

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

Pada bab ini akan dijabarkan mengenai kajian teori-teori yang berkaitan dengan sistem jaringan distribusi komoditas hortikultura. Teori-teori tersebut meliputi : pengertian komoditas hortikultura, sistem distribusi, sistem transportasi barang dan lain-lain.

2.1 Komoditas Hortikultura

Hortikultura bersal dari kata “Hortus” yang berarti kebun dan “Colere” yang berarti budidaya. Sedangkan menurut Janick dalam tulisannya yang berjudul Edmond, 1975 berpendapat bahwa hortikultura sebuah usaha membudidayakan berbagai macam komoditas sayuran, buah-buahan dan komoditas hias. Sedangkan dalam GBHN 1993-1998 merupakan suatu cabang dari ilmu pertanian yang mempelajari budidaya buah-buahan, sayur-sayuran, komoditas hias.

Komoditas hortikultura memiliki karakteristik yang berbeda dengan komoditas lainnya. Menurut Notodimedjo,1997 Karakteristik komoditas hortikultura adalah sebagai berikut :

1. Tidak dapat disimpan lama.
2. Perlu tempat yang lapang
3. Mudah rusak dalam pengangkutan
4. Melimpah ruah pada suatu musim dan langka pada musim yang lain
5. Fluktuasi harga yang tajam.

Dengan mengetahui karakteristik komoditas hortikultura yang khas dari komoditas lain oleh karena itu perlu dilakukan penanganan khusus agar dapat memperoleh manfaat dari komoditas hortikultura.

Jenis dan varietas komoditas hortikultura digolongkan menjadi 2 golongan yaitu sayur-sayuran dan buah-buahan. Berikut ini merupakan contoh komoditas hortikultura berdasarkan penggolongan menurut Muchtadi dalam bukunya yang berjudul Penanganan dan Pengolahan hasil hortikultura, 2008.

1. Golongan sayur-sayuran

Yang termasuk kedalam golongan sayur-sayuran yaitu kubis, kol, kentang, buncis, sawi, petsai dan lain-lain.

2. Golongan buah-buahan

Yang termasuk kedalam golongan buah-buahan yaitu pepaya, melon, semangka dll.



Sumber : *Metropolitan.id,2020*

GAMBAR 2.4 KOMODITAS HORTIKULTURA

2.2 Sistem Distribusi

Menurut Winardi (1989), distribusi merupakan sekumpulan perantara yang terhubung erat antara satu dengan yang lainnya dalam kegiatan penyaluran produk-produk kepada konsumen (pembeli). Sedangkan menurut Philip Kotler (1997), distribusi merupakan sekumpulan organisasi yang membuat sebuah proses kegiatan penyaluran suatu barang atau jasa untuk dipakai atau dikonsumsi oleh para konsumen (pembeli). Oleh karena itu untuk menyampaikan barang-barang dari produsen ke konsumen kegiatan distribusi sangat penting. Tanpa adanya distribusi, barang-barang yang dihasilkan tidak akan sampai ke onsumen. Dengan demikian fungsi distribusi adalah:

1. Menyalurkan barang-barang dari produsen ke konsumen.

2. Membantu memperlancar pemasaran, sehingga barang-barang yang dapat segera terjual kepada konsumen.

Faktor waktu memegang peranan yang penting. Kegunaan barang akan maksimal jika barang yang dibutuhkan itu dapat diperoleh pada saat diperlukan. Sebaliknya distribusi yang tidak tepat waktunya akan menimbulkan kerugian bagi produsen atau konsumen, yaitu produsen kehilangan keuntungan dan konsumen kepuasannya berkurang. Menurut Vernon dan Jackson (1994) jenis saluran distribusi berdasarkan intensitasnya dibagi menjadi tiga, yaitu:

1. Bentuk intensif, yaitu jenis saluran yang memanfaatkan banyak pedagang besar dan kecil.
2. Bentuk selektif, yaitu jenis distribusi yang hanya memanfaatkan beberapa grosir dan sejumlah kecil pengecer.
3. Bentuk eksklusif, yaitu saluran distribusi yang hanya melibatkan satu perantara dalam lingkungan masyarakat tertentu untuk menangani produk.

Saluran yang saat ini kita jumpai dapat dibagi menjadi dua, yaitu saluran langsung dan saluran tidak langsung. Saluran langsung dari produsen ke konsumen. Biasanya hanya sedikit barang yang dipasarkan secara langsung. Saluran tidak langsung, yang dibagi menjadi dua yaitu dari produsen ke pengecer ke konsumen dan dari produsen ke grosir ke pengecer ke konsumen.

Menurut Kotler (2001) saluran distribusi merupakan serangkaian organisasi yang saling tergantung dan terlibat dalam proses untuk menjadikan suatu barang atau jasa siap untuk digunakan atau dikonsumsi. Saluran distribusi pada dasarnya merupakan perantara yang menjembatani antara produsen dan konsumen. Terdapat beberapa alternatif saluran atau tipe saluran yang dapat dipakai. Biasanya alternatif saluran tersebut didasarkan pada golongan yaitu:

1. Barang konsumsi adalah barang-barang yang dibeli untuk dikonsumsi. Pembeliannya didasarkan atas kebiasaan membeli dari konsumen. Jadi, pembelinya adalah pembeli/konsumen akhir, bukan pemakai industri karena barang – barang tersebut tidak diproses lagi, melainkan dipakai sendiri menurut Basu Swasta (1998),
2. Barang industri adalah barang-barang yang dibeli untuk diproses lagi atau untuk kepentingan dalam industri. Jadi, pembeli barang industri ini adalah

perusahaan, lembaga, atau organisasi, termasuk non laba. Berdasarkan pengertian diatas, maka seperti halnya pupuk itu digolongkan kedalam golongan barang industri, sebab pupuk dibeli petani bukan untuk dikonsumsi tetapi untuk digunakan dalam produksi pertaniannya.

Dalam proses distribusi menuju konsumen terdapat berbagai tipe saluran yang digunakan berikut ini adalah jenis saluran distribusi yang biasa digunakan dalam proses distribusi :

1. Produsen – Konsumen

Bentuk saluran distribusi ini merupakan yang paling pendek dan sederhana karena tanpa menggunakan perantara. Produsen dapat menjual barang yang dihasilkannya melalui pos atau langsung mendatangi rumah konsumen (dari rumah ke rumah). Oleh karena itu saluran ini disebut saluran distribusi langsung.

2. Produsen – Pengecer – Konsumen

Produsen hanya melayani penjualan dalam jumlah besar kepada pedagang besar saja, tidak menjual kepada pengecer. Pembelian oleh pengecer dilayani oleh pedagang besar, dan pembelian oleh konsumen dilayani pengecer saja.

3. Produsen - Pedagang Besar - Pengecer – Konsumen

Saluran distribusi ini banyak digunakan oleh produsen, dan dinamakan saluran distribusi tradisional. Disini produsen hanya melayani penjualan dalam jumlah besar kepada pedagang besar saja, tidak menjual kepada pengecer. Pembelian oleh pengecer dilayani pedagang besar, dan pembelian oleh konsumen dilayani pengecer saja.

4. Produsen – Agen – Pengecer – Konsumen

Disini produsen memilih agen sebagai penyalurnya. Ia menjalankan kegiatan perdagangan besar dalam saluran distribusi yang ada. Sasaran penjualannya terutama ditujukan kepada para pengecer besar.

5. Produsen - Agen - Pedagang Besar – Pengecer – Konsumen

Dalam saluran distribusi, produsen sering menggunakan agen sebagai perantara untuk menyalurkan barangnya kepada pedagang besar yangkemudian menjualnya kepada toko-toko kecil. Agen yang terlihat

dalam saluran distribusi ini terutama agen penjualan. (Swastha dan Irawan, 1997)

Ada beberapa faktor yang harus dipertimbangkan didalam memilih saluran distribusi, faktor tersebut antara lain:

1. Jenis barang yang dipasarkan.
2. Produsennya.
3. Penyalur yang bersedia ikut mengambil bagian.
4. Pasar sasaran.

2.3 Sistem Transportasi

Sistem transportasi merupakan suatu kesatuan yang saling terhubung untuk menghubungkan daerah asal dengan daerah tujuan. Berikut ini akan dibahas lebih mendalam mengenai sistem transportasi.

2.3.1 Konsep Transportasi

Transportasi adalah kegiatan pemindahan penumpang dan barang dari satu tempat ke tempat lain. Dalam transportasi terdapat unsur pergerakan (movement), dan secara fisik terjadi perpindahan tempat atas barang atau penumpang dengan atau tanpa alat angkut ke tempat lain. Sistem transportasi merupakan suatu bentuk keterkaitan dan keterkaitan antara penumpang, barang, prasarana, dan sarana yang berinteraksi dalam rangka perpindahan orang atau barang yang tercakup dalam suatu tatanan, baik secara alami maupun buatan/rekayasa (Hadihardaja dkk,1997).

Menurut Salim (1993), transportasi adalah ilmu yang mempunyai banyak kaitannya dengan ilmu-ilmu lain seperti manajemen, pemasaran, pembangunan, ekonomi, undang-undang dan kebijaksanaan pemerintah. Pertumbuhan ekonomi suatu negara atau bangsa tergantung pada tersedianya pengangkutan dalam Negara atau bangsa yang bersangkutan. Oleh karena itu, sistem transportasi dibagi menjadi angkutan muatan dan manajemen sistem transportasi yang dipengaruhi oleh faktor *ekstern*. Faktor *ekstern* yang mempengaruhi transportasi antara lain Undang-Undang/Peraturan Pemerintah,

kebijaksanaan/pengaturan pihak pemerintah pusat dan daerah, dan pengaruh pemakai jasa (*demand*).

Menurut Hadihardaja dkk (1997), sistem transportasi yang berkembang hingga saat ini telah memberikan pelayanan berbagai macam bentuk pergerakan mekanis hampir ke semua wilayah yang merupakan pusat berbagai aktivitas masyarakat. Beberapa sistem transportasi yang dikembangkan di Indonesia dengan berbagai moda, diantaranya:

1. Moda Udara
2. Moda Laut
3. Moda Darat

Menurut Nasution (1996), sifat jasa, operasi dan biaya membedakan alat transportasi dalam lima kelompok sebagai berikut :

1. Angkutan kereta api (*railroad railway*)
2. Angkutan motor dan jalan raya (*motor/road/highway transportation*)
3. Angkutan Laut (*water/sea transportation*)
4. Angkutan udara (*air transportation*)

Menurut Tamin (2000), kebutuhan akan pelayanan transportasi bersifat sangat kualitatif dan mempunyai ciri yang berbeda-beda sebagai fungsi dari waktu, tujuan perjalanan, frekuensi, jenis kargo yang diangkut, dan lain-lain. Pelayanan transportasi yang tidak sesuai dengan kebutuhan akan pergerakan menyebabkan sistem transportasi tersebut tidak berguna. Secara ekonomi, ketidakefisienan sistem transportasi atau permasalahan transportasi merupakan pemborosan besar.

2.3.2 Manfaat Transportasi

Menurut Soesilo (1997) transportasi memiliki manfaat yang sangat besar dalam mengatasi permasalahan suatu kota atau daerah. Beberapa manfaat yang dapat disampaikan adalah:

1. Penghematan biaya operasi

Penghematan ini akan sangat dirasakan bagi perusahaan yang menggunakan alat pengangkutan, seperti bus dan truk. Penghematan timbul karena bertambah baiknya keadaan sarana angkutan dan besarnya berbeda-beda sesuai dengan jenis kendaraan dan kondisi sarananya. Dalam hal

angkutan jalan raya, penghematan tersebut dihitung untuk tiap jenis kendaraan per km, maupun untuk jenis jalan tertentu serta dengan tingkat kecepatan tertentu. Biaya-biaya yang dapat diperhitungkan untuk operasi kendaraan adalah sebagai berikut:

- a. Penggunaan bahan bakar, yang dipengaruhi oleh jenis kendaraan, kecepatan, naik-turunnya jalan, tikungan dan jenis permukaan jalan.
- b. Penggunaan pelumas;
- c. Penggunaan ban;
- d. Pemeliharaan suku cadang;
- e. Waktu supir dan waktu penumpang.

2. Penghematan Waktu

Manfaat lainnya yang menjadi penting dengan adanya proyek transportasi adalah penghematan waktu bagi penumpang dan barang. Bagi penumpang, penghematan waktu dapat dikaitkan dengan banyaknya pekerjaan lain yang dapat dilakukan oleh penumpang tersebut. Untuk menghitungnya dapat dihitung dengan jumlah penumpang yang berpergian untuk satu usaha jasa saja; dan dapat pula dihitung dengan tambahan waktu senggang atau produksi yang timbul apabila semua penumpang dapat mencapai tempat tujuan dengan lebih cepat.

Adapun manfaat dari penghematan waktu tersebut dapat dihitung dengan mengalikan perbedaan waktu tempuh dengan rata-rata pendapatan per jam dari jumlah pekerja yang menggunakan fasilitas tersebut. Manfaat penghematan waktu untuk barang terutama dilihat pada barang-barang yang cepat turun nilainya jika tidak segera sampai di pasar, seperti sayur-sayuran, buah-buahan dan ikan. Manfaat lain akibat adanya penghematan waktu tempuh adalah biaya modal (modal atas modal kerja) sehubungan dengan pengadaan persediaan.

3. Pengurangan kecelakaan

Untuk proyek-proyek tertentu, pengurangan kecelakaan merupakan suatu manfaat yang nyata dari keberadaan transportasi. Seperti perbaikan sarana transportasi pelayaran, jalan kereta api dan sebagainya telah dapat mengurangi kecelakaan. Namun di Indonesia, masalah ini masih banyak belum mendapat perhatian, sehingga sulit memperkirakan besarnya manfaat

karena pengurangan biaya kecelakaan. Jika kecelakaan meningkat dengan adanya peningkatan sarana dan pra sarana transportasi, hal ini menjadi tambahan biaya atau bernilai manfaat negatif.

4. Manfaat akibat perkembangan ekonomi

Pada umumnya kegiatan transportasi akan memberikan dampak terhadap kegiatan ekonomi suatu daerah. Besarnya manfaat ini sangat bergantung pada elastisitas produksi terhadap biaya angkutan. Tambahan output dari kegiatan produksi tersebut dengan adanya jalan dikurangi dengan nilai sarana produksi merupakan benefit dari proyek tersebut.

2.3.3 Jenis Transportasi

Berdasarkan Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM 69 Tahun 1993 tentang Penyelenggaraan Angkutan Barang di Jalan jenis-jenis angkutan barang yang diangkut menggunakan truk antara lain:

1. Barang umum
2. Barang berbahaya
3. Barang khusus
4. Alat berat
5. Peti kemas

Jenis truk berdasarkan klasifikasi teknis menurut Dinas Perhubungan yaitu sebagai berikut:

1. Truk kecil tipe pick-up dengan kapasitas angkut dibawah 3 ton.
2. Truk sedang baik tipe 4 ban atau 6 ban dengan kapasitas angkut 4-6 ton.
3. Truk besar dengan kapasitas angkut mencapai lebih dari 8 ton yang digunakan untuk mengangkut peti kemas dan alat berat.



Sumber : Kumparan.id,2020

GAMBAR 2.5 CONTOH TRUK

2.3.4 Pemilihan Jaringan Transportasi

Dalam pemilihan rute transportasi terdapat faktor-faktor yang mempengaruhi kecenderungan seseorang dalam memilih rute yang akan digunakan. Di bawah ini akan dijabarkan faktor yang mempengaruhi pemilihan terhadap rute yang akan digunakan.

2.3.4.1 Faktor Pemilihan Jaringan Transportasi

Menurut Ofyar (1997), terdapat beberapa faktor yang mempengaruhi pemilihan rute dalam perjalanan diantaranya yaitu :

1. Waktu tempuh perjalanan
2. Jarak tempuh perjalanan
3. Biaya yang dikeluarkan selama perjalanan
4. Kemacetan dan Antrian
5. Jenis Manuver yang dibutuhkan
6. Jenis jalan raya (Tol atau Non-Tol)
7. Kelengkapan rambu lalu lintas
8. Serta kebiasaan

Tumbel (2016), mengemukakan salah satu keputusan yang penting adalah pemilihan rute transportasi yang digunakan. Dalam proses pengangkutan barang, biaya operasi bukan satu-satunya yang menjadi pertimbangan. Namun terdapat hal lain yang perlu di pertimbangkan antara lain:

1. Kapasitas kendaraan
2. Kualitas jalan
3. Waktu tempuh perjalanan

2.4 Sintesa Penelitian

Untuk melakukan penelitian ini diperlukan sintesa dari berbagai variabel yang mempengaruhi harga dipasar mulai dari saluran distribusi yang digunakan dan jaring transportasi yang digunakan. dibawah ini merupaka variabel apa saja yang akan digunakan dalam penelitian analisis jaringan transportasi komoditas hortikultura di Kabupaten Lampung Barat menuju Kota Bandar Lampung.

TABEL 2.3 SINTESA VARIABEL

Variabel	1	2	3	4	5
Waktu	v	V	v	v	v
Biaya	v	V	v	v	v
Jarak	v			v	
Kepemilikan	v				
Rambu		V		v	
Kemacetan		V		v	
Kondisi Fisik		V			v
Kenyamanan		V		v	
Keamanan		V	v	v	
Kapasitas Moda			v		V
Manuver				v	
Jenis Jalan				v	
Kebiasaan				v	

Keterangan : 1. Siswa Indra, Sukarman; 2. Bayu Kusomo Nugroho, I Wayan Suweda, Dewa Made Priyantha; 3. Reny Rochmawati, Irianto ; 4. Ofyar Z Tamin ; 5. Enrico Tumbel

Dari 13 variabel diatas dilakukan sintesa untuk mendapatkan variabel yang digunakan dalam pendistribusian komoditas hortikultura. Berikut variabel yang digunakan dalam penelitian ini.

TABEL 2.4 VARIABEL TERPILIH

Variabel Digunakan
Jenis Jalan
Jarak
Biaya
Waktu
Kondisi Fisik
Kenyamanan & Keamanan
Kapasitas Moda

Sumber : Penulis,2020

Setelah dilakukan sintesa variabel didapatkan 8 variabel yaitu jenis jalan, jarak tempuh, biaya, waktu, kondisi fisik jalan, kenyamanan, keamanan dan kapasitas moda yang digunakan dalam pendistribusian komoditas hortikultura.