantitatif lainnya pula.

Ketika keputusan sensitif bagi perubahan minor, analisis lebih lanjut dari pembobotan dan poin yang diberikan akan tepat. Alternatifnya, manajemen dapat menyimpulkan bahwa faktor tidak berwujud ini bukan kriteria yang tepat dimana untuk mendasari keputusan lokasi. Oleh karena itu, para manajer menempatkan bobot yang utama pada aspek keputusan yang lebih kuantitatif.

Tabel 3
Contoh Metode Pemeringkatan Faktor Untuk Memperluas
Theme Park Five Flags di Florida

| Faktor Kunci Keberhasilan | Bobot | SKOR (1-100) | | | |
|----------------------------|-------------|--------------|---------|-------------|-------------|
| | | Perancis | Denmark | Perancis | Denmark |
| Ketersediaan tenaga kerja | 0,25 | 70 | 60 | 17,5 | 15,0 |
| Rasio orang terhadap mobil | 0,05 | 50 | 60 | 2,5 | 3,0 |
| Pendapatan perkapita | 0,10 | 85 | 80 | 8,5 | 8,0 |
| Struktur pajak | 0,39 | 70 | 70 | 29,3 | 27,3 |
| Pendidikan dan kesehatan | 0,21 | 60 | 70 | 12,6 | 14,7 |
| Total | 1,00 | | | 70,4 | 68,0 |

Sumber data : Heizer dan Render (2015)

2. Analisis Biaya – Volume Lokasi

Analisis biaya volume lokasi adalah teknik untuk membuat perbandingan ekonomi dari alternatif lokasi. Dengan mengidentifikasi biaya tetap dan variabel serta menggambar grafiknya untuk masing – masing lokasi, manajer dapat menentukan yang manakah yang memberikan biaya terendah. Analisis biaya volume dapat dilakukan secara matematis atau grafik. Pendekatan grafik memiliki keuntungan untuk menyediakan kisaran volume atas masing – masing lokasi mana yang lebih disukai. Tiga langkah untuk melakukan analisis biaya volume lokasi adalah sebagai berikut ;

1. Menentukan biaya tetap dan variabel untuk tiap lokasi
2. Memplot biaya untuk tiap – tiap lokasi dengan biaya pada sumbu verikal dari grafik dan volume tahunan pada sumbu horizontal.
3. Memilih lokasi yang memiliki total biaya terendah untuk volume produksi yang diharapkan.

Untuk sebuah analisis biaya, dihitung total biaya untuk masing – masing lokasi

$$\text{Total Biaya} = FC + v.Q$$

Keterangan :

FC= Biaya tetap (fixed cost)

v = Biaya variabel perunit

Q = Kuantitas atau volume hasil

3. Metode Pusat Gravitasi

Metode pusat gravitasi adalah teknik matematika yang digunakan untuk menemukan lokasi pusat distribusi yang akan meminimalkan biaya distribusi yang akan meminimalkan biaya distribusi. Metode ini memperhitungkan lokasi pasar, volume barang yang dikirimkan kepada pasar tersebut dan biaya pengiriman dalam menemukan lokasi terbaik untuk pusat distribusi. Langkah pertama dalam metode sentra gravitasi adalah menempatkan lokasi pada sistem titik koordinat. Asal dari sistem koordinat dan skala yang digunakan adalah titik awal acak, hanya sepanjang jarak relatif yang disajikan dengan benar.

$$\text{Koordinat } \chi \text{ pusat gravitasi } = \frac{\sum \square\square\square\square}{\sum \square\square}$$

$$\text{Koordinat } \gamma \text{ pusat gravitasi } = \frac{\sum \square\square\square\square}{\sum \square\square}$$

Dimana :

$\square\square$ = koordinat lokasi

$\square\square$ = koordinat lokasi i

\square_i = jumlah barang yang dipindahkan ke atau dari lokasi i

Metode pusat gravitasi mengasumsikan bahwa biaya secara langsung proposional bagi keduanya jarak dan volume yang dikirimkan. Lokasi yang ideal adalah yang meminimalkan jarak yang tertimbang diantara gudang dan gerai retailnya, dimana jarak yang tertimbang oleh jumlah kontainer yang dikirimkan.

4. Model Transportasi

Tujuan dari model transportasi adalah untuk menentukan pola pengiriman terbaik dari beberapa poin penawaran (sumber daya) kepada beberapa poin permintaan (tujuan) dengan demikian dapat meminimalkan total produksi dan biaya transportasi setiap perusahaan dengan jaringan poin penawaran dan permintaan meghadap permasalahan seperti itu. Meskipun teknik program linear dapat digunakan untuk memecahkan tipe permasalahan ini, dengan lebih efisien, algoritme yang memiliki tujuan khusus telah dikembangkan untuk penerapan transportasi. Model transportasi menemukan solusi yang awalnya layak dan kemudia melakukan perkembangan setahap demi setahap hingga solusi optimal dicapai

Beberapa faktor yang harus diperhatikan dalam metode transportasi adalah sebagai berikut :

1. Kapasitas pabrik sebagai sumber
2. Kapasitas permintaan di wilayah pemasaran atau gudang sebagai tempat tujuan
3. Biaya produksi masing – masing pabrik
4. Biaya distribusi dari tempat asal ke tempat tujuan

Pada minimisasi biaya didapati fungsi tujuan berikut :

Meminimumkan TC :

$$\sum_{i=1}^n x_{i1} c_{i1} + \sum_{i=1}^n x_{i2} c_{i2} + \dots + \sum_{i=1}^n x_{in} c_{in} = \sum_{i=1}^n x_{in} c_{in}$$

Dimana X_{ij} menunjukkan jumlah produk yang dialokasikan dari sumber tujuan J dan C_{ij} menunjukkan biaya satuan angkutan produk atau bahan dari sumber ke $-i$ ke tujuan ke- j .

Aplikasi metode transportasi akan meliputi pemecahan permasalahan seperti :

1. Penetapan suplai yang cukup untuk beberapa lokasi tujuan dari beberapa sumber dengan tingkat biaya minimum
2. Pemilihan lokasi untuk fasilitas – fasilitas baru agar memenuhi kebutuhan pasar yang akan datang
3. Penetapan berbagai macam bentuk/sumber produksi untuk memenuhi kapasitas produksi sesuai dengan permintaan yang akan datang

Strategi Lokasi Jasa

Analisis lokasi sektor industri berfokus pada meminimalkan biaya, sedangkan dalam sektor jasa adalah untuk memaksimalkan pendapatan. Hal ini disebabkan oleh perusahaan manufaktur menemukan bahwa biaya pada pokoknya cenderung bervariasi diantara lokasi, sementara untuk perusahaan jasa menemukan bahwa lokasi sering kali memiliki lebih banyak dampak pada pendapatan daripada biaya. Hal ini berarti bahwa fokus lokasi bagi perusahaan jasa menjadi untuk menentukan volume konsumen dan pendapatan.

Menurut Heizer dan Render (2015;393) terdapat 8 faktor yang menentukan volume dan pendapatan bagi perusahaan jasa sebagai berikut :

1. Daya beli konsumen pada area yang dituju
2. Jasa dan gambaran sesuai dengan demografis konsumen pada area yang dituju
3. Persaingan didalam area
4. Kualitas persaingan
5. Keunikan dari lokasi perusahaan dan para pesaingnya
6. Kualitas fisik dari tempat fasilitas dan bisnis disekitarnya

Menurut Tampubolon P. Manahan (2014:179-180) dalam menentukan strategi lokasi usaha jasa atau pelayanan, yang sangat penting diperhatikan adalah :

1. Kemampuan membeli dari gambaran di lokasi pelanggan
2. Pelayanan dan yang sesuai dengan gambaran di lokasi pelanggan
3. Persaingan yang ada dilokasi pelanggan
4. Kualitas persaingan
5. Keunikan yang ada dari pesaing
6. Kualitas fisik dan fasilitas yang berkaitan dengan bisnis yang ada kebijakan operasional dari pesaing
7. Kualitas manajemen pesaing

Apabila kondisi dapat diidentifikasi dan dikelola secara baik di dalam menghadapi persaingan, maka penentuan strategi lokasi untuk usaha jasa ditentukan.

Metode analisis lokasi tidak ada yang dapat dengan tepat menentukan lokasi suatu usaha jasa. Meskipun pemilik usaha telah berusaha menentukan lokasi suatu usahanya dengan menggunakan metode seoptimal mungkin, namun permasalahan yang tidak terduga dapat datang secara tiba – tiba pada lokasi usaha yang telah dipilih, misalnya peraturan tempat usaha, ketersediaan air, pembuangan limbah, suplay tenaga kerja, biaya transportasi, peraturan pajak, penerimaan masyarakat sekitar dan sebagainya yang dapat mempengaruhi jalannya kegiatan bbisnis. Oleh karea itu, pemilihan lokasi usaha jasa sebaiknya memilih lokasi yang memiliki resiko lokasi yang paling kecil. Salah satu cara memilih lokasi usaha yang baik adalah dengan mengikuti proses pemilihan sistematis.

Menurut Stevenson dan Choung (2014:421) prosedur umum dalam membuat keputusan mengenai lokasi biasanya terdiri atas langkah – langkah sebagai berikut:

1. Memutuskan kriteria apa yang digunakan untuk mengevaluasi alternatif lokasi, seperti pendapatan yang meningkat atau jasa masyarakat.
2. Mengidentifikasi faktor – faktor penting seperti lokasi pasar atau bahan baku
3. Mengembangkan alternatif lokasi
 - a. Mengidentifikasi wilayah umum dari sebuah lokasi
 - b. Mengidentifikasi sejumlah kecil alternatif masyarakat
 - c. Mengidentifikasi alternatif tempat di antara masyarakat
4. Mengevaluasi alternatif dan membuat pilih

Tabel 4
Perbandingan Strategi Lokasi Jasa dan Industri

| JASA/RITEL/PROFESIONAL FOKUS PADA PENDAPATAN | MEMPRODUKSI BARANG FOKUS PADA BIAYA |
|---|---|
| Fokus pendapatan Demografi, usia, pendapatan, pendidikan Populasi/penggambaran area Kompetisi Volume/lalu lintas Akses/parkir pelanggan | Fokus biaya Sarana/transportasi Ketersediaan energi/biaya Biaya/ketersediaan/kemampuan buruh Biaya bangunan |
| Teknik | Teknik |
| Model regresi untuk menentukan pentingnya faktor yang bermacam-macam, metode pemeringkatan faktor, perhitungan lalu lintas, analisis demografi area yang dituju, analisis daya beli area, metode sentra gravitasi, sistem informasi geografis | Metode transportasi metode pemeringkatan faktor, analisis biaya volume lokasi, diagram garis silang |
| Asumsi : Lokasi adalah faktor penentu utama pendapatan permasalahan kontak konsumen yang tinggi adalah penting. | Asumsi : Lokasi adalah faktor penentu biaya yang utama, fokus pada biaya yang dapat diidentifikasi, biaya tidak berwujud dapat dievaluasi |

Sumber data : Heizer dan Render (2015)

Dari tabel diatas menjelaskan bahwa pemilihan lokasi usaha jasa lebih memilih lokasi yang dekat dengan konsumen dengan mempertimbangkan keadaan lalu lintas, akses jalan dan tempat parkir. Usaha jasa memilih lokasi usaha yang sestrategis mungkin karena lokasi merupakan penentu utama pendapatan. Sedangkan strategi lokasi usaha manufaktur dimana lokasi merupakan penentu utama biaya, karena pemilihan lokasi usaja akan mempengaruhi biaya transportasi bahan mentah dan biaya pengiriman produk jadi.

Biaya Transportasi

Biaya dalam pelaksanaan distribusi sangat perlu dipertimbangkan oleh perusahaan, salah satu biaya yang perlu diperhatikan adalah biaya transportasi, berikut ni pengertian biaya transportasi menurut beberapa ahli :

Menurut Weber dalam Rusdiana (2014:254) biaya transportasi merupakan faktor pertama dalam menentukan lokasi, sedangkan faktor lainnya merupakan faktor

yang dapat memodifikasi lokasi. Dengan demikian, titik terendah biaya transportasi adalah titik yang menunjukkan biaya minimum untuk angkutan bahan baku dan distribusi hasil produksi.

Menurut Sudaryono (2016;240) biaya transportasi merupakan biaya terbesar dalam keseluruhan biaya distribusi fisik yang dihadapi banyak manufaktur. Jadi Biaya transportasi merupakan faktor utama yang harus diperhatikan dalam memilih lokasi.

Menurut Siswanto (2007;57) biaya transportasi adalah biaya yang dikeluarkan perusahaan untuk transportasi dan pendistribusian barang atau jasa sehingga sampai ke tangan konsumen

Berdasarkan pendapat para ahli diatas maka dapat disimpulkan bahwa biaya transportasi merupakan biaya yang dikeluarkan untuk melakukan proses transportasi dan faktor penting dalam biaya pelaksanaan distribusi sebuah perusahaan.

Kajian Penelitian Terdahulu

Hingga saat ini, penelitian mengenai masalah lokasi PT. Speedmark Logistik Indonesia belum ada, tetapi dalam mengkaji penentuan lokasi di PT. Speedmark Logistik Indonesia perlu dilakukan pengkajian dari hasil penelitian terdahulu khususnya penelitian – penelitian yang memiliki kesamaan objek penelitian atau kesamaan topik penelitian yaitu penentuan lokasi.

Tabel 5
Penelitian Terdahulu

| No | Peneliti | Judul Penelitian | Variabel Penelitian | Hasil Penelitian |
|----|----------------------------|--|------------------------------|---|
| 1 | Jelita Wunadi Putri (2009) | Analisis Strategi Lokasi dan Tata Letak Kantor Pada PT. Bajika Express | Lokasi dan Tata Letak Kantor | Berdasarkan hasil evaluasi alternatif lokasi untuk kantor menurut metode pemeringkatan faktor adalah di wilayah Pulomas, Jakarta Timur dengan nilai skor sebesar 6.9 . Berikut faktor yang menjadi pertimbangan dalam pemilihan lokasi yaitu biaya sewa, biaya beli bangunan, biaya keamanan, kepadatan lalu lintas, kedekatan dengan gudang, lahan parkir kendaraan, dan |

| | | | | |
|---|-------------------------------|---|------------|--|
| | | | | <p>struktur tanah. Untuk tata letak kantor menghasilkan beberapa kesimpulan yaitu 1) ruang operasional sebaiknya sangat perlu diletakkan berdekatan dengan ruang marketing, customer service dan ruang pengepakan dan penimbangan, 2) pintu masuk kantor sebaiknya tidak perlu diletakkan berdekatan dengan pusat arsip atau peralatan fotocopy, 3) pintu masuk kantor dan ruang pengepakan dan penimbangan sebaiknya sangat perlu diletakkan saling berdekatan satu sama lain dan 4) ruang accounting tidak penting diletakkan berdekatan dengan ruang operasional, ruang marketing, customer service, pintu masuk kantor dan ruang pengepakan dan penimbangan.</p> |
| 2 | Azhrina Nadia Mahendra (2014) | Analisis Lokasi Hub Optimal Pada Perusahaan Kargo : PT. TEU | Lokasi Hub | <p>Berdasarkan hasil penelitian faktor faktor yang mempengaruhi penentuan lokasi fasilitas hub adalah infrastruktur, kedekatan dengan pasar, ketersediaan lahan, dukungan pemerintah dan industri, ketersediaan tenaga kerja serta jumlah muatan dan jarak. Selain itu kepadatan penduduk juga menjadi salah satu pertimbangan dalam menentukan lokasi hub.</p> |

| | | | | |
|---|------------------------------|--|---------------|--|
| | | | | Dengan menggunakan model Olivares Benitez et al (2012), penelitian ini memberikan suatu standar jelas dalam menentukan lokasi suatu fasilitas dalam penelitian ini fasilitas hub. Model tersebut menyimpulkan bahwa lokasi yang meminimumkan total biaya keseluruhan di PT TEU adalah lokasi fasilitas hub di Pulo Gadung dengan total biaya Rp 102.941.368. |
| 3 | Alvandi Wahyu Nugroho (2016) | Pemilihan Lokasi Kantor Menggunakan Metode Analytical Hierarchy Process (AHP) (Studi Kasus : PT . Monang Sianipar Abadi Surakarta) | Lokasi Kantor | Berdasarkan hasil penelitian dalam keputusan lokasi yang paling baik dalam penentuan lokasi kantor yaitu di Pawulan, Colomadu karena mempunyai total prioritas global tertinggi, yaitu 0,638 dengan kriteria kriteria yang telah ditetapkan, yaitu jarak dengan gudang utama, kemudahan akses oleh pelanggan, luas bangunan dan ketersediaan sarana dan prasarana. Namun, lokasi tersebut memiliki kekurangan yaitu jaraknya yang cukup jauh dari gudang utama sehingga dapat ditambahkan solusi dengan melakukan penambahan armada untuk pengiriman barang. |
| 4 | Deiya Caesar Aldenia | Penggunaan Metode Center Of Gravity Dalam Penentuan | Lokasi Gudang | Dari hasil perhitungan dengan menggunakan metode center of gravity |

| | | | |
|--|--|---|--|
| | | <p>Lokasi Gudang Terhadap Meminimkan Biaya Transportasi Pada PT Elang Perdana Tyre Industry</p> | <p>maka dapat di tentukan lokasi gudang baru dengan titik koordinat $X = 122$, $Y = 22$, yang berlokasi di Solo. Maka dengan menggunakan metode center of gravity dapat diketahui lokasi gudang terletak di Solo berpengaruh pada perubahan jarak maupun biaya transportai. Adapun perubahan tersebut sebagai berikut ; Jarak antar Bogor – Bandung dan Solo – bandung dengan selisih - 350km, dengan selisih biaya Rp. 700.000, jarak antara Bogor – Semarang dan Solo- Semarang dengan selisih 380km, dengan selisih biaya Rp. 1.250.000, jarak antara Bogor- Surabaya dan Solo – Surabaya dengan selisih 450km dengan selisih biaya Rp. 1.450.000, jarak antara Bogor – Madiun dan Solo – Madiun dengan selisih 650km dengan biaya transportasi Rp. 2.200.000</p> |
|--|--|---|--|

Kerangka Berpikir dan Konstelasi Penelitian

Lokasi adalah letak atau toko pengecer di daerah yang strategis sehingga dapat memaksimumkan laba. (H.A. Rusdiana, 2014) Organisasi perlu membuat keputusan mengenai lokasi untuk berbagai alasan. Keputusan lokasi sering bergantung pada tipe bisnis. Bagi organisasi jasa profesional, strategi dipusatkan dalam memaksimalkan pendapatan. Lokasi merupakan pendorong biaya dan pendapatan, lokasi sering kali memiliki kekuasaan untuk membuat atau mematahkan strategi perusahaan. Lokasi yang strategis adalah wilayah penempatan operasi produksi sebuah perusahaan yang

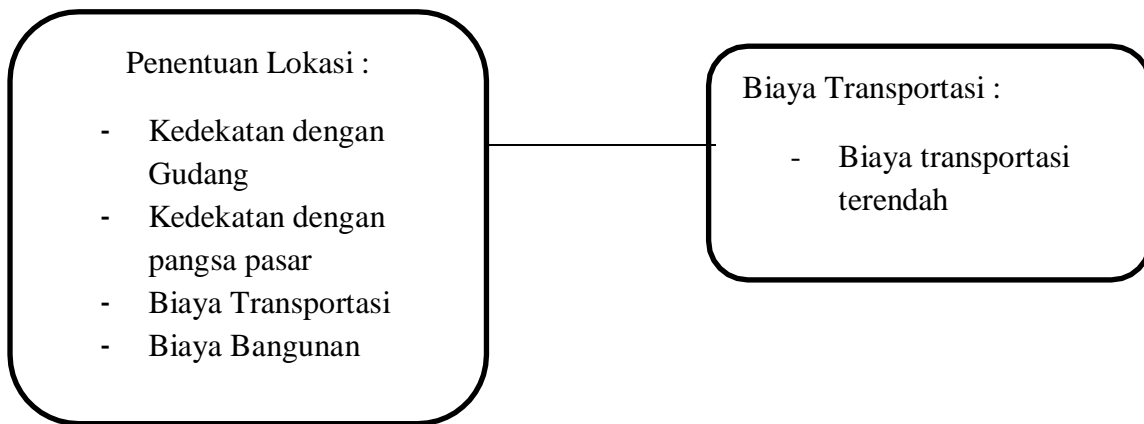
dapat memberikan keuntungan maksimal terhadap perusahaan tersebut karena tujuan dari strategi lokasi secara garis besar adalah memaksimalkan keuntungan dari lokasi bagi perusahaan. Keuntungan lokasi termasuk efisiensi waktu, citra perusahaan, biaya yang minimum, pendapatan dan kredibilitas. (M. Syamsul Ma'arif dan Hendri Tanjung, 2007)

Kesuksesan suatu perusahaan jasa sangat dipengaruhi oleh lokasinya. Dalam memilih lokasi usaha, pemilik usaha harus mempertimbangkan faktor – faktor pemilihan lokasi, karena lokasi perusahaan akan berdampak pada kesuksesan perusahaan itu sendiri. Terdapat banyak faktor yang mempengaruhi penentuan lokasi, diantara faktor – faktor tersebut adalah kedekatan dengan gudang, kedekatan dengan pangsa pasar, biaya transportasi dan biaya bangunan. (Manahan P. Tampubolon, 2014). Untuk memperoleh lokasi yang strategis ke empat faktor tersebut harus menjadi pertimbangan perusahaan dalam memilih lokasinya karena akan berpengaruh terhadap kegiatan operasi ke depannya. Usaha jasa merupakan usaha yang berfokus pada pendapatan, oleh karenanya lokasi perusahaan sebisa mungkin mendekat kepada pangsa pasarnya karena dekat dengan pangsa pasar akan membuat perusahaan dapat memberikan pelayanan yang lebih baik kepada para pelanggan serta dapat mempercepat proses pengiriman dan meminimumkan biaya transportasi. Faktor biaya bangunan juga sangat mempengaruhi, bagaimana jenisnya dan bagaimana biayanya, apakah biaya tersebut sesuai dengan anggaran perusahaan atau tidak. Faktor lain yang sama penting yang harus dipertimbangkan adalah biaya transportasi, apabila biaya – biaya tersebut memiliki total 25% dari harga jual produk maka satu per empat dari total pendapatan mungkin diperlukan untuk menutupi biaya tersebut, selain itu jarak dengan gudang juga memungkinkan sebuah perusahaan memperhatikan jarak yang dekat atau jauh agar tidak menimbulkan ongkos angkut yang besar.

Perusahaan perlu melakukan analisis penentuan lokasi sehingga dapat memaksimalkan keuntungan dari lokasi itu sendiri guna meminimumkan biaya, salah satunya yaitu biaya transportasi. Biaya transportasi adalah biaya yang dikeluarkan perusahaan untuk transportasi dan pendistribusian barang atau jasa sehingga sampai ke tangan konsumen. (Siswanto, 2007)

Penentuan lokasi dapat diterapkan dengan metode pemeringkatan faktor, metode ini mempertimbangkan banyak faktor baik kualitatif maupun kuantitatif, yang cenderung berbeda di setiap situasi, tergantung pada kebutuhan masing – masing organisasi. Penilaian faktor memberikan sebuah dasar rasional untuk evaluasi perbandingan diantara alternatif yang memungkinkan pembuat keputusan untuk menggabungkan opini pribadi mereka dengan informasi kuantitatif dalam proses pembuatan keputusan.

Berdasarkan kerangka pemikiran di atas, maka dapat dibuat gambar konstelasi penelitian sebagai berikut



Gambar 1
Konstelasi Penelitian

Hipotesis Penelitian

Berdasarkan landasan teori diatas maka penulis dapat mengemukakan hipotesis sebagai berikut :

1. Penentuan lokasi perusahaan pada PT Speedmark Logistik Indonesia saat ini kurang strategis
2. Biaya transportasi pada PT. Spedmark Logistik Indonesia saat ini cukup tinggi
3. Penggunaan metode pemeringkatan faktor dalam menentukan lokasi perusahaan dapat meminimumkan biaya transportasi.

BAB III

METODE PENELITIAN

Jenis Penelitian

Jenis penelitian yang digunakan dalam penelitian ini adalah penelitian deskriptif (eksploratif) dengan metode penelitian studi kasus yang bertujuan untuk mengumpulkan data dan menguraikan secara menyeluruh dan teliti sesuai dengan masalah yang akan dipecahkan. Teknik penelitian yang digunakan adalah metode pemeringkatan faktor.

Objek, Unit Analisis, dan Lokasi Penelitian

Objek penelitian pada penelitian ini adalah variabel lokasi dengan indikator kedekatan dengan gudang, kedekatan dengan pangsa pasar, biaya transportasi dan biaya bangunan serta variabel biaya transportasi dengan indikator biaya transportasi terendah.

Unit analisis yang digunakan dalam penelitian ini adalah *Group*, sehingga data dan informasi berasal dari (respon) group yang memiliki peran penting di perusahaan terkait dengan permasalahan lokasi yang terjadi di perusahaan pada bagian operasi pada PT. Speedmark Logistik Indonesia di bagian *air freight*.

Lokasi penelitian ini dilakukan pada PT. Speedmark Logistik Indonesia yang merupakan suatu perusahaan yang bergerak dibidang jasa pengiriman barang. PT. Speedmark Logistik Indonesia berlokasi di Jalan Puri Sentra Niaga Kalimalang, Jakarta Timur.

Jenis dan Sumber Data Penelitian

Jenis data yang diteliti adalah jenis data kualitatif dan kuantitatif, yang merupakan data primer dan sekunder. Pengumpulan data primer diperoleh melalui observasi langsung, wawancara, dan penyebaran kuisisioner kepada responden. Data yang dikumpulkan berupa :

1. Data internal organisasi yang meliputi visi, misi dan tujuan organisasi, struktur organisasi, sumber daya manusia secara kualitatif dan kuantitatif.
2. Data eksternal organisasi meliputi penentuan lokasi perusahaan dalam meminimumkan biaya transportasi.

Pengumpulan data sekunder diperoleh melalui studi kepustakaan yang isinya berupa data teori pendukung organisasi. Studi pustaka dilakukan dengan

mengumpulkan data yang diperoleh dari laporan perusahaan atau literature yang dimiliki oleh organisasi baik data internal organisasi atau data eksternal.

Operasionalisasi Variabel

Adapun operasional variabel dalam penelitian ini dapat dijelaskan pada tabel berikut ini :

Tabel 6

Operasionalisasi Variabel

Analisis Penentuan Lokasi Perusahaan Dalam Meminimumkan Biaya Transportasi Pada PT Speedmark Logistik Indonesia

| No | Variabel | Indikator | Ukuran | Skala |
|----|--------------------|--|---|--|
| 1 | Penentuan Lokasi | <ul style="list-style-type: none"> - Kedekatan dengan Gudang - Kedekatan dengan Pangsa Pasar - Biaya Transportasi - Biaya Bangunan | <ul style="list-style-type: none"> - Perhitungan jarak dari lokasi asal ke lokasi tujuan (Km) - Jumlah penduduk yang berada di daerah tersebut (Jumlah Orang) - Biaya yang dikeluarkan untuk transportasi (Rupiah) - Biaya yang dikeluarkan untuk bangunan (Rupiah) | <ul style="list-style-type: none"> - Rasio - Rasio - Rasio - Rasio |
| 2 | Biaya Transportasi | <ul style="list-style-type: none"> - Biaya transportasi terendah | <ul style="list-style-type: none"> - Data diperoleh dari persentase selisih anggaran biaya transportasi keseluruhan dengan realisasi biaya transportasi selama periode tertentu. (Rupiah) | <ul style="list-style-type: none"> - Rasio |

Metode Penarikan Sampel

Penelitian ini menggunakan sampel data terkait faktor – faktor penentuan lokasi perusahaan dan pembobotan dengan menggunakan penarikan sampel

responden dengan menggunakan teknik nonprobabilitas *purposive sampling* dimana anggota populasi tidak memiliki peluang yang sama untuk terpilih menjadi sampel, dengan sengaja menentukan atau memilih responden yang layak sesuai dengan permasalahan yang diteliti. Sampel pada penelitian ini ditujukan kepada lima orang internal perusahaan yang dianggap mempunyai kemampuan dan mengerti terhadap penentuan lokasi perusahaan yang akan diterapkan di PT. Speedmark Logistik Indonesia. Input dalam kuesioner tahap pertama ini menggunakan ukuran ordinal berdasarkan pada tingkat kepentingan faktor – faktor tertentu. Setiap pertanyaan pada kuesioner diberi skala penilaian mulai dari 1 sampai 5 untuk tiap jawaban dari masing – masing pertanyaan. Responden penelitian dijelaskan pada Tabel 4 sebagai berikut :

Tabel 7 Responden Penelitian

| No | Nama Pejabat | Jabatan |
|----|---------------------|-------------------|
| 1 | Saparini Waluyono | Presiden Direktur |
| 2 | Adrian Dwitomo | Direktur |
| 3 | M. Syamsul Arif | General Manager |
| 4 | Indria Permata Sari | Secretary & HRD |
| 5 | Parimin | Operation Manager |

Metode Pengumpulan Data

Metode pengumpulan data dalam penelitian ini dilakukan dengan beberapa cara, yaitu :

1. Observasi langsung yaitu dengan melakukan pengamatan langsung di lapangan dengan tujuan untuk mengetahui secara langsung kondisi lokasi perusahaan pada PT Speedmark Logistik Indonesia.
2. Wawancara yang dilakukan terhadap pihak – pihak yang berwenang atau berkepentingan yaitu dengan para manager dan karyawan.
3. Kuesioner yaitu dengan menyebarkan daftar indikator lokasi yang bertujuan untuk mendapatkan data dan informasi mengenai faktor faktor penentuan lokasi dan pemberian pembobotan pada alternatif lokasi.
4. Pengumpulan data sekunder yang dilakukan secara manual dengan memfotocopy buku atau literature atau laporan dari perusahaan dan mengumpulkan data dengan mengunduh (*mendownload*) *media on line internet* berupa data dari media massa cetak atau website resmi perusahaan.

Metode Pengolahan/Analisis Data

Data dan informasi yang terkumpul diolah dan dianalisis lebih lanjut dengan cara sebagai berikut :

1. Analisis deskriptif yang bertujuan untuk mendeskripsikan dan memperoleh gambaran secara mendalam dan juga objektif mengenai penentuan lokasi perusahaan dan meminimumkan biaya transportasi pada PT Speedmark Logistik Indonesia
2. Metode Pemeringkatan Faktor (Rating Factor Method)
Pemeringkatan faktor memberikan suatu landasan rasional dalam menganalisa dengan cara memberikan bobot terhadap faktor faktor yang perlu dipertimbangkan dalam pemilihan lokasi. Beberapa faktor ini sangat penting dari pada yang lainnya sehingga para manajer dapat menggunakan pembobotan untuk membuat proses keputusan lebih objektif. Metode pemeringkatan faktor (*factor rating method*) terkenal bermacam – macam faktor yang banyak, dari edukasi hingga rekreasi hingga tenaga kerja terampil, dapat dimasukkan secara objektif.

Metode pemeringkatan faktor mempunyai 6 langkah sebagai berikut :

- a. Kembangkan daftar faktor yang relevan dinamakan kunci keberhasilan.
Faktor – faktor tersebut diambil dari beberapa studi pustaka dan beberapa penelitian terdahulu serta menentukan tingkat kepentingannya.

| No | Faktor – Faktor | Tingkat Kepentingan | | | | |
|----|-----------------|---------------------|---|---|---|---|
| | | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
| 1 | | | | | | |
| 2 | | | | | | |
| 3 | | | | | | |

Skala penilaian dari tiap faktor dijelaskan sebagai berikut :

Sangat Penting = 5 Cukup Penting = 3 Tidak Penting = 1

Penting = 4 Kurang Penting = 2

- b. Berikan bobot pada masing – masing faktor untuk mencerminkan pentingnya dalam tujuan perusahaan secara relatif.

| Faktor – Faktor | Bobot / Nilai |
|-----------------|---------------|
| | |
| | |
| | |
| Total | |

- c. Kembangkan skala untuk tiap – tiap faktor (misalnya, 1 hingga 10 atau 1 hingga 100 poin).

| Faktor | Tolak Ukur | Nilai |
|---------------|-------------------|--------------|
| | | 5 |
| | | 4 |
| | | 3 |
| | | 2 |
| | | 1 |

- d. Para responden memberikan skor pada masing – masing alternatif lokasi untuk tiap – tiap faktor dengan menggunakan skala dalam langkah 3.
- e. Gandakan skor oleh bobot untuk tiap – tiap faktor dan total skor untuk tiap – tiap lokasi.

| Faktor | Bobot | Alternatif Lokasi | | Nilai Bobot | |
|---------------|--------------|--------------------------|----------|--------------------|----------|
| | | A | B | A | B |
| | | | | | |
| | | | | | |
| Total | | | | | |

- f. Buat rekomendasi untuk lokasi terpilih didasarkan pada skor poin maksimum, mempertimbangkan hasil dari pendekatan kuantitatif lainnya pula.
3. Meminimumkan Biaya Transportasi
- Setelah menggunakan metode pemeringkatan faktor untuk menentukan lokasi perusahaan, maka untuk meminimumkan biaya transportasi digunakan perhitungan yaitu :
- Jarak Tempuh = Jarak antara perusahaan lama dengan gudang – jarak antara perusahaan baru dengan gudang
- Biaya Transportasi = Biaya transportasi antara perusahaan lama dengan gudang – biaya transportasi antara perusahaan baru dengan gudang

Jadi dengan menggunakan metode pemeringkatan faktor ini dapat diketahui faktor – faktor apa saja untuk menentukan lokasi baru sesuai dengan kebutuhan perusahaan sehingga perusahaan dapat menentukan lokasi baru yang tepat yang dekat dengan gudang sehingga dapat meminimalisir biaya transportasi dan sebagai bahan masukan serta pertimbangan bagi PT. Speedmark Logistik Indonesia dalam memutuskan penentuan lokasi perusahaan.

BAB IV

PEMBAHASAN

Gambaran Umum Lokasi Penelitian

Sejarah Singkat Perusahaan

Speedmark Transportasi Ltd telah beroperasi di Taiwan sejak tahun 1971 dan sekarang sebagai salah satu freight forwarder teratas di Asia Timur. Pada tahun 1981, Speedmark tergabung dan bersatu memiliki jaringan delapan cabang yang berada di kota gerbang strategis yang ditempatkan di San Francisco, Los Angeles, Boston, Chicago, New York, Seattle dan Dallas. Speedmark Transportasi telah mendirikan cabang sendiri di berbagai negara, salah satunya di Indonesia.

Paul Teo dari Speedmark Transportation Pte. Ltd. SIN dan Chris Cargill dari Allport Ltd. UK memutuskan untuk mendirikan perusahaan mereka sendiri di Indonesia. Paul dan Chris memutuskan untuk bekerja sama dengan Rini Waluyono sebagai pemilik dari PT. Speedmark Logistik Indonesia dan mengadakan perusahaan gabungan pada Januari 2003 dengan nama PT. Speedmark Transportation Indonesia, atau lebih dikenal dengan nama SPEEDMARK INDONESIA. Speedmark Indonesia mulai beroperasi sejak 1 Oktober 2002 dengan nama PT. Speedmark Logistik Indonesia. Sejak tanggal 1 Februari 2003, Speedmark Indonesia beroperasi di bawah PT. Speedmark Transportation Indonesia.. PT. Speedmark Logistik Indonesia bukan hanya bertindak sebagai makelar bea cukai, namun juga sebagai forwarder lokal, sebagaimana yang diatur dalam Peraturan Pemerintah Indonesia. Dimulai dengan memfokuskan pada bisnis pengangkutan udara, Speedmark Indonesia mengekspansi kepada bisnis pengangkutan laut dan kemudian terdaftar sebagai custom broker dan agen IATA pada tahun 2004.

a. Visi dan Misi PT. Speedmark Logistik Indonesia

Speed Is Our Mark. Kecepatan adalah tanda kita. Speedmark selalu berusaha untuk memberikan standar pelayanan tertinggi dengan cara yang profesional.

- Salah Satu Solusi Logistik Internasional Terbaik
- Menaikkan Pendapatan dan Menaikkan Kualitas
- Kepuasan Konsumen, Efektivitas dan Efisiensi
- Kerja Tim, Berpikir Positif, Profesionalisme dan Inovatif

Kegiatan Usaha

PT. Speedmark Logistik Indonesia adalah sebuah penyedia jasa pengiriman barang dan logistik secara domestik dan global. Perusahaan ini terletak di Kalimalang, Jakarta Timur dan memiliki gudang yang berada di bandara Soekarno-

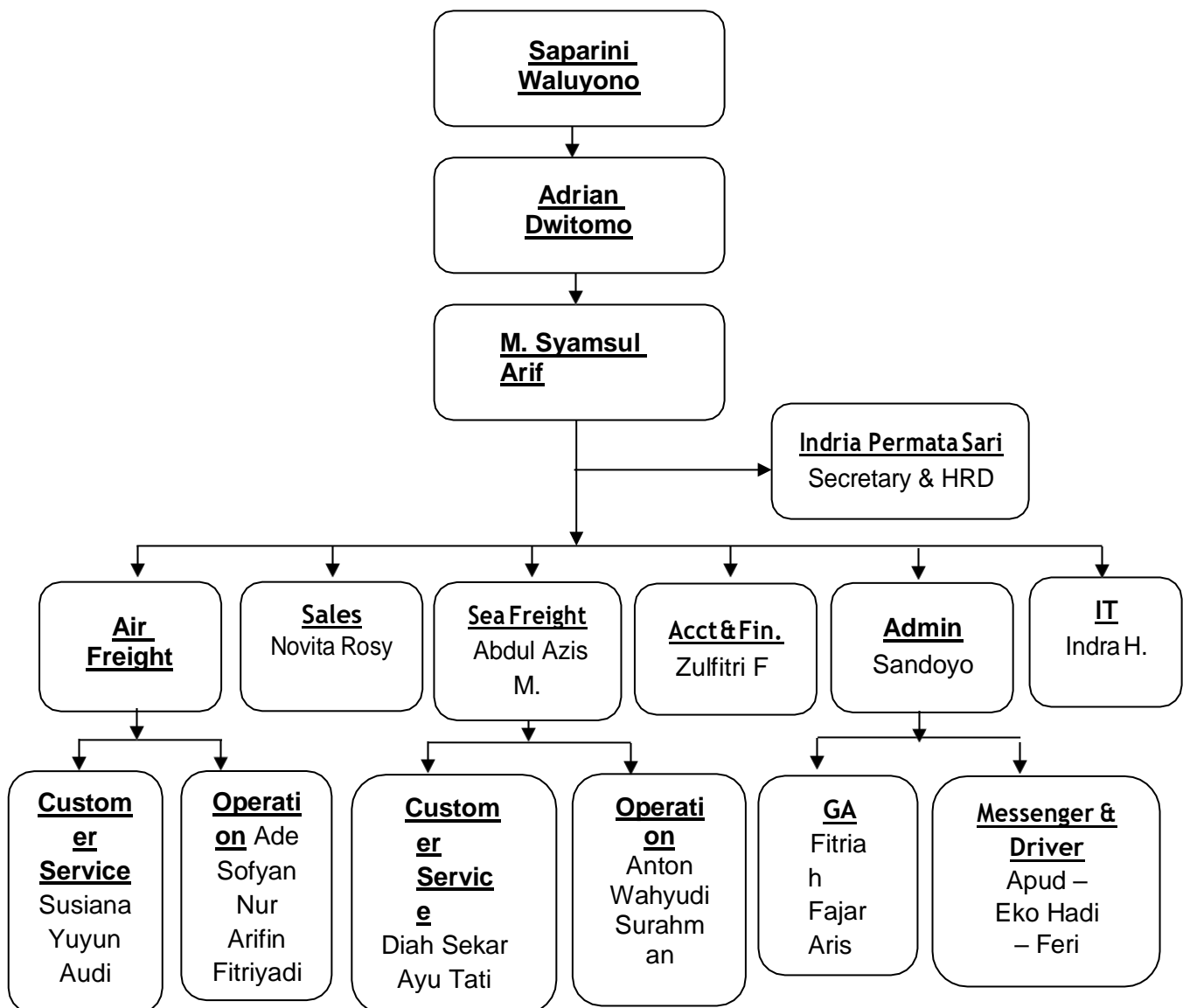
Hatta Cengkareng, Jakarta Barat. Waktu kerja di PT Spemark Logistik Indonesia adalah 5 hari kerja yaitu senin sampai juma'at dimulai dari pukul 08.30-17.30 WIB. Sebagai usaha dalam memahami dan memenuhi kebutuhan konsumen, perusahaan telah mengembangkan kapasitas jasanya hingga meliputi:

1. Jasa pengiriman melalui udara, Speedmark Indonesia berdedikasi dalam menyediakan pilihan solusi bagi pelanggan yang lebih variatif, menarik dan kompetitif secara harga dan pelayanan yang diberikan. Sistem pelacakan (Tracking System) akan memberikan kenyamanan, keamanan, serta kepuasan bagi konsumen.
2. Jasa pengiriman melalui laut, Speedmark yang memiliki lisensi dan sebuah usaha jasa pengiriman barang melalui laut. Jadwal pelayaran yang fleksibel, pelacakan pengiriman, manajemen pemesanan pembelian, dan reservasi tempat penyimpanan.
3. Penyimpanan logistik, Speedmark Indonesia memiliki gudang penyimpanan sendiri yang terletak di Cengkareng.
4. Pengepakan berdasarkan pemesanan, Speedmark menyediakan layanan pengepakan yang siap untuk dipesan dan telah berpengalaman dalam menangani dampak pengiriman secara pribadi.
5. Kepabean, Speedmark Indonesia terdaftar sebagai anggota dari Perusahaan Penyedia Jasa Kepabean (PPJK), sebuah agen otorisasi izin bea cukai dan juga anggota dari Gafeksi (Indonesian Forwarders and Expedition Association), yang juga mengurus masalah surat muatan untuk Electronic Data Interchange (EDI).
6. Domestik, Speedmark dapat memantau pengiriman di dalam negeri terlepas dari benua itu. Jaringan memberikan fleksibilitas untuk melacak, mengantarkan dan mengurangi biaya. Hal ini memungkinkan Speedmark memonitor barang – barang dari pintu ke pintu atau ke bandara saja.

Struktur Organisasi dan Uraian Tugas

Struktur organisasi perusahaan memegang peranan yang sangat penting dalam menjaga kelangsungan hidup perusahaan. Pengorganisasian merupakan salah satu unsur manajemen untuk mencapai suatu tujuan yang telah ditetapkan.

Melalui struktur organisasi dapat diketahui dengan jelas kedudukan dan hubungan antara satu bagian dengan bagian lainnya sehingga terjalin kerjasama yang baik dengan pemisahan tanggung jawab yang terstruktur.



Gambar 2

Struktur Organisasi PT. Spedmark Logistik Indonesia (2017)

Adapun tugas dan tanggung jawab pada organisasi yang ada dalam PT. Speedmark Logistik Indonesia adalah sebagai berikut :

1. Presiden Direktur
 - Membuat dan menetapkan kebijakan mutu perusahaan
 - Mewakili perusahaan dalam hubungannya dengan pihak luar perusahaan
2. Direktur
 - Memimpin dan bertanggung jawab terhadap pelaksanaan tugas pada bidang masing - masing
 - Memeriksa dan menyetujui rencana program kerja dan anggaran perusahaan secara keseluruhan
 - Mengawasi jalannya kegiatan perusahaan dalam mencapai tujuan yang telah ditetapkan
3. General Manager
 - Bertanggung jawab atas perkembangan perusahaan
 - Mendukung kelancaran semua tugas setiap divisi
 - Melakukan pengawasan serta pembinaan kepada para karyawan
4. Secretary & HRD
 - Membuat notulen pada saat rapat diadakan dan mengarsipkan surat-surat atau dokumen-dokumen penting.
 - Mengkoordinir ketenagakerjaan dan interview calon karyawan
 - Mengecek biaya medical, lembur karyawan, dan pengeluaran admin bulanan.
5. Manager Operasional
 - Memimpin, mengkoordinir dan mengawasi kegiatan yang ada di dalam divisi operasional
 - Mengkoordinir dan memecahkan masalah-masalah yang timbul di dalam divisi operasional
6. Operation
 - Mengkoordinir pendistribusian dokumen dan barang
 - Membuat laporan operasional secara berkala
 - Menerima dan memeriksa setiap berkas legal dokumen perusahaan
 - Memperhatikan dan mencatat jumlah pengiriman dokumen dan barang
7. Customer Service
 - Bertanggung jawab terhadap pelayanan dan pengaduan para pelanggan
8. Sales
 - mengkoordinasi dan mengawasi pelaksanaan tugas yang dibebankan kepada customer service senior manager
 - Melakukan analisa dan evaluasi atas produk jasa serta tarif dan memberikan usulan pengembangannya.

- Melakukan analisa dan evaluasi atas produk, jasa, tarif dari perusahaan pesaing dalam usaha memberi masukan sehubungan dengan pengembangan produk yang sudah ada maupun penciptaan produk baru.
9. Accounting & Finance
 - Memimpin dan mengkoordinir seluruh aktivitas keuangan perusahaan
 - Membuat dan menetapkan rencana keuangan perusahaan.
 10. IT
 - Bertanggung jawab untuk mengatur dan mengawasi pada setiap software dan hardware
 - Membuat laporan mengenai kerusakan, maintance dan stok perlengkapan IT perusahaan
 11. Admin
 - Mengatur pengiriman dokumen dan barang
 - Mengecek kondisi kendaraan, gedung kantor, instalasi listrik dan telephone
 12. GA
 - Mengkoordinasikan pembayaran perusahaan
 - Pencatatan kebuku dan mendistribusikan invoice ke operational dan accounting
 13. Messenger & Driver
 - Mengantarkan dokumen dan barang tepat waktu
 - Mengecek dan mengemasi barang atau dokumen agar layak antar dan tidak rusak

Pembahasan

Penentuan Lokasi Perusahaan Pada PT. Speedmark Logistik Indonesia

Setiap perusahaan mempunyai tujuan untuk terus berkembang. Untuk mencapai tujuan tersebut diperlukan strategi lokasi yang tepat. Didalam industri kargo, pemilihan lokasi terutama perusahaan dan gudang sangatlah penting dalam menentukan efisiensi dan efektivitas pengiriman yang ekonomis bagi perusahaan.

PT. Speedmark Logistik Indonesia adalah perusahaan pengiriman barang yang menerapkan pendekatan yang informal untuk keputusan mengenai lokasi. Perusahaan ini berlokasi di area Puri Sentra Kalimalang, Jakarta Timur hanya karena pemilik perusahaan tinggal di lokasi tersebut dan hanya mempertimbangkan biaya sewa bangunan sesuai anggaran perusahaan dan sering terjadi macet akibat adanya perbaikan jalan.

Lokasi perusahaan berada di kawasan perkantoran. Namun PT. Speedmark Logistik Indonesia memiliki gudang yang berlokasi di Bandara Soekarno-Hatta Cengkareng, jarak antara perusahaan dengan gudang terbilang cukup jauh untuk perusahaan pengiriman barang dengan waktu tempuh 1 jam 16 menit sehingga tidak efisiensi waktu dan biaya dalam proses pendistribusian barangnya.

Seiring dengan meningkatnya permintaan pengiriman yang semakin tinggi sehingga menuntut perusahaan untuk bisa memberikan pelayanan yang cepat. PT. Speedmark Logistik Indonesia berencana akan membuat cabang baru agar lebih memudahkan proses pengiriman barang sehingga tidak terjadi pemborosan dalam segi jarak, waktu, dan biaya. Semakin dekat jarak maka semakin cepat proses pendistribusian barang dan semakin kecil pula biaya transportasi yang dikeluarkan oleh perusahaan. Oleh karena itu, perusahaan menginginkan untuk dapat menentukan lokasi perusahaan baru yang strategis.

Penentuan Lokasi Perusahaan dan Biaya Transportasi Pada PT. Speedmark Logistik Indonesia

Di dalam melaksanakan kegiatan pengiriman barang terdapat masalah yang dihadapi oleh PT. Speedmark Logistik Indonesia di mana persoalan yang dihadapi menyangkut lokasi perusahaan yang jauh dari gudang sehingga dalam proses pengirimannya tidak efisien dari segi jarak, waktu dan biaya. Dalam penelitian ini peneliti berfokus pada proses pengiriman dari Perusahaan ke Gudang, karena dalam proses pendistribusiannya barang yang akan dikirimkan (outcome) terlebih dahulu dibawa ke kantor atau perusahaan untuk proses rekapitulasi barang, begitu juga dengan barang yang datang (income).

PT. Speedmark Logistik Indonesia berfokus pada kegiatan jasa pengiriman barang melalui udara, barang yang akan dikirimkan (outcome) akan dibawa oleh

kurir ke gudang yang berada di Soekarno-Hatta, Cengkareng. Perusahaan mengirimkan barangnya ke gudang menggunakan jasa alat angkut darat (truk). Adapun biaya transportasi yang dibutuhkan oleh PT. Speedmark Logistik Indonesia dalam mengirimkan barangnya ke gudang adalah sebagai berikut :

Kalimalang, Jakarta Timur – Cengkareng, Jakarta Barat

| | |
|----------------------------|---------------------------------|
| Harga BBM/Solar | = Rp. 5.150/liter |
| Jarak 1 perjalanan (PP) | = ± 90km |
| Jarak perjalanan per bulan | = 90km x 20 hari kerja = 1800km |
| Rasio BBM | = 1 : 2 (1 liter untuk 2 km) |
| Jumlah liter | = 1800km : 2 = 900 liter |
| Biaya BBM per bulan | = Rp. 5.150 x 900liter |
| | = Rp. 4.635.000/truk |

Perhitungan di atas merupakan realisasi anggaran biaya transportasi dari perusahaan yang diasumsikan dalam satu kali perjalanan dengan tambahan biaya asuransi per bulan sebesar Rp.558.000. Jadi total biaya transportasi pada pengiriman barang dari Perusahaan ke Gudang sebesar Rp. 5.193.000/truk

Selain itu, biaya transportasi perusahaan dalam dua belas bulan terakhir cenderung mengalami peningkatan. Berikut ini adalah biaya transportasi perusahaan secara keseluruhan dalam pendistribusian barangnya pada periode Januari – Desember 2017

Tabel 8
Biaya Transportasi PT Speedmark Logistik Indonesia Tahun 2017

| No | Bulan | Biaya Transportasi (Rp) |
|----|--------------|-------------------------|
| 1 | Januari | 18,858,000 |
| 2 | Febuari | 20,603,000 |
| 3 | Maret | 18,367,000 |
| 4 | April | 16,208,500 |
| 5 | Mei | 17,782,500 |
| 6 | Juni | 17,032,000 |
| 7 | Juli | 18,423,500 |
| 8 | Agustus | 18,465,500 |
| 9 | September | 18,897,000 |
| 10 | Oktober | 19,620,300 |
| 11 | November | 17,977,500 |
| 12 | Desember | 26,609,518 |
| 13 | Total | 228.844.318 |

Sumber data : PT. Speedmark Logistik Indonesia (2017)

Rata – Rata biaya transportasi setiap bulannya adalah sebagai berikut :

$$= \frac{Rp. 228.844.318}{12} = Rp. 19.070.360$$

Dalam operasinya perusahaan memiliki 3 truk maka :

$$= \frac{Rp. 19.070.360}{3} = Rp. 6.356.787$$

Dari rincian di atas dapat diinterpretasikan bahwa biaya transportasi yang dikeluarkan perusahaan dalam proses pengiriman, hanya dari perusahaan ke gudang , (belum termasuk ke customer) yaitu :

$$= \frac{Rp. 5.193.000}{Rp. 6.356.787} \times 100\% = 82\%$$

Dari rincian biaya transportasi di atas memperlihatkan adanya biaya yang dikeluarkan sangat besar, dikarenakan adanya jarak yang jauh antara perusahaan dengan gudang. Maka, dengan penentuan lokasi yang strategis akan mempermudah proses pengiriman barang sehingga jarak antar lokasi perusahaan dan gudang tidak terlalu jauh, karena dengan adanya jarak yang jauh maka akan meningkatkan biaya transportasi perusahaan.

Penggunaan Metode Pemeringkatan Faktor Dalam Penentuan Lokasi Perusahaan Terhadap Meminimumkan Biaya Transportasi Pada PT. Speedmark Logistik Indonesia

Dengan adanya biaya transportasi yang belum minimal, maka PT. Speedmark Logistik Indonesia menggunakan metode Pemeringkatan Faktor untuk mencari lokasi perusahaan yang tepat yang sesuai dengan kepentingan perusahaan sehingga dapat mempermudah dalam proses pengiriman barang dari perusahaan ke gudang dengan jarak maupun waktu yang tidak berlebihan. Dengan penggunaan metode pemeringkatan faktor adapun langkah – langkah penentuan lokasi sebagai berikut :

a. Penentuan Faktor-Faktor Lokasi

Faktor – faktor penentuan lokasi penelitian ini diperoleh dari penelitian – penelitian terdahulu yang telah dilakukan dan studi pustaka mengenai penentuan lokasi. Berikut ini adalah faktor faktor yang peneliti gabungkan dari beberapa penelitian terdahulu dan studi pustaka sebagai berikut :

Tabel 9

Faktor - Faktor Penentuan Lokasi

| No | Faktor | Referensi |
|----|--|--|
| 1 | Produktivitas Tenaga Kerja | Jay Heizer dan Render (2015), Azhrina Nadia M (2014), Manahan P. Tampubolon (2014) |
| 2 | Nilai Tukar Mata Uang | Jay Heizer dan Render (2015) |
| 3 | Biaya Sewa Bangunan | Jelita Wunadi Putri (2009), Jay Heizer dan Render (2015), Manahan P. Tampubolon (2014) |
| 4 | Biaya Keamanan | Jelita Wunadi Putri (2009), Jay Heizer dan Render (2015) |
| 5 | Biaya Transportasi | Jay Heizer dan Render (2015), Azhrina Nadia M (2014) |
| 6 | Peraturan Pemerintah | Jay Heizer dan Render (2015), Azhrina Nadia M (2014), |
| 7 | Kedekatan dengan Pangsa Pasar | Jay Heizer dan Render (2015), Azhrina Nadia M (2014), Manahan P. Tampubolon (2014), |
| 8 | Kedekatan dengan Pesaing | Fandy Tjiptono (2012), Jay Heizer dan Render (2015), Manahan P. Tampubolon (2014), |
| 9 | Kedekatan dengan Gudang | Jelita Wunadi Putri (2009), Manahan P. Tampubolon (2014), |
| 10 | Ketersediaan Transportasi Publik | Fandy Tjiptono (2012), Manahan P. Tampubolon (2014), Alvandi Wahyu N (2016), |
| 11 | Jaringan Transportasi (akses jalan raya) | Jay Heizer dan Render (2015), Alvandi Wahyu N (2016), Fandy Tjiptono (2012), |
| 12 | Kepadatan Lalu lintas | Jelita Wunadi Putri (2009) |
| 13 | Ketersediaan Lahan Bangunan dan Eskpansi | Fandy Tjiptono (2012), Manahan P. Tampubolon (2014), Fandy Tjiptono (2012), |
| 14 | Ketersediaan Lahan Parkir | Fandy Tjiptono (2012) |
| 15 | Sikap/Budaya Masyarakat | Jay Heizer dan Render (2015), |

- b. Diketahui dari hasil kuesioner I dalam penentuan faktor – faktor lokasi yang dinilai tingkat kepentingannya oleh responden di rata – ratakan, setelah dirata – ratakan terpilihlah lima faktor berdasarkan jumlah rata - rata tertinggi yang sesuai dengan kebutuhan perusahaan. Bobot kepentingan faktor – faktor penentu lokasi diperoleh dari hasil normalisasi rata – rata. Berikut lima faktor dan bobot kepentingan dari hasil penilaian responden terhadap faktor – faktor penentu lokasi :

Tabel 10

Pembobotan Faktor Penentuan Lokasi

| Faktor – Faktor yang Mempengaruhi | Rata-Rata | Bobot |
|--|------------------|--------------|
| Biaya Sewa Bangunan | 5.00 | 0.27 |
| Kedekatan dengan Pangsa Pasar | 4.40 | 0.25 |
| Kedekatan dengan Gudang | 4.40 | 0.25 |
| Biaya Transportasi | 4.20 | 0.23 |
| Total | 18.00 | 1.00 |

Sumber data : Data diolah (2018)

Berikut ini penjelasan setiap faktor – faktor/kriteria awal penentuan lokasi menurut responden :

1. Biaya sewa bangunan dan biaya transportasi

Biaya sewa, dan biaya transportasi merupakan biaya nyata. Biaya nyata adalah biaya yang langsung dapat dikenali dan dapat dihitung secara tepat sehingga dapat mengantisipasi terjadinya pembengkakan biaya.

2. Kedekatan dengan pangsa pasar

Kriteria ini berhubungan dengan besarnya potensi permintaan konsumen sekitar dan jarak antara lokasi perusahaan dengan lokasi konsumen. Dalam penentuan lokasi baru untuk perusahaan yang menjadi penilaian dasarnya adalah kepadatan penduduk dan wilayah/daerah yang memiliki potensi pembangunan (kompleks perumahan, instansi rumah sakit, instansi perkantoran, bank dsb)

3. Kedekatan dengan gudang

Keberadaan gudang barang sangat penting untuk menyimpan barang – barang yang nantinya akan dikirim ke tempat tujuan. Jika lokasi perusahaan dekat dengan gudang maka akan mempercepat proses pengiriman barang. Lokasi perusahaan dapat dipilih dengan baik dengan mempertimbangkan akses jalan yang bisa langsung cepat menuju gudang atau jaraknya tidak terlalu jauh.

- c. Setelah kuesioner I dilakukan maka dilanjutkan ke kuesioner II untuk pemberian bobot kepentingan pada masing – masing faktor untuk masing – masing alternatif lokasi dengan penilaian berdasarkan data – data perbandingan pada setiap alternatif lokasi yang telah tersedia. Faktor – faktor tersebut kemudian diberi nilai oleh para responden untuk mengetahui tingkat kepentingannya, dari semua faktor yang dijelaskan sebagai berikut :

Tabel 11

Penilaian Tiap Faktor Penentuan Lokasi

| Faktor – Faktor | Tolak Ukur | Nilai |
|-------------------------------|-------------------|--------------|
| Biaya sewa bangunan | Paling murah | 5 |
| | Murah | 4 |
| | Cukup | 3 |
| | Mahal | 2 |
| | Paling mahal | 1 |
| Kedekatan dengan pangsa pasar | Paling dekat | 5 |
| | Dekat | 4 |
| | Cukup | 3 |
| | Jauh | 2 |
| | Paling jauh | 1 |
| Kedekatan dengan gudang | Paling dekat | 5 |
| | Dekat | 4 |
| | Cukup | 3 |
| | Jauh | 2 |
| | Paling jauh | 1 |
| Biaya transportasi | Paling murah | 5 |
| | Murah | 4 |
| | Cukup | 3 |
| | Mahal | 2 |
| | Paling Mahal | 1 |

Sumber data : Data diolah (2018)

Pemilihan alternatif lokasi perusahaan mempertimbangkan kedekatan dengan gudang dan pasarnya. Alternatif lokasi perusahaan diambil dari data Top Customers yang sering menggunakan jasa PT. Speedmark Logistik Indonesia yang juga wilayahnya merupakan kawasan perkantoran. Setelah itu peneliti menyediakan data – data perbandingan pada setiap alternatif lokasi sebagai berikut :

Tabel 12
Tabel Perbandingan Biaya – Biaya Antara Lima Alternatif Lokasi

| Biaya | Kebon Jeruk, Jakarta Barat (Rp) | Kelapa Gading, Jakarta Utara (Rp) | Kebayoran baru, Jakarta Selatan (Rp) | Pulo Gadung, Jakarta Timur (Rp) | Kemayoran, Jakarta pusa (Rp) |
|---------------------|---------------------------------------|---|--|---------------------------------------|------------------------------------|
| Biaya Sewa Bangunan | 180.000.000 | 185.000.000 | 180.000.000 | 190.000.000 | 180.000.000 |
| Biaya Transportasi | 3.133.000 | 3.957.000 | 3.545.000 | 4.369.000 | 3.236.000 |

Sumber data : Data diolah (2018)

Faktor biaya sewa didapat dari hasil wawancara, diketahui bahwa rentang anggaran untuk biaya sewa berkisar dari Rp 180.000.000 – Rp. 192.000.000/th dengan jumlah lantai 4. Berdasarkan informasi tersebut kemudian dicari lokasi ruko di daerah Jakarta disetiap kota madya yang biaya sewanya masuk dalam anggaran perusahaan di Urbanindo.com. Lokasi tersebut adalah Kebon Jeruk, Kelapa Gading, Kebayoran baru, Pulo Gadung, dan Kemayoran. Kemudian lokasi – lokasi tersebut ditanyakan ke responden. Menurut responden kelima lokasi tersebut dirasa cocok karena lokasi tersebut biaya sewa bangunannya sesuai dengan anggaran perusahaan dan termasuk dalam kawasan perkantoran.

Untuk biaya transportasi dihitung dengan cara :

1. Kebon Jeruk – Cengkareng

| | |
|------------------------------|---|
| Harga BBM/Solar | = Rp. 5.150/liter |
| Jarak 1 perjalanan (PP) | = ± 50km |
| Jarak perjalanan per bulan | = 50km x 20 hari kerja = 1000km |
| Rasio BBM | = 1 : 2 (1 liter untuk 2 km) |
| Jumlah liter | = 1000km : 2 = 500 liter |
| Biaya BBM per bulan | = Rp. 5.150 x 500 liter = Rp. 2.575.000/truk |
| Biaya asuransi | = Rp. 558.000 |
| Biaya transportasi per bulan | = Rp. 2.575.000/truk + Rp. 558.000 = Rp. 3.133.000 |

2. Kelapa Gading – Cengkareng

| | |
|-------------------------|-------------------|
| Harga BBM/Solar | = Rp. 5.150/liter |
| Jarak 1 perjalanan (PP) | = ± 66km |

| | |
|------------------------------|---|
| Jarak perjalanan per bulan | = 66km x 20 hari kerja = 1320km |
| Rasio BBM | = 1 : 2 (1 liter untuk 2 km) |
| Jumlah liter | = 1320km : 2 = 660 liter |
| Biaya BBM per bulan | = Rp. 5.150 x 660 liter = Rp. 3.399.000/truk |
| Biaya asuransi | = Rp. 558.000 |
| Biaya transportasi per bulan | = Rp. 3.399.000/truk + Rp. 558.000 = Rp. 3.957.000 |

3. Kebayoran Baru – Cengkareng

| | |
|------------------------------|---|
| Harga BBM/Solar | = Rp. 5.150/liter |
| Jarak 1 perjalanan (PP) | = ± 58km |
| Jarak perjalanan per bulan | = 58km x 20 hari kerja = 1160km |
| Rasio BBM | = 1 : 2 (1 liter untuk 2 km) |
| Jumlah liter | = 1160km : 2 = 580 liter |
| Biaya BBM per bulan | = Rp. 5.150 x 580 liter = Rp. 2.987.000/truk |
| Biaya asuransi | = Rp. 558.000 |
| Biaya transportasi per bulan | = Rp. 2.987.000/truk + Rp. 558.000 = Rp. 3.545.000 |

4. Pulo Gadung – Cengkareng

| | |
|------------------------------|---|
| Harga BBM/Solar | = Rp. 5.150/liter |
| Jarak 1 perjalanan (PP) | = ± 74km |
| Jarak perjalanan per bulan | = 74km x 20 hari kerja = 1480km |
| Rasio BBM | = 1 : 2 (1 liter untuk 2 km) |
| Jumlah liter | = 1480km : 2 = 740 liter |
| Biaya BBM per bulan | = Rp. 5.150 x 740 liter = Rp. 3.811.000/truk |
| Biaya asuransi | = Rp. 558.000 |
| Biaya transportasi per bulan | = Rp. 3.811.000/truk + Rp. 558.000 = Rp. 4.369.000 |

5. Kemayoran – Cengkareng

| | |
|----------------------------|---------------------------------|
| Harga BBM/Solar | = Rp. 5.150/liter |
| Jarak 1 perjalanan (PP) | = ± 52km |
| Jarak perjalanan per bulan | = 52km x 20 hari kerja = 1040km |

| | |
|------------------------------|---|
| Rasio BBM | = 1 : 2 (1 liter untuk 2 km) |
| Jumlah liter | = 1040km : 2 = 520 liter |
| Biaya BBM per bulan | = Rp. 5.150 x 520 liter = Rp. 2.678.000/truk |
| Biaya asuransi | = Rp. 558.000 |
| Biaya transportasi per bulan | = Rp. 2.678.000/truk + Rp. 558.000 = Rp. 3.236.000 |

Tabel 13

Tabel Perbandingan Kedekatan dengan Pangsa Pasar Antara Lima Alternatif Lokasi

| Alternatif lokasi | Jumlah penduduk |
|---------------------------------|------------------------|
| Kebon Jeruk, Jakarta Barat | 363.139 |
| Kelapa Gading, Jakarta Utara | 157.125 |
| Kebayoran baru, Jakarta Selatan | 143,348 |
| Pulo Gadung, Jakarta Timur | 264.847 |
| Kemayoran, Jakarta pusat | 85.051 |

Sumber : www.jakarta.bps.go.id (2016)

Tabel 14

Tabel Perbandingan Kedekatan dengan Gudang Antara Lima Alternatif Lokasi

| Alternatif lokasi | Jarak (km) |
|---------------------------------|-------------------|
| Kebon Jeruk, Jakarta Barat | ±25 km |
| Kelapa Gading, Jakarta Utara | ±33 km |
| Kebayoran baru, Jakarta Selatan | ±29 km |
| Pulo Gadung, Jakarta Timur | ±37 km |
| Kemayoran, Jakarta pusat | ±26 km |

Sumber : Google maps (2018)

- d. Para responden memberikan skor pada masing – masing alternatif lokasi untuk tiap – tiap faktor dengan menggabungkan opini pribadi dan data – data atau informasi yang telah disediakan. Setelah itu, para responden menggandakan skor oleh bobot untuk masing – masing faktor dan total skor untuk tiap – tiap lokasi. Berikut ini adalah hasil dari penilaian para responden yang sudah dirata – ratakan sebagai berikut :

Tabel 15

Tabel Penilaian untuk Lokasi Kebon Jeruk

| Faktor – Faktor yang Mempengaruhi | Bobot | Kebon Jeruk , Jakarta Barat | Nilai Bobot |
|--|--------------|------------------------------------|--------------------|
| Biaya Sewa Bangunan | 0.27 | 5 | 1.35 |
| Kedekatan dengan Pangsa Pasar | 0.25 | 5 | 1.25 |
| Kedekatan dengan Gudang | 0.25 | 5 | 1.25 |
| Biaya Transportasi | 0.23 | 5 | 1.15 |
| Total | 1.00 | | 5.00 |

Sumber : Data diolah (2018)

Tabel 16

Tabel Penilaian untuk Lokasi Kelapa Gading

| Faktor – Faktor yang Mempengaruhi | Bobot | Kelapa Gading , Jakarta Utara | Nilai Bobot |
|--|--------------|--------------------------------------|--------------------|
| Biaya Sewa Bangunan | 0.27 | 3 | 0.81 |
| Kedekatan dengan Pangsa Pasar | 0.25 | 3 | 0.75 |
| Kedekatan dengan Gudang | 0.25 | 3 | 0.75 |
| Biaya Transportasi | 0.23 | 3 | 0.69 |
| Total | 1.00 | | 3.00 |

Sumber : Data diolah (2018)

Tabel 17

Tabel Penilaian untuk Lokasi Kebayoran Baru

| Faktor – Faktor yang Mempengaruhi | Bobot | Kebayoran Baru, Jakarta Selatan | Nilai Bobot |
|--|--------------|--|--------------------|
| Biaya Sewa Bangunan | 0.27 | 4 | 1.08 |
| Kedekatan dengan Pangsa Pasar | 0.25 | 3 | 0.75 |
| Kedekatan dengan Gudang | 0.25 | 4 | 1.00 |
| Biaya Transportasi | 0.23 | 3 | 0.69 |
| Total | 1.00 | | 3.52 |

Sumber : Data diolah (2018)

Tabel 18

Tabel Penilaian untuk Lokasi Pulo Gadung

| Faktor – Faktor yang Mempengaruhi | Bobot | Pulo Gadung , Jakarta Timur | Nilai Bobot |
|--|--------------|------------------------------------|--------------------|
| Biaya Sewa Bangunan | 0.27 | 1 | 0.27 |
| Kedekatan dengan Pangsa Pasar | 0.25 | 4 | 1.00 |
| Kedekatan dengan Gudang | 0.25 | 1 | 0.25 |
| Biaya Transportasi | 0.23 | 1 | 0.23 |
| Total | 1.00 | | 1.75 |

Sumber : Data diolah (2018)

Tabel 19

Tabel Penilaian untuk Lokasi Kemayoran

| Faktor – Faktor yang Mempengaruhi | Bobot | Kemayoran , Jakarta Pusat | Nilai Bobot |
|--|--------------|----------------------------------|--------------------|
| Biaya Sewa Bangunan | 0.27 | 4 | 1.08 |
| Kedekatan dengan Pangsa Pasar | 0.25 | 1 | 0.25 |
| Kedekatan dengan Gudang | 0.25 | 4 | 1.00 |
| Biaya Transportasi | 0.23 | 3 | 0.69 |
| Total | 1.00 | | 3.02 |

Sumber : Data diolah (2018)

Tabel 20

Tabel Hasil Metode Pemeringkatan Faktor Lima Alternatif Lokasi Perusahaan PT Speemark Logistik Indonesia

| Faktor yang Mempengaruhi | Bobot | Nilai Berbobot | | | | |
|-------------------------------|-------------|----------------------------|------------------------------|---------------------------------|----------------------------|--------------------------|
| | | Kebon jeruk, Jakarta Barat | Kelapa Gading, Jakarta Utara | Kebayoran Baru, Jakarta Selatan | Pulo Gadung, Jakarta Timur | Kemayoran, Jakarta Pusat |
| Biaya sewa bangunan | 0.27 | 1.35 | 0.81 | 1.08 | 0.27 | 1.08 |
| Kedekatan dengan pangsa pasar | 0.25 | 1.25 | 0.75 | 0.75 | 1.00 | 0.25 |
| Kedekatan dengan gudang | 0.25 | 1.25 | 0.75 | 1.00 | 0.25 | 1.00 |
| Biaya transportasi | 0.23 | 1.15 | 0.69 | 0.69 | 0.23 | 0.69 |
| Total | 1.00 | 5.00 | 3.00 | 3.52 | 1.75 | 3.02 |

Sumber data : Data diolah (2018)

- e. Berdasarkan hasil metode pemeringkatan faktor, terpilihlah lokasi dengan nilai tertinggi yaitu lokasi Kebon Jeruk dengan skor nilai 5.00. Diperkirakan jika didirikan pada lokasi tersebut maka akan mempermudah akses transportasi dari perusahaan ke gudang yang ada di Cengkareng, sehingga dapat meminimkan biaya transportasi yang dikeluarkan PT. Speedmark Logistik Indonesia. Adapun biaya transportasi yang dikeluarkan perusahaan setelah menggunakan metode pemeringkatan faktor dengan lokasi perusahaan di Kebon Jeruk sebagai berikut:

Biaya transportasi per bulan :

Kebon Jeruk – Cengkareng = Rp. 3.133.000/truk dengan jarak \pm 1000km

Biaya tersebut mengalami penurunan sebesar 60% dari biaya sebelumnya sebesar Rp. 5.193.000/truk dengan jarak \pm 1800km.

BAB V

KESIMPULAN DAN SARAN

Kesimpulan

Berdasarkan hasil penelitian dan pembahasan yang penulis lakukan serta didukung oleh data – data yang diperoleh dari PT. Speedmark Logistik Indonesia, maka penulis dapat mengambil beberapa kesimpulan sebagai berikut :

1. PT. Speedmark Logistik Indonesia berlokasi di Puri Sentra Niaga, Kalimalang Jakarta Timur. Dalam penentuan lokasinya perusahaan hanya menerapkan pendekatan yang informal. Perusahaan ini berlokasi di area tertentu hanya karena pemilik perusahaan tinggal di lokasi tersebut dan hanya mempertimbangkan biaya sewa bangunan sesuai anggaran perusahaan. Sementara perusahaan memiliki gudang yang letaknya cukup jauh yang berada di Soekarno-Hatta Cengkareng, sehingga dalam proses pengirimannya tidak efisien dari segi jarak, waktu dan biaya. Penentuan lokasi perusahaan ini kurang tepat karena perusahaan tidak mempertimbangkan faktor – faktor lain yang dapat mendukung perkembangan perusahaan ,apakah lokasi tersebut dapat memberikan keuntungan atau menimbulkan risiko bagi perusahaan.
2. Berdasarkan penentuan lokasi dan biaya transportasi yang dikeluarkan PT. Speedmark Logistik Indonesia total dari rata – rata biaya transportasi dalam pendistribusian barangnya per bulan sebesar Rp. 6.356.787/ bulan namun untuk biaya transportasi dalam pengiriman barangnya dari perusahaan ke gudang dengan jarak yang ditempuh 1800km/bulan dengan penambahan biaya asuransi sebesar Rp. 558.000 sehingga perusahaan mengeluarkan biaya transportasi sebesar Rp. 5.193.000/truk/bulan. Sehingga perusahaan harus mengeluarkan 82% biaya transportasi perusahaan hanya untuk proses pengiriman barang dari perusahaan ke gudang.
3. Dengan penggunaan metode pemeringkatan faktor terpilih lokasi baru yang dipilih berdasarkan skor tertinggi adalah di wilayah Kebon Jeruk, Jakarta Barat dengan nilai skor 5.00 .Berikut faktor yang menjadi pertimbangan dalam penentuan lokasi yaitu biaya sewa bangunan, kedekatan dengan pangsa pasar, kedekatan dengan gudang dan biaya transportasi. Maka dengan menggunakan metode pemeringkatan faktor dapat diketahui lokasi perusahaan baru terletak di Kebon Jeruk berpengaruh pada perubahan jarak maupun biaya transportasi. Adapun perubahan tersebut sebagai berikut : Jarak antara Kalimalang – Cengkareng dan Kebon Jeruk – Cengkareng dalam sebulan dengan selisih 800km dengan selisih biaya transportasi Rp. 2.060.000

Saran

Berdasarkan dari beberapa kesimpulan yang berkaitan penentuan lokasi yang dilakukan oleh PT. Speedmark Logistik Indonesia diatas, maka penulis akan mencoba memberikan saran berkenaan dengan permasalahan tersebut yang mungkin dapat dijadikan bahan masukan pertimbangan bagi perusahaan guna mencapai efektifitas dan efisiensi dalam kebijakan penentuan lokasi.

1. Penentuan lokasi perusahaan yang ditetapkan PT. Speedmark Logistik Indonesia kurang tepat karena perusahaan hanya mempertimbangkan biaya sewa bangunan. Penulis menyarankan agar perusahaan menggunakan metode yang penulis ajukan, dengan metode pemeringkatan faktor sebagai metode penentuan lokasi, perusahaan dapat mempertimbangkan faktor – faktor apa saja yang dapat mendukung perkembangan perusahaan. Selain itu metode pemeringkatan faktor ini mudah dipahami karena didukung dengan perbandingan data – data dari setiap alternatif lokasi dan memberikan keputusan yang lebih objektif dalam pemilihan lokasi perusahaan.
2. Penentuan lokasi perusahaan pada PT. Speedmark Logistik Indonesia terhadap biaya transportasi pada proses pengiriman Perusahaan – Gudang biaya yang dikeluarkan sangat besar, dikarenakan jarak yang jauh antar perusahaan dengan gudang. Namun, perhitungan ini belum memasukkan unsur kemacetan sehingga disarankan untuk penelitian selanjutnya bisa memasukkan unsur kemacetan dalam penggunaan bahan bakar untuk perhitungan biaya transportasi yang lebih rinci. Selain itu dalam mengukur estimasi jarak tempuh, penulis menggunakan Google Maps sebagai alat pengukur sehingga tingkat keakuratan yang diperoleh dapat berbeda dengan menggunakan metode lain.
3. Disarankan untuk melakukan penelitian selanjutnya yang dapat mengurangi keterbatasan penelitian ini, yaitu sebaiknya penelitian selanjutnya dapat menganalisis faktor – faktor yang mempengaruhi lokasi secara keseluruhan baik faktor kualitatif maupun kuantitatif sehingga hasil dari perhitungan dapat lebih tepat. Selain itu penelitian selanjutnya bisa menggunakan jenis usaha lain atau skala usaha yang lebih besar dan pada penelitian ini penulis hanya membatasi lima responden untuk dijadikan sampel. Sehingga untuk penelitian selanjutnya disarankan bisa menambah jumlah sampel yang dijadikan acuan dalam penelitian. Hasil penelitian ini dapat dipakai oleh yang berkepentingan pihak manajemen perusahaan terkait dengan penentuan lokasi perusahaan namun perusahaan dapat mengembangkan sendiri alternatif – alternatif yang telah penulis berikan jika hasilnya tidak sesuai dengan keinginan perusahaan.

DAFTAR PUSTAKA

- Alvandi Wahyu Nugroho. 2016. *Pemilihan Lokasi Kantor Menggunakan Metode Analytical Hierarchy Process (AHP) (Studi Kasus : PT. Monang Sianipar Abadi Surakarta)*. Jurnal Teknik Industri. Vol. 15, No. 1: 26-34
- Aulia Ishak. 2010. *Manajemen Operasi*, Edisi Pertama, Cetakan Pertama. Yogyakarta : GRAHA ILMU
- Azhrina Nadia Mahendra. 2014. *Analisis Lokasi Hub Optimal pada Perusahaan Kargo : Studi Kasus PT TEU*. (www.lib.ui.ac.id)
- Briliandika Christi Wanudjaya. 2017. *Analisis Pengelolaan Operasional Perusahaan Jasa Forwarder PT. Kharisma Jasa Gemilang*. Jurnal Riset Manajemen Bisnis Indonesia, Vol. 5, No. 3
- Deiya Caesar Aldenia. 2014. *Penggunaan Metode Center Of Gravity Dalam Penentuan Lokasi Gudang Terhadap Meminimkan Biaya Transportasi Pada PT. Elagperdana Tyre Industry*. Jurnal Ilmiah Manajemen dan Akuntansi Fakultas Ekonomi (JIMAFE)
- Fandy Tjiptono. 2012. *Service Management Mewujudkan Layanan Prima*. Yogyakarta : C.V AndiOffset
- Rusdiana. 2014. *Manajemen Operasi*. Catatan ke-1. Bandung :
- Pustaka Setia
- Heizer, J and B Render. 2009. *Operation Management 9th Edition*. Pearson Education, Inc. New Jersey
- Heizer, J and B Render. 2015. *Operation Management : Sustainability and Supply Chain Management 11th Edition*. Jakarta : Salemba Empat
- Hery Prasetya dan Fitri Lukiastruti. 2009. *Manajemen Operasi*. Jakarta : PT. Buku Kita
- Jelita Wunadi Putri. 2009. *Analisis Strategi Lokasi dan Tata Letak Kantor Pada PT. Bajika Express*. Published by oneseach.id. Januari 2009, ISBN: 978-20-09100-29-95
- KADIN. 2017. Asosiasi Perusahaan Jasa Pengiriman Express Indonesia <http://www.kadin-indonesia.or.id>. Di akses pada tanggal 19 November 2017

Manahan P. Tampubolon. 2014. *Manajemen Operasi dan Rantai Pemasok (Operation and Supply-Chain Management)*. Jakarta : Mitra Wacana Media

M. Syamsul Ma'arif dan Hendri Tanjung. 2007. *Manajemen Operasi*. Jakarta : Grasindo

Schroeder, R.G, M.S Goldstein, dan J.M, Rungtusanatham. 2011. *Operation Management In The Supply Chain: Decisions and Cases, 6th Edition*. McGraw-Hill Companies

Scholder, R.G. 2011. *Operation Management, Third Edition*, New Jersey: Mc Graw Hill

Siswanto. 2007. *Operation Research. Jilid I*. Jakarta : Erlangga

Slack. Nigel, Chambers. Stuart, and Johnston. Robert. 2010. *Operation Management, 6th Edition*. USA, Pearson Education, Inc.

Sofa. 2008. *Teori Lokasi*. Tersedia di <http://massofa.wordpress.com> (diakses pada tanggal 13 september 2017)

Sofjan Assauri. 2008. *Manajemen Produksi dan Operasi*. Jakarta : Bfe Universitas Indonesia

Stevenson, W.J, and Sum Chee Choung. 2014. *Manajemen Operasi Perspektif Asia*. Jakarta : Salemba Empat

Sudaryono. 2016. *Pengantar Bisnis, Teori & Contoh Kasus*. Yogyakarta : Andi Offset

Suryadi Prawirosentono. 2007. *Manajemen Operasi* . Jakarta : Bumi Aksara

www.academia.edu/teorilokasi diakses pada tanggal 19 Desember 2017

PENGANTAR KUESIONER

Kepada Yth.

Bapak/Ibu Responden

Dengan Hormat,

Saya adalah mahasiswa Jurusan Manajemen Fakultas Ekonomi, Universitas Pakuan Bogor, yang sedang mengadakan penelitian dalam rangka menyusun skripsi yang berjudul **“Analisis Penentuan Lokasi Perusahaan Dalam Meminimumkan Biaya Transportasi Pada PT. Speedmark Logistik Indonesia”**.

Tujuan dari penelitian ini adalah menentukan lokasi baru perusahaan guna meminimumkan biaya transportasi pada PT.Speedmark Logistik Indonesia.

Manfaat penelitian ini dapat dijadikan bahan masukan dan pertimbangan bagi PT. Speedmark Logistik Indonesia dalam menentukan lokasi perusahaan guna meminimumkan biaya transportasi

Penelitian ini merupakan penelitian deskriptif (eksploratif) dengan metode penelitian studi kasus yang bertujuan untuk mengumpulkan data dan menguraikan secara menyeluruh sesuai dengan masalah yang akan dipecahkan.

Dengan ini saya mengharapkan bantuan Bapak/Ibu untuk meluangkan waktu sejenak guna mengisi kuesioner yang terlampir sesuai dengan persepsi Bapak/Ibu sekalian.

Demikian permohonan saya dan sebelumnya saya mengucapkan banyak terimakasih atas partisipasi Bapak/Ibu atas penelitian ini.

Hormat Saya

Aulia Corda

Kuesioner Penelitian I

KUESIONER PENENTUAN FAKTOR - FAKTOR LOKASI PENDIRIAN PERUSAHAAN PT.SPEEDMARK LOGISTIK INDONESIA

IDENTITAS RESPONDEN

Nama :

Jenis Kelamin : Laki-laki

Perempuan

Pendidikan Terakhir : Tidak Tamat SD Diploma/Akademik

SD

Sarjana

SMP

Pascasarjana

SMA

Doktor

Pekerjaan :

PETUNJUK PENGISIAN

I. UMUM

1. Isi kolom identitas yang terdapat pada halaman depan kuesioner
2. Berikan penilaian terhadap penentuan faktor faktor penentuan lokasi
3. Penilaian dilakukan dengan membandingkan tingkat/peran dalam pemilihan kepentingan tiap faktor
4. Penilaian dilakukan dengan mengisi tanda ceklist () pada kolom yang tersedia
5. Responden dapat menambahkan faktor lain menurut kepentingan perusahaan
6. Dokumen yang diisikan bersifat rahasia (tidak untuk disebarluaskan)

II. METODE PENILAIAN Metode

penilaian = Skala Ordinal 1 =

Tidak Penting

2 = Kurang Penting

3 = Cukup Penting

4 = Penting

5 = Sangat Penting

**Faktor – Faktor Penentuan Lokasi Perusahaan PT. Speedmark Logistik
Indonesia**

| No | Faktor – Faktor Pendukung | Tingkat Kepentingan | | | | |
|----|--|---------------------|---|---|---|---|
| | | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
| 1 | Produktivitas Tenaga Kerja | | | | | |
| 2 | Nilai Tukar Mata Uang | | | | | |
| 3 | Biaya Sewa Bangunan | | | | | |
| 4 | Biaya Keamanan | | | | | |
| 5 | Biaya Transportasi | | | | | |
| 6 | Peraturan Pemerintah | | | | | |
| 7 | Kedekatan dengan Pangsa Pasar | | | | | |
| 8 | Kedekatan dengan Pesaing | | | | | |
| 9 | Kedekatan dengan Gudang | | | | | |
| 10 | Ketersediaan Transportasi Publik | | | | | |
| 11 | Jaringan Transportasi (akses jalan raya) | | | | | |
| 12 | Kepadatan Lalu lintas | | | | | |
| 13 | Ketersediaan Lahan Bangunan dan Eskpansi | | | | | |
| 14 | Ketersediaan Lahan Parkir | | | | | |
| 15 | Sikap Masyarakat | | | | | |
| 16 | | | | | | |
| 17 | | | | | | |
| 18 | | | | | | |
| 19 | | | | | | |

Catatan :

Kuesioner Penelitian II

KUESIONER PEMBOBOTAN FAKTOR - FAKTOR LOKASI PENDIRIAN PERUSAHAAN PT.SPEEDMARK LOGISTIK INDONESIA

IDENTITAS RESPONDEN

Nama :

Jenis Kelamin : Laki-laki

Perempuan

Pendidikan Terakhir : Tidak Tamat SD Diploma/Akademik

SD

Sarjana

SMP

Pascasarjana

SMA

Doktor

Pekerjaan :

PETUNJUK PENGISIAN

III. UMUM

1. Isi kolom identitas yang terdapat pada halaman depan kuesioner
2. Berikan penilaian terhadap masing – masing faktor penentuan lokasi
3. Penilaian dilakukan dengan mengisi bobot nilai untuk masing – masing faktor pada kolom yang tersedia
4. Penilaian dilakukan dengan membandingkan data – data yang tersedia pada masing – masing alternatif lokasi yang ada di lampiran
5. Dokumen yang diisikan bersifat rahasia (tidak untuk disebarluaskan)

Tabel 1 Tabel Penilaian untuk Lokasi Kebon Jeruk

| Faktor – Faktor yang Mempengaruhi | Bobot | Kebon Jeruk , Jakarta Barat | Nilai Bobot |
|--|--------------|------------------------------------|--------------------|
| Biaya Sewa Bangunan | 0.27 | | |
| Kedekatan dengan Pangsa Pasar | 0.25 | | |
| Kedekatan dengan Gudang | 0.25 | | |
| Biaya Transportasi | 0.23 | | |
| Total | 1.00 | | |

Tabel 2 Tabel Penilaian untuk Lokasi Kelapa Gading

| Faktor – Faktor yang Mempengaruhi | Bobot | Kelapa Gading , Jakarta Utara | Nilai Bobot |
|--|--------------|--------------------------------------|--------------------|
| Biaya Sewa Bangunan | 0.27 | | |
| Kedekatan dengan Pangsa Pasar | 0.25 | | |
| Kedekatan dengan Gudang | 0.25 | | |
| Biaya Transportasi | 0.23 | | |
| Total | 1.00 | | |

Tabel 3 Tabel Penilaian untuk Lokasi Kebayoran Baru

| Faktor – Faktor yang Mempengaruhi | Bobot | Kebayoran Baru, Jakarta Selatan | Nilai Bobot |
|--|--------------|--|--------------------|
| Biaya Sewa Bangunan | 0.27 | | |
| Kedekatan dengan Pangsa Pasar | 0.25 | | |
| Kedekatan dengan Gudang | 0.25 | | |
| Biaya Transportasi | 0.23 | | |
| Total | 1.00 | | |

Tabel 4 Tabel Penilaian untuk Lokasi Pulo Gadung

| Faktor – Faktor yang Mempengaruhi | Bobot | Pulo Gadung , Jakarta Timur | Nilai Bobot |
|--|--------------|------------------------------------|--------------------|
| Biaya Sewa Bangunan | 0.27 | | |
| Kedekatan dengan Pangsa Pasar | 0.25 | | |
| Kedekatan dengan Gudang | 0.25 | | |
| Biaya Transportasi | 0.23 | | |
| Total | 1.00 | | |

Tabel 5 Tabel Penilaian untuk Lokasi Kemayoran

| Faktor – Faktor yang Mempengaruhi | Bobot | Kemayoran , Jakarta Timur | Nilai Bobot |
|--|--------------|----------------------------------|--------------------|
| Biaya Sewa Bangunan | 0.27 | | |
| Kedekatan dengan Pangsa Pasar | 0.25 | | |
| Kedekatan dengan Gudang | 0.25 | | |
| Biaya Transportasi | 0.23 | | |
| Total | 1.00 | | |

Rekap Hasil Kuesioner I untuk Penentuan Faktor – Faktor Lokasi

| No | Faktor – Faktor yang Mempengaruhi | Skala Penilaian | | | | | Rata - Rata |
|----|--|-----------------|---|---|---|---|-------------|
| | | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | |
| 1 | Produktivitas Tenaga Kerja | | 1 | 2 | 1 | 1 | 3.4 |
| 2 | Nilai Tukar Mata Uang | 4 | 1 | | | | 1.2 |
| 3 | Biaya Sewa Bangunan | | | | | 5 | 5.0 |
| 4 | Biaya Keamanan | | 1 | 3 | 1 | | 3.0 |
| 5 | Biaya Transportasi | | | | 4 | 1 | 4.2 |
| 6 | Peraturan Pemerintah | 1 | 3 | 1 | | | 2.0 |
| 7 | Kedekatan dengan Pangsa Pasar | | | | 3 | 2 | 4.4 |
| 8 | Kedekatan dengan Pesaing | | 1 | 1 | 2 | 1 | 3.6 |
| 9 | Kedekatan Gudang | | | | 3 | 2 | 4.4 |
| 10 | Ketersediaan Transportasi Publik | 1 | | 3 | 1 | | 2.8 |
| 11 | Jaringan Transportasi (akses jalan raya) | | | 3 | 1 | 1 | 3.6 |
| 12 | Kepadatan Lalu Lintas | 1 | 3 | 1 | | | 2.0 |
| 13 | Ketersediaan Lahan Bangunan dan Ekspansi | 1 | 1 | 3 | | | 2.4 |
| 14 | Ketersediaan Lahan Parkir | | | 1 | 3 | 1 | 4.0 |
| 15 | Sikap Masyarakat | 2 | 1 | 2 | | | 2.0 |

Setelah dirata – ratakan, faktor – faktor tersebut diurutkan berdasarkan dari nilai rata – rata terbesar hingga terkecil.

| Faktor – Faktor yang Mempengaruhi | Rata - Rata | Rate |
|--|-------------|------|
| Biaya Sewa Bangunan | 5.0 | 1 |
| Kedekatan dengan Pangsa Pasar | 4.4 | 2 |
| Kedekatan dengan Gudang | 4.4 | 3 |
| Biaya Transportasi | 4.2 | 4 |
| Ketersediaan Lahan Parkir | 4.0 | 5 |
| Kedekatan dengan Pesaing | 3.6 | 6 |
| Jaringan Transportasi (akses jalan raya) | 3.6 | 7 |
| Produktivitas Tenaga Kerja | 3.4 | 8 |
| Biaya Keamanan | 3.0 | 9 |
| Ketersediaan Transportasi Publik | 2.8 | 10 |
| Ketersediaan Lahan Bangunan dan Ekspansi | 2.4 | 11 |
| Peraturan Pemerintah | 2.0 | 12 |
| Kepadatan Lalu Lintas | 2.0 | 13 |
| Sikap Masyarakat | 2.0 | 14 |
| Nilai Tukar Mata Uang | 1.2 | 15 |

| Faktor – Faktor yang Mempengaruhi | Rata-Rata | Bobot |
|--|------------------|--------------|
| Biaya Sewa Bangunan | 5.00 | 0.27 |
| Kedekatan dengan Pangsa Pasar | 4.40 | 0.25 |
| Kedekatan dengan Gudang | 4.40 | 0.25 |
| Biaya Transportasi | 4.20 | 0.23 |
| Total | 18.00 | 1.00 |

Rekap Kuesioner II Untuk Pembobotan Pada Setiap Alternatif Lokasi

1. Kebon Jeruk, Jakarta Barat

| Responden | Faktor – Faktor | | | |
|--------------------|------------------------|-----------|-----------|-----------|
| | F1 | F2 | F3 | F4 |
| R1 | 5 | 4 | 5 | 4 |
| R2 | 5 | 5 | 5 | 5 |
| R3 | 5 | 5 | 5 | 5 |
| R4 | 5 | 5 | 5 | 5 |
| R5 | 5 | 4 | 5 | 4 |
| Rata – rata | 5 | 5 | 5 | 5 |

2. Kelapa Gading, Jakarta Utara

| Responden | Faktor – Faktor | | | |
|--------------------|------------------------|-----------|-----------|-----------|
| | F1 | F2 | F3 | F4 |
| R1 | 3 | 4 | 2 | 2 |
| R2 | 2 | 3 | 1 | 2 |
| R3 | 3 | 3 | 5 | 5 |
| R4 | 4 | 3 | 4 | 4 |
| R5 | 4 | 4 | 2 | 2 |
| Rata - rata | 3 | 3 | 3 | 3 |

3. Kebayoran Baru, Jakarta Selatan

| Responden | Faktor – Faktor | | | |
|--------------------|------------------------|-----------|-----------|-----------|
| | F1 | F2 | F3 | F4 |
| R1 | 5 | 3 | 3 | 4 |
| R2 | 4 | 3 | 4 | 1 |
| R3 | 5 | 3 | 3 | 4 |
| R4 | 4 | 3 | 4 | 3 |
| R5 | 4 | 3 | 4 | 3 |
| Rata - rata | 4 | 3 | 4 | 3 |

4. Pulo Gadung, Jakarta Timur

| Responden | Faktor – Faktor | | | |
|--------------------|-----------------|----------|----------|----------|
| | F1 | F2 | F3 | F4 |
| R1 | 1 | 5 | 1 | 1 |
| R2 | 1 | 4 | 2 | 1 |
| R3 | 1 | 4 | 1 | 1 |
| R4 | 1 | 3 | 2 | 1 |
| R5 | 1 | 3 | 1 | 1 |
| Rata - rata | 1 | 4 | 1 | 1 |

5. Kemayoran, Jakarta Pusat

| Responden | Faktor – Faktor | | | |
|--------------------|-----------------|----------|----------|----------|
| | F1 | F2 | F3 | F4 |
| R1 | 5 | 1 | 4 | 2 |
| R2 | 4 | 1 | 3 | 3 |
| R3 | 4 | 1 | 3 | 4 |
| R4 | 4 | 1 | 4 | 4 |
| R5 | 5 | 1 | 4 | 2 |
| Rata - rata | 4 | 1 | 4 | 3 |

1. Gambar Ruko di Kebon Jeruk, Jakarta Barat



Detail Properti :

Alamat : Jalan Taman Ratu, Jakarta Barat

| | | | |
|-------------|-------------------------|---------------|----------------------|
| Harga | : Rp. 180.000.000/tahun | Luas bangunan | : 280 m ² |
| Luas tanah | : 100 m ² | Jumlah lantai | : 4 |
| Kamar mandi | : 3 | Daya listrik | : 3300 watt |

2. Gambar Ruko di Kelapa Gading, Jakarta Utara



Detail Properti :

Alamat : Jalan Bulevar Utara, Jakarta Utara

| | | | |
|-------------|-------------------------|---------------|----------------------|
| Harga | : Rp. 185.000.000/tahun | Luas bangunan | : 384 m ² |
| Luas tanah | : 96 m ² | Jumlah lantai | : 4 |
| Kamar mandi | : 4 | Daya listrik | : 6600 watt |

3. Gambar Ruko di Kebayoran Baru, Jakarta Selatan



Detail Properti :

Alamat : Jalan fatmawati, Jakarta Selatan

Harga : Rp. 180.000.000/tahun Luas bangunan : 218 m²

Luas tanah : 131 m² Jumlah lantai : 4

Kamar mandi : 3 Daya listrik : -

4. Gambar Ruko di Pulo Gadung, Jakarta Timur



Detail Properti :

Alamat : Jalan Paus no 91 Rawamangun, Jakarta Timur

Harga : Rp. 190.000.000/tahun Luas bangunan : 280 m²

Luas tanah : 100 m² Jumlah lantai : 4

Kamar mandi : 4 Daya listrik : -

5. Gambar Ruko di Kemayoran, Jakarta Pusat



Detail Properti :

Alamat : Jalan selaparang. Jakarta Pusat

Harga : Rp. 180.000.000/tahun Luas bangunan : 216 m²

Luas tanah : 77 m² Jumlah lantai : 4

Kamar mandi : 2 Daya listrik : 7700 watt

Distribusi dan Kepadatan Penduduk Menurut Kabupaten/Kota, di provinsi DKI Jakarta 2016

| Kabupaten/Kota Regency/City | Laki-Laki Male | Perempuan Female | Jumlah Total | Rasio Ratio |
|--|---------------------------|-----------------------------|-------------------------|------------------------|
| Kep Seribu | 11 720 | 11 620 | 23 340 | 100,89 |
| Kep Seribu Selatan | 4 766 | 4 795 | 9 561 | 99,40 |
| Kep Seribu Utara | 6 954 | 6 825 | 13 779 | 101,89 |
| Jakarta Selatan | 1 096 | 1 089 242 | 2 185 711 | 100,98 |
| Jagakarsa | 185 357 | 182 159 | 367 516 | 101,76 |
| Pasar Minggu | 152 652 | 150 389 | 303 041 | 101,50 |
| Cilandak | 97 920 | 101 080 | 199 000 | 96,87 |
| Pesanggrahan | 111 063 | 109 408 | 220 471 | 101,51 |
| Kebayoran Lama | 152 244 | 152 892 | 305 136 | 99,58 |
| Kebayoran Baru | 71 167 | 72 181 | 143 348 | 98,60 |
| Mampang Prapatan | 74 606 | 70 891 | 145 497 | 105,24 |
| Pancoran | 77 052 | 75 873 | 152 925 | 101,55 |
| Tebet | 104 716 | 105 951 | 210 667 | 98,83 |
| Setiabudi | 69 692 | 68 418 | 138 110 | 101,86 |
| Jakarta Timur | 1 436 | 1 407 688 | 2 843 816 | 101,81 |
| Pasar Rebo | 104 935 | 103 174 | 208 109 | 101,70 |
| Ciracas | 136 480 | 134 082 | 270 562 | 101,79 |
| Cipayung | 135 419 | 132 972 | 268 391 | 101,84 |
| Makasar | 99 021 | 98 634 | 197 655 | 100,39 |
| Kramat Jati | 144 740 | 144 064 | 288 804 | 100,47 |
| Jatinegara | 140 541 | 131 655 | 272 196 | 106,75 |
| Duren Sawit | 196 770 | 199 321 | 396 091 | 98,72 |
| Cakung | 271 213 | 255 433 | 526 646 | 106,18 |
| Pulogadung | 131 602 | 133 245 | 264 847 | 98,77 |
| Matraman | 75 407 | 75 108 | 150 515 | 106,40 |
| Jakarta Pusat | 457 025 | 457 157 | 914 182 | 99,97 |
| Tanah Abang | 73 777 | 72 100 | 145 877 | 102,33 |
| Menteng | 33 407 | 34 761 | 68 168 | 96,10 |
| Senen | 47 572 | 49 373 | 95 945 | 98,34 |
| Johar Baru | 59 285 | 58 700 | 117 985 | 101,00 |
| Kemayoran | 111 632 | 41 702 | 85 051 | 103,95 |
| Cempaka Putih | 43 349 | 11 671 | 222 309 | 100,87 |
| Sawah Besar | 49 525 | 51 341 | 100 593 | 99,93 |
| Gambir | 38 745 | 39 509 | 78 254 | 98,07 |
| Jakarta Barat | 1 246 288 | 1 217 272 | 2 463 560 | 102,38 |
| Kembangan | 153 416 | 154 122 | 307 538 | 99,54 |
| Kebon Jeruk | 181 704 | 181 435 | 363 139 | 100,15 |
| Palmerah | 103 973 | 99 220 | 203 193 | 104,79 |
| Grogol Petamburan | 114 596 | 120 118 | 234 714 | 95,40 |
| Tambora | 124 963 | 115 028 | 239 991 | 108,64 |
| Taman Sari | 54 918 | 55 155 | 110 073 | 99,57 |
| Cengkareng | 289 293 | 276 079 | 565 372 | 104,79 |
| Kalideres | 223 425 | 216 115 | 439 540 | 103,38 |

| | | | | |
|----------------------|------------------|------------------|-------------------|---------------|
| Jakarta Utara | 867 727 | 879 588 | 1 747 315 | 98,65 |
| Penjaringan | 164 586 | 168 278 | 332 864 | 97,81 |
| Pademangan | 81 560 | 78 546 | 160 106 | 103,84 |
| Tanjung Priok | 194 374 | 193 810 | 388 184 | 100,29 |
| Koja | 154 122 | 151 627 | 305 749 | 101,65 |
| Clinging | 198 93 | 204 348 | 403 287 | 97,35 |
| Kelapa Gading | 74 146 | 82 979 | 157 125 | 89,36 |
| Jumlah/Total | 5 115 357 | 5 062 567 | 10 177 924 | 101,04 |